

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

101.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 LUGLIO 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sostituzioni:		Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	11
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3	Mangiapane Giuseppe (gruppo comunista-PDS)	10
Proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	7, 8, 9, 10
Aniasi ed altri: Norme in materia di sicurezza della circolazione e disciplina dell'attività delle imprese di riparazione dei veicoli a motore (267);		Savio Gastone (gruppo DC)	11
Righi ed altri: Disciplina e qualificazione delle attività di autoriparazione (719)	3	Votazione nominale:	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	12
Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale)	9	Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Cerofolini Fulvio (gruppo PSI), <i>Relatore</i>	7, 10	Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo (5528)	12
Curci Francesco, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	3, 4	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	12, 14, 15, 16, 17
Ebner Michl (gruppo misto)	9, 10	Angelini Giordano (gruppo comunista-PDS)	12 13, 16
Fagni Edda (gruppo misto)	7, 11	Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale)	14, 16, 17
		Ciancio Antonio (gruppo comunista-PDS)	14

X LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1991

	PAG.		PAG.
Fagni Edda (gruppo misto)	17	Testa Antonio, <i>Presidente</i> 17, 18, 21, 22, 23, 24, 25	
Lucchesi Pino (gruppo DC)	13, 16	Angelini Giordano (gruppo comunista-PDS) 18, 25	
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	17	Colzi Ottaviano (gruppo PSI), <i>Relatore</i> 18, 21, 24	
Petronio Giuseppe Lelio, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	13, 15, 16	Curci Francesco, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	21, 22, 23, 24
Savio Gastone (gruppo DC), <i>Relatore</i> ..	13, 15, 16	Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	25
Votazione nominale:		Matteoli Altero (gruppo MSI-destra nazionale)	21, 25
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	17	Menziotti Pietro Paolo (gruppo comunista-PDS)	22
Proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Savio Gastone (gruppo DC)	21, 22, 23, 24, 25
Senatori Tanniello ed altri: Norme sulla circolazione dei veicoli « mezzi d'opera » e assimilati (<i>Approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato</i>) (5309)	17	Votazione nominale:	
		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	25

La seduta comincia alle 16,35.

PASQUALINO BIAFORA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del regolamento, i deputati Cardinale e Sanguineti sono sostituiti, rispettivamente dai deputati Santonastaso e Curci.

Seguito della discussione delle proposte di legge Aniasi ed altri: Norme in materia di sicurezza della circolazione e disciplina dell'attività delle imprese di riparazione dei veicoli a motore (267); Righi ed altri: Disciplina e qualificazione delle attività di autoriparazione (719).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Aniasi ed altri: « Norme in materia di sicurezza della circolazione e disciplina dell'attività delle imprese di riparazione dei veicoli a motore »; Righi ed altri: « Disciplina e qualificazione delle attività di autoriparazione ».

Ricordo che nella seduta del 18 giugno scorso la Commissione ha approvato, su proposta del relatore, il nuovo titolo del provvedimento nonché i primi quattro articoli ed ha proceduto alla votazione in linea di principio dell'emendamento 9.1 del relatore, interamente sostitutivo dell'articolo 9.

Comunico, inoltre, che la Commissione bilancio, nella seduta del 2 luglio 1991, ha espresso parere favorevole su tale emendamento.

Riprendiamo, pertanto, l'esame degli articoli del provvedimento. Ricordo, a tal fine, che nella seduta del 18 giugno scorso si era avviata la discussione dell'articolo 5 e dell'emendamento 5.1 del relatore, interamente sostitutivo dello stesso articolo 5.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per quanto riguarda l'emendamento 5.1 del relatore, mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 5.1 del relatore, interamente sostitutivo dell'articolo 5.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

(Commissione per la tenuta del registro delle imprese esercenti attività di autorizzazione).

1. La tenuta del registro degli esercenti attività di autoriparazione di cui all'articolo 2 spetta ad una commissione da istituire, presso ogni camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, con deliberazione della giunta camerale. La commissione dura in carica quattro anni ed è composta da:

a) il presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura o un suo delegato che ne assume la presidenza;

b) un rappresentante dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

c) un rappresentante della giunta regionale;

d) cinque autoriparatori in rappresentanza delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative sul territorio regionale, designati con riguardo alle attività di cui all'articolo 1;

e) due componenti designati dai Ministeri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti.

2. È di competenza della commissione provvedere:

a) all'accoglimento delle domande di iscrizione al registro;

b) agli accertamenti sul possesso e sul mantenimento dei requisiti di cui agli articoli 3 e 4;

c) al rilascio dell'attestazione di iscrizione al registro con specifica delle sezioni di attività per le quali l'impresa di autoriparazione sia stata riscontrata idonea;

d) alla cancellazione dal registro delle imprese che perdano i requisiti per l'iscrizione;

e) a proporre alle competenti autorità provinciali o regionali le sanzioni da applicare nei casi di violazione delle disposizioni della presente legge.

3. Le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, in relazione al funzionamento della commissione prevista dal presente articolo e all'espletamento delle pratiche per l'iscrizione delle imprese nel registro di cui all'articolo 2, sono autorizzate ad istituire una tassa per « diritto di segreteria », nella misura e con le modalità già in atto per analoghe circostanze.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'alinea del comma 1 con il seguente:

1. Alla tenuta del registro di cui all'articolo 2 provvede una commissione istituita, presso ogni Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con deliberazione della giunta camerale. La commissione dura in carica quattro anni ed è composta da.

6. 1.

Il Relatore.

Al comma 1, all'alinea, dopo le parole da istituire, aggiungere le seguenti entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

6. 3.

Mangiapane, Angelini, Chella,
Menziotti, Cannelonga.

Sostituire il comma 3 con il seguente:

3. Le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura sono autorizzate ad istituire una tassa per diritto di segreteria determinata in misura da assicurare piena copertura agli oneri derivanti dall'applicazione del comma 1 dell'articolo 2 del presente articolo.

6. 2.

Il Relatore.

Passiamo all'emendamento 6. 1 del relatore.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 6. 1 del relatore.

(È approvato).

Risulta pertanto assorbito l'emendamento Mangiapane ed altri 6. 3.

Passiamo all'emendamento 6. 2 del relatore.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 6. 2 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Ricordo che l'articolo 7 del testo base deve intendersi modificato a seguito della votazione, nella precedente seduta, dell'emendamento 3. 1, che ha soppresso, tra l'altro, il comma 3 dell'articolo 7. Conseguentemente, l'articolo 7 risulta del seguente tenore:

ART. 7.

(Iscrizione al registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione).

1. La Commissione di cui all'articolo 6 è tenuta ad esprimersi sulle domande di iscrizione nel registro di cui all'articolo 2 entro 60 giorni.

2. Avverso il mancato accoglimento della domanda di iscrizione al Registro, è ammesso il ricorso al Presidente della Giunta regionale; contro la decisione del Presidente della giunta regionale è ammesso ricorso in sede giurisdizionale.

Lo pongo in votazione:

(È approvato).

Ricordo che l'articolo 8 del testo base è risultato soppresso in occasione dell'approvazione, nella precedente seduta, dell'articolo aggiuntivo 3.01 del relatore.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

(Revisione periodica degli autoveicoli).

1. Per far fronte a particolari situazioni contingenti il ministro dei trasporti, al fine di assicurare il rispetto dei termini previsti dalle vigenti leggi per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo sedici persone compreso il

conducente ovvero con peso complessivo appieno carico fino a 35 quintali, può, per singole province, affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese iscritte nel registro di cui all'articolo 2 della presente legge, in possesso delle attrezzature necessarie per effettuare le operazioni di controllo.

2. Il Ministero dei trasporti effettua direttamente periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 1 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime.

3. Nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, le concessioni relative ai compiti di revisione sono revocate.

4. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le tariffe per le operazioni di revisione svolte dalla direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e dalle imprese di cui al comma 1 del presente articolo.

5. Le imprese di cui al comma 1, entro i termini e con le modalità che saranno stabiliti con disposizioni del Ministero dei trasporti, trasmettono all'ufficio provinciale competente della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione la certificazione della revisione effettuata, con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi prescritti effettuati al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione, cui si dovrà procedere entro e non oltre 60 giorni. Fino alla avvenuta annotazione sulla carta di circolazione, la certificazione dell'impresa che ha effettuato la revisione sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione.

A tale articolo sono stati presentati il seguente emendamento ed il seguente articolo aggiuntivo:

Sostituire l'articolo 9 con il seguente:

ART. 9.

(Revisione periodica degli autoveicoli).

1. Al fine di assicurare l'effettuazione della revisione periodica dei veicoli a mo-

tore e dei rimorchi, di cui all'articolo 55 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 5 della legge 24 marzo 1980, n. 95, entro i termini stabiliti ai sensi del medesimo articolo, e in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il Ministro dei trasporti, nelle province individuate con proprio decreto, può affidare in concessione quinquennale la revisione periodica dei veicoli a motore e dei rimorchi, capaci di contenere al massimo sedici posti compreso quello del conducente ovvero con peso complessivo a pieno carico fino a 35 quintali, ad imprese esercenti l'attività di autoriparazione iscritte nel registro di cui all'articolo 2 e in possesso delle attrezzature e delle strumentazioni necessarie per le operazioni di revisione.

2. Il Ministro dei trasporti definisce con proprio decreto, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le attrezzature e le strumentazioni di cui al comma 1, nonché le modalità tecniche ad amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui al medesimo comma.

3. La direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti effettua periodici controlli presso le officine delle imprese di cui al comma 1 e controlli, anche a campione, sui veicoli a motore e sui rimorchi sottoposti a revisione presso le imprese medesime. I controlli presso le officine sono effettuati dagli impiegati di cui al comma 1 dell'articolo 4 della legge 18 ottobre 1978, n. 625, come sostituito dall'articolo 17 della legge 10 dicembre 1986 n. 870 e con le modalità di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 dell'articolo 19 della stessa legge n. 870 del 1986. L'importo delle spese a carico delle officine è versato in conto corrente postale ed affluisce alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo n. 3566 dello stato di previsione dell'entrata, la cui denominazione è con-

seguentemente modificata con decreto del Ministro del Tesoro.

4. Qualora, in occasione dei controlli di cui al comma 3, si accerti che l'impresa non dispone delle attrezzature e strumentazioni di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti revoca la concessione di cui al comma 1.

5. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina le tariffe per le operazioni di revisione dei veicoli a motore e dei rimorchi, di cui al citato articolo 55 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, effettuate dalla direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti e dalle imprese di cui al comma 1 del presente articolo, nonché le tariffe per i controlli periodici presso le officine effettuati, dalla direzione generale delle motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti, ai sensi del comma 3 del presente articolo. Le tariffe devono essere determinate in misura tale da assicurare il mantenimento del livello di gettito per l'erario accertato nell'esercizio finanziario antecedente a quello in corso alla data di entrata in vigore della presente legge.

6. In relazione alle revisioni di veicoli a motore e di rimorchi effettuate, ai fini della relativa annotazione sulla carta di circolazione, le imprese di cui al comma 1 trasmettono, al competente ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti, entro il termine e con le modalità stabiliti con decreto dal Ministro dei trasporti adottato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge:

a) la carta di circolazione del veicolo a motore o del rimorchio;

b) la certificazione della revisione effettuata, con indicazione delle operazioni di revisione e degli interventi prescritti eseguiti;

c) l'attestazione del pagamento da parte dell'utente, della tariffa per le operazioni di revisione eseguite.

7. Gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti provvedono all'annotazione della revisione effettuata sulla carta di circolazione del veicolo a motore o del rimorchio entro e non oltre sessanta giorni dalla ricezione della documentazione di cui al comma 6. Dopo tale adempimento, la carta di circolazione è a disposizione, presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti per il ritiro a cura delle imprese di cui al comma 1, che provvedono a restituirla all'utente.

8. Fino alla annotazione, sulla carta di circolazione del veicolo a motore o del rimorchio, della revisione effettuata, la certificazione di cui alla lettera a) del comma 6 sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione medesima.

9. Il sesto comma del citato articolo 55 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente: « Chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla revisione è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 300.000 a lire 500.000. La sanzione è del pagamento di una somma da lire 600.000 a lire 1.000.000 se la violazione è ripetuta ».

10. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto stabilisce, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge:

a) le sanzioni amministrative, ivi compresa l'eventuale revoca della concessione, applicabili, alle imprese di cui al comma 1, nel caso di rilascio di false certificazioni di revisione o di revisioni effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti;

b) le sanzioni amministrative applicabili, alle imprese di cui al comma 1, per la violazione degli obblighi di trasmissione, al competente ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, della documentazione di cui al comma 6.

9.1.

Il Relatore.

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

ART. 9-bis.

1. Il Ministro dei trasporti adegua l'entità delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui alla presente legge al fine di neutralizzare gli effetti della svalutazione monetaria. A tal fine modifica l'importo delle sanzioni, con decreto da emanarsi ogni anno, di un importo pari al valore del deflatore del prodotto interno lordo, secondo le rilevazioni statistiche effettuate dall'ISTAT.

9.01.

Mangiapane.

Ricordo che la Commissione bilancio ha espresso ieri parere favorevole sull'emendamento 9.1.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo esprime parere favorevole all'emendamento del relatore 9.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 9.1.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo 9.01.

EDDA FAGNI. L'articolo aggiuntivo 9.01 prevede che il ministro dei trasporti, al fine di adeguare l'entità delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al provvedimento in discussione, modifichi l'importo delle sanzioni stesse con decreto da emanarsi ogni anno. Ritengo sarebbe opportuno introdurre il termine « eventualmente » perché non è detto che le tariffe subiscano variazioni annuali.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'articolo aggiuntivo 9.01.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Condivido il parere del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Mangiapane 9.01, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

(Regime transitorio).

1. In sede di prima applicazione della presente legge vengono iscritte nel registro di cui all'articolo 2 le imprese che, alla data di entrata in vigore della legge medesima, svolgono già attività considerate e risultino perciò iscritte alla camera di commercio. Tali imprese sono comunque obbligate ad indicare entro un mese dall'entrata in vigore della presente legge il responsabile tecnico di cui all'articolo 4.

2. Entro il termine di tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, le imprese di cui al comma 1 devono documentare — pena la cancellazione dal registro — il possesso dei requisiti previsti dall'articolo 3, comma 2, nonché il possesso dei requisiti previsti dall'articolo 4, comma 1, lettere a) e c) e dall'articolo 4, comma 2, lettere b) ovvero c).

A tale articolo il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 10 con il seguente:

ART. 10.

(Disposizioni transitorie).

1. In sede di prima applicazione della presente legge vengono iscritte nel registro di cui all'articolo 2 le imprese che alla data di entrata in vigore della legge medesima svolgono già le attività di cui all'articolo 1 (e le attività specializzate ad esse assimilabili) sulla base del regime di iscrizione nel registro delle ditte di cui al

regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011 e successive modifiche ed integrazioni, o nell'albo delle imprese artigiane di cui alla legge 8 agosto 1985, n. 443.

2. Le imprese di cui al comma 1 sono tenute ad indicare, entro centottanta giorni dalla data di comunicazione dell'iscrizione nel registro di cui all'articolo 2, il responsabile tecnico di cui all'articolo 4.

3. Nel caso delle imprese artigiane di cui alla citata legge n. 443 del 1985, e in sede di prima applicazione della presente legge, il responsabile tecnico può essere designato, anche in assenza dei requisiti tecnico-professionali di cui al comma 2 dell'articolo 4, nella persona del titolare, ovvero nelle persone di un socio o di un collaboratore familiare o di un dipendente con partecipazione diretta al processo di lavorazione per almeno tre anni negli ultimi cinque anni, attestata ai sensi dell'articolo 4 della legge 4 gennaio 1968, n. 15.

4. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le imprese di cui al comma 1 devono documentare, alla commissione di cui all'articolo 6, pena la cancellazione dal registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione, il possesso dei requisiti di cui alle lettere a) e b) del comma 2 dell'articolo 3.

10.1.

Il Relatore.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 10.1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

(Responsabilità).

1. Le imprese di autoriparazioni sono responsabili degli interventi effettuati. Il

Ministro dei trasporti, sentita una commissione di esperti che egli stesso nomina, definisce con proprio decreto un modello di contratto tipo con l'indicazione delle garanzie che l'impresa assume in ordine alla qualità dell'intervento e della relativa durata. L'adozione di tale contratto è obbligatoria a pena della revoca dell'iscrizione nel registro delle imprese. Il decreto stabilisce inoltre per gli inadempimenti più gravi idonee sanzioni amministrative tra le quali la sospensione o la cancellazione del registro.

2. Di tale Commissione debbono fare parte anche due rappresentanti designati dalle organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative.

A tale articolo sono stati presentati il seguente emendamento ed il seguente articolo aggiuntivo.

Sostituire l'articolo 11 con il seguente:

ART. 11.

(Responsabilità delle imprese esercenti attività di autoriparazione).

1. Ferma restando la responsabilità civile, le imprese esercenti attività di autoriparazione sono responsabili degli interventi effettuati ai sensi del comma 2.

2 Il Ministro dei trasporti, con decreto adottato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, definisce le garanzie che le imprese di autoriparazione assumono obbligatoriamente ed inderogabilmente, nei confronti dei committenti, all'atto dell'assunzione dell'incarico, in ordine alla qualità dell'intervento effettuato e alla sua durata, nonché le sanzioni amministrative per le violazioni e gli inadempimenti. Per le violazioni e gli inadempimenti di particolare gravità, il decreto di cui al presente comma prevede la sospensione da tre a sei mesi o la cancellazione dell'impresa dal registro di cui all'articolo 2.

3. Il Ministro dei trasporti adotta il decreto di cui al comma 2 previo parere di

una commissione di esperti da lui nominata.

11.1.

Il Relatore.

Dopo l'articolo 11, aggiungere il seguente:

ART. 11-bis.

1. L'iscrizione al ruolo degli artigiani qualificati nel settore dell'attività di autoriparazione, di cui all'articolo 10 del decreto del Presidente della Giunta provinciale di Bolzano del 9 novembre 1990, n. 28, è equiparata al possesso dei requisiti tecnico-professionali di cui al comma 2 dell'articolo 4 della presente legge, ai fini dell'iscrizione al registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'articolo 2 della presente legge.

11.01.

Ebner.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 11.1 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 11.1 del relatore.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo.

MICHL EBNER. Nella provincia di Bolzano vige storicamente un sistema di apprendistato, caratterizzato dalla figura dei maestri artigiani, che non trova riscontro nel resto d'Italia. L'articolo aggiuntivo di cui sono presentatore è appunto diretto a tutelare tale categoria.

CESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei sottolineare che, in questa fase della discussione, emendamenti ed articoli aggiuntivi non possono essere presentati che dal relatore e dal Governo.

PRESIDENTE. L'articolo aggiuntivo dell'onorevole Ebner è stato presentato in tempo utile.

Onorevole Ebner, nel provvedimento in esame abbiamo specificato i requisiti di cui si deve disporre per poter assumere la qualifica di direttore tecnico delle officine.

Si pone ora il problema di verificare se l'iscrizione al ruolo degli artigiani qualificati nel settore dell'attività di autoriparazione, prevista da una legge provinciale di Bolzano, garantisca il possesso degli stessi requisiti di qualificazione professionale di cui alla legge che ci accingiamo ad approvare.

MICHL EBNER. Vorrei ricordare che avevo già presentato l'articolo aggiuntivo 11.01, sotto forma di emendamento, durante l'esame del provvedimento in sede referente, come risulta dal *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* del 6 febbraio 1991, in cui si legge: « Il relatore Fulvio Cerofolini, illustrando i suoi nuovi emendamenti agli articoli 2, 3, 4, 5 e 6, come adottati il 4 luglio, ne sottolinea il carattere essenzialmente formale e di coordinamento interno del testo. Quanto all'emendamento Ebner 3.3, ritiene che esso meriti considerazione e approfondimento potendo senz'altro essere valutato adeguatamente dalla Commissione nel prosieguo dell'iter, una volta conseguito il trasferimento del provvedimento in sede legislativa ».

FULVIO CEROFOLINI, Relatore. Ho potuto constatare, esaminando la norma della provincia di Bolzano richiamata nell'articolo aggiuntivo 11.01, che in essa si prevede la figura del maestro artigiano il quale, per conseguire tale qualifica, deve dimostrare elevate doti professionali, certamente superiori a quelle di un operaio qualificato cui viene riconosciuta dopo tre anni di attività, la possibilità, secondo la norma al nostro esame, di ricoprire la carica di responsabile tecnico di un'officina.

Sulla base di tali considerazioni, esprimo parere favorevole all'articolo aggiuntivo Ebner 11.01.

GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Ebner 11.01, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Nell'esprimere il mio apprezzamento per la positiva conclusione dell'iter, durato quasi due anni, del provvedimento in esame, preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista-PDS.

In primo luogo, la legge che ci accingiamo ad approvare si muove in una prospettiva senz'altro condivisibile, in quanto l'attività di autoriparazione è essenziale ai fini della sicurezza stradale; in tale ottica, gli operatori del settore possono essere definiti come i « medici » delle nostre autovetture.

In secondo luogo, l'approvazione del provvedimento in esame consentirà un allineamento del nostro paese con la normativa europea, consentendo al cittadino che deve effettuare la revisione della propria autovettura di rivolgersi sia ad un'impresa di autoriparazione privata sia al soggetto pubblico. Si tratta indubbiamente di un fatto importante poiché oggi la motorizzazione civile non è in grado di assolvere all'intero compito delle revisioni, soprattutto in previsione di una nuova disciplina di queste ultime che porti da cinque a due anni il termine per la revisione degli autoveicoli.

A titolo di esempio, potrei citare il caso della Germania, in cui vi sono 750 officine autorizzate ad effettuare la revisione, mentre un numero assai elevato di tali officine si riscontra anche in Inghilterra e in Francia.

Tali dati dimostrano la necessità di disporre, anche nel nostro paese, di un gran numero di soggetti autorizzati ad effettuare la revisione delle autovetture che

rappresenta — lo ribadisco — un elemento essenziale ai fini della sicurezza stradale.

EDDA FAGNI. Nel preannunciare il voto favorevole di rifondazione comunista, desidero rilevare che il provvedimento in esame era molto atteso dalla categoria artigianale degli autoriparatori, per i quali costituisce uno stimolo ad offrire un servizio più efficiente.

Condivido, inoltre, il riferimento dell'onorevole Mangiapane alla situazione di altri Stati europei nei quali, tra l'altro, la revisione degli autoveicoli avviene a scadenze più ravvicinate rispetto al nostro paese. Pertanto, la nuova disciplina sarà senz'altro funzionale ad un'eventuale abbreviazione dei tempi di revisione per avvicinare la nostra normativa a quella europea.

In conclusione, anche se qualsiasi legge può essere migliorata, ritengo che nel provvedimento al nostro esame sia stata posta grande attenzione: infatti, abbiamo avuto incontri con i rappresentanti delle categorie interessate da cui abbiamo tratto utili elementi da inserire nel testo.

Pertanto, nel ribadire il nostro voto favorevole al provvedimento in esame, auspichiamo che esso permetta di conseguire i risultati sperati.

GASTONE SAVIO. Desidero in primo luogo ringraziare il relatore, onorevole Cerofolini, per il ponderoso lavoro svolto e per il costante confronto con le categorie interessate che egli ha portato avanti.

Se l'iter del provvedimento si è svolto attraverso tempi lunghi, ciò va collegato alla necessità di garantire un passaggio dal settore pubblico a quello privato nello svolgimento delle revisioni, passaggio che riteniamo molto importante e che deve essere assistito da tutte le cautele necessarie affinché esso non venga realizzato *tout court*, ma con l'attenzione che il comparto richiede e con la sicurezza che gli utenti necessitano. In tal modo si garantisce all'autotrasportatore che l'attività di riparazione ed anche di revisione sia svolta da ditte affidabili, che conoscono il loro mestiere.

Per i motivi che ho illustrato il gruppo democristiano voterà a favore del provvedimento.

GIACOMO MACCHERONI. Desidero rivolgere un sentito ringraziamento al relatore, onorevole Cerofolini, che per mesi si è adoperato, insieme ai colleghi membri del Comitato ristretto, perché il provvedimento ovviasse al disagio sopportato dagli utenti e dagli operatori del settore. Credo che il tempo che abbiamo speso nel confronto con le categorie interessate sia stato proficuamente utilizzato e abbia portato alla predisposizione di una disciplina efficace in ordine ad un settore molto delicato, che riguarda i danni che possiamo infliggere a noi stessi ed agli altri. Ciò che voglio dire è che la revisione — anche se l'onorevole Fagni ha giustamente sottolineato che il relativo obbligo viene previsto nel nostro paese ad intervalli eccessivamente lunghi rispetto a quelli adottati da altri paesi europei — fa sorgere sempre dubbi in merito all'efficienza del mezzo che portiamo in strada.

Debbo poi sottolineare un importante elemento di novità: la struttura pubblica non poteva fino ad oggi far fronte alle moltiplicate richieste derivanti dall'obbligo di revisione. Con il provvedimento al nostro esame stabiliamo un giusto rapporto tra le strutture pubbliche e quelle private operanti nel settore e, di fatto, stimoliamo gli artigiani del comparto ad aggiornarsi sempre più sotto il profilo tecnico, affinché il lavoro che andranno a svolgere possa fornire le maggiori garanzie.

PRESIDENTE. Ringrazio a mia volta il relatore per il lavoro svolto nel corso di due anni e mezzo (la prima seduta dedicata al provvedimento al nostro esame risale infatti al 2 febbraio 1989) su una materia complessa, che è stata oggetto di una lunga serie di audizioni e di un duro scontro tra il Parlamento ed il Governo sul

delicato problema delle competenze della motorizzazione civile.

L'Esecutivo, peraltro dopo un'iniziale rigidità, si è reso conto del fatto — grazie anche alla saggia mediazione del ministro Bernini — che le argomentazioni svolte in sede parlamentare non avevano un carattere punitivo nei confronti della motorizzazione civile, ma attenevano ai problemi della sicurezza ed ai compiti della revisione.

Debbo però ricordare che il provvedimento al nostro esame ha un carattere prodromico, perché, in prospettiva, si dovrà ridurre il termine temporale dell'obbligo di revisione per avvicinarlo a quello medio europeo — risultato che non potevamo conseguire senza necessari strumenti — che è di circa 3 anni. Alcune nazioni fissano tale obbligo dopo 5 anni, altre dopo 1, ma l'Italia è l'unico paese nel quale la revisione avviene a distanza di 10 anni. Ritengo quindi che il migliore augurio che possiamo formulare è che si vari subito un provvedimento — che spero incontri il consenso di tutti i gruppi — che riconduca l'obbligo della revisione nel nostro paese nella media europea.

Il provvedimento sarà immediatamente votato per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulle proposte di legge esaminate nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposte di legge Aniasi ed altri (267); Righi ed altri (719) *in un testo unificato e con il seguente nuovo titolo: « Disposizioni*

in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina delle attività di autoriparazione » (267) (719):

Presenti e votanti	28
Maggioranza	15
Hanno votato sì	28
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Angelini, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Cannelonga, Castrucci, Cerofolini, Chella, Ciancio, Colzi, Corsi, D'Amato Carlo, Fagni, Faraguti, Lamorte, La Penna, Leone, Lucchesi, Maccheroni, Mangiapane, Mensurati, Menzietti, Ronzani, Santonastaso, Sanza, Savio, Spina, Testa.

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo (5528).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo ».

Ricordo che nella seduta del 2 giugno scorso si è conclusa la discussione sulle linee generali.

Comunico, altresì, che le Commissioni I e V hanno espresso parere favorevole sul provvedimento in discussione. Possiamo passare, pertanto, all'esame degli articoli.

GIORDANO ANGELINI. Chiedo una brevissima sospensione della discussione per consentire al mio gruppo di mettere a punto alcuni emendamenti al disegno di legge.

PRESIDENTE. Desidero sottolineare che l'approvazione del provvedimento in esame è piuttosto urgente, tenuto conto che esso, attraverso lo snellimento delle procedure di determinazione delle tariffe aeree, costituisce l'unica forma di sostegno assicurato alla compagnia di bandiera in

relazione alla situazione di disagio determinata, per il trasporto aereo, dalla crisi del Golfo Persico.

Invito, pertanto, i colleghi del gruppo comunista-PDS a valutare attentamente l'opportunità di rinunciare ad emendamenti che possano determinare, attraverso la necessità di acquisire nuovi pareri, un allungamento dell'iter legislativo.

PINO LUCCHESI. Credevo che il disegno di legge in esame, la cui urgenza è stata più volte sottolineata sia dalle parti politiche sia dai rappresentanti del Governo, potesse essere approvato senza emendamenti.

Il gruppo della democrazia cristiana, infatti, si era regolato di conseguenza pur riconoscendo la necessità di proporre alcune soluzioni migliorative del testo in esame.

Nel momento in cui i rappresentanti del gruppo comunista-PDS preannunciano di voler presentare alcuni emendamenti, ritengo che sarebbe opportuno valutare se questi ultimi, a prescindere dal merito, comportino la necessità di acquisire ulteriori pareri da parte delle Commissioni competenti. In tale circostanza, inviterei i rappresentanti del gruppo comunista-PDS a privilegiare l'urgenza dell'approvazione del provvedimento in esame, rinunciando conseguentemente alla presentazione di emendamenti.

Tra l'altro, vorrei ricordare che nel corso di una precedente seduta l'onorevole Ridi sottolineò proprio l'opportunità di approvare rapidamente il provvedimento in esame, in quanto esso rappresenta l'unica risposta che il Parlamento e il Governo offrono alla compagnia di bandiera per far fronte alla situazione di disagio determinata dalla crisi del Golfo.

GIORDANO ANGELINI. Insisto sulla necessità di presentare alcuni emendamenti, già predisposti dal nostro gruppo, al testo in esame, che ritengo opportuno sottoporre all'attenzione dei colleghi.

GIUSEPPE LELIO PETRONIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Debbo espri-

mere, anche se con motivazioni antitetiche a quelle illustrate dall'onorevole Angelini, la perplessità del Governo perché il clima creatosi nelle precedenti fasi dell'iter del provvedimento e le posizioni manifestate avevano indotto a ritenere che non sarebbero stati presentati emendamenti.

Non sono ovviamente contrario, in linea di principio, a proposte di modifica, ma l'esame di queste ultime deve essere conciliato con l'urgenza di varare quanto prima il disegno di legge al nostro esame.

GASTONE SAVIO, *Relatore*. Mi ricollego a quanto detto dal sottosegretario Petronio per sottolineare a mia volta la necessità di concludere rapidamente l'esame del disegno di legge n. 5528. Posso anche arrivare alla conclusione che gli emendamenti preannunciati dal gruppo comunista-PDS non comportino per così dire, cataclismi. È vero, però, che siamo ormai al 3 luglio e se intendiamo assicurare il nostro sostegno alla compagnia di bandiera affinché, nella seconda parte dell'anno, possa almeno in parte recuperare le perdite subite in conseguenza della guerra del Golfo — risultato che, probabilmente, non potrà essere comunque conseguito in quanto non sarà possibile procedere rapidamente a modifiche tariffarie — è necessario pervenire all'approvazione del provvedimento in esame, che rappresenta uno strumento importante.

Voglio anche ricordare che una rapida approvazione del provvedimento è finalizzata a far fronte alla grave situazione di difficoltà in cui versano gli aeroporti nazionali in conseguenza della diminuzione dei passeggeri. Sono inoltre necessari investimenti adeguati ad assicurare il rilancio del comparto.

Credo, pertanto che gli emendamenti preannunciati dal gruppo comunista-PDS possano essere più opportunamente presentati ed adottati in altra occasione e che si possa giungere all'approvazione di un provvedimento che, pur affidando al ministro dei trasporti compiti per così dire di supervisione, consente di snellire le procedure inerenti all'adeguamento delle tariffe aeree.

CESCO GIULIO BAGHINO. Prima di procedere all'esame degli emendamenti, ritengo opportuno chiarire in via preliminare se il regolamento consenta, in questa fase, la presentazione degli stessi emendamenti.

PRESIDENTE. Desidero ricordare che l'articolo 94, comma 2, del regolamento recita: « Gli emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi debbono essere presentati, di regola, prima dell'inizio della discussione degli articoli cui si riferiscono (...) ».

Pertanto, poiché non siamo ancora passati alla vera e propria discussione degli articoli, ma è sostanzialmente in corso una discussione sull'ordine dei lavori, la presentazione di emendamenti è senz'altro possibile.

CESCO GIULIO BAGHINO. Comunque, nel momento in cui è stata preannunciata la presentazione di alcuni emendamenti stavamo passando all'esame degli articoli.

PRESIDENTE. Le ricordo, onorevole Baghino, che le questioni relative all'ammissibilità degli emendamenti vengono decise dal presidente, sentiti i gruppi.

Nella situazione attuale, poiché nel momento in cui è stata preannunciata la presentazione di alcuni emendamenti non eravamo ancora passati all'esame degli articoli, la mia decisione è nel senso di considerare ammissibili gli emendamenti stessi.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

1. Le tariffe relative ai servizi di trasporto aereo di linea per passeggeri e merci effettuati all'interno del territorio nazionale, con esclusione dei trasporti postali, nonché le tariffe dei servizi di assistenza a terra degli aeromobili, ai passeggeri, ai bagagli ed alle merci, sono stabilite

direttamente dai soggetti titolari della gestione dei servizi.

2. L'applicazione delle tariffe di cui al comma 1 è soggetta all'approvazione del Ministro dei trasporti; comunque, trascorsi quarantacinque giorni dalla comunicazione senza che il Ministro dei trasporti abbia espresso un motivato rifiuto, le tariffe stabilite ai sensi del comma 1 si intendono approvate. Ai fini dell'approvazione delle tariffe di trasporto aereo, il Ministro dei trasporti tiene conto della esigenza di recupero di produttività nei confronti della media dei vettori comunitari, nonché dell'andamento dei costi del carburante.

3. È abrogato il quarto comma dell'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 324, come sostituito dall'articolo 8 della legge 15 febbraio 1985, n. 25.

4. Le disposizioni di cui all'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, non si applicano alle tariffe disciplinate dal presente comma.

A tale articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Le tariffe relative all'uso delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, di cui alla legge 11 luglio 1977 n. 411, e ai servizi di cui all'articolo 5 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito con modificazioni, nella legge 5 maggio 1989, n. 160, sono stabilite direttamente dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

Conseguentemente, al comma 2, sostituire le parole di cui al comma 1, con le seguenti di cui ai commi 1 e 1-bis.

1.1.

Ciancio, Ridi, Angelini Giordano, Cannelonga, Menziotti, Mangiapane.

ANTONIO CIANCIO. L'emendamento di cui sono primo firmatario è volto ad assicurare lo snellimento anche delle pro-

cedure per la definizione delle tariffe concernenti i servizi dell'Azienda autonoma di assistenza al volo. Ritengo che ciò sia coerente con una manovra di semplificazione amministrativa avviata con la legge n. 385 del 1990 ed anche con la normativa europea.

GASTONE SAVIO, *Relatore*. Esprimo parere contrario all'emendamento 1.1.

GIUSEPPE LELIO PETRONIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo condivide il parere del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ciancio ed altri 1.1, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

1. Dopo il primo comma dell'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, come modificato dall'articolo 2 della legge 15 febbraio 1985, n. 25, è inserito il seguente:

« Il diritto per l'imbarco dei passeggeri, i voli effettuati per il collegamento aereo tra località del territorio nazionale, è stabilito con decreto del Ministro dei trasporti; in sede di prima applicazione, tale diritto è fissato in lire 5.000 per ogni passeggero ».

2. Al diritto di cui al presente articolo si applicano le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1982, n. 1085.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti articoli aggiuntivi:

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis.

1. All'ottavo comma dell'articolo 5 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, conver-

tito in legge con modificazioni dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, dopo la lettera c) si deve aggiungere:

d) il mancato gettito di tariffazione dei servizi resi dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale a favore di compagnie nazionali o straniere per esenzioni, agevolazioni o pagamenti a prezzo politico, che verranno determinati con apposito decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro degli affari esteri e del Ministro del tesoro, in base a superiori interessi nazionali.

2.0.1.

Ciancio, Ridi, Angelini Giordano, Cannelonga, Menziotti, Mangiapane.

Dopo l'articolo 2-bis, aggiungere il seguente:

ART. 2-ter.

1. Per gravi e comprovati motivi l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, previa individuazione degli stessi con motivata deliberazione del consiglio di amministrazione, ha facoltà, su richiesta motivata dei vettori interessati, di differire o rateizzare i pagamenti delle tariffe, di cui all'articolo 1 della legge 11 luglio 1977 n. 411, fermo restando il solo pagamento degli interessi legali ai sensi del vigente codice civile.

2. In caso di omesso o ritardato pagamento delle tariffe, di cui all'articolo 1 della legge 11 luglio 1977, n. 417, dovuto a gravi e comprovati motivi, l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, previa specifica elencazione degli stessi con apposita deliberazione del Consiglio di Amministrazione, ha facoltà, su richiesta motivata dei vettori interessati, di non applicare la soprattassa, di cui all'articolo 9 della stessa legge, motivando il provvedimento.

La presente norma si applica anche per i pagamenti anteriori alla data di entrata in vigore della presente legge.

2.02.

Ciancio, Ridi, Angelini Giordano, Mangiapane, Cannelonga, Menzietti.

Dopo l'articolo 2-ter, aggiungere il seguente:

ART. 2-quater.

1. Le tabelle A e B annesse alla legge 29 ottobre 1984, n. 720, sono modificate come segue:

Tabella A — depennare Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale;

Tabella B — dopo Comitato nazionale per le ricerche e per lo sviluppo dell'energia nucleare e delle energie alternative (ENEA) inserire Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

2.03.

Ciancio, Ridi, Angelini, Cannelonga, Menzietti, Mangiapane.

Pongo in votazione l'articolo 2.

(È approvato).

GASTONE SAVIO, *Relatore*. Esprimo parere contrario agli articoli aggiuntivi 2.01, 2.02 e 2.03.

GIUSEPPE LELIO PETRONIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo condivide il parere del relatore.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non parteciperò alla votazione degli articoli aggiuntivi che sono stati presentati sia per evitare la necessità di sottoporli alle Commissioni competenti per la formulazione dei nuovi pareri sia perché ritengo estranea all'A-

zienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale una competenza in materia tariffaria.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Ciancio ed altri 2.01, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Ciancio ed altri 2.02, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Ciancio ed altri 2.03, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

GIORDANO ANGELINI. Il provvedimento al nostro esame non corrisponde pienamente alle aspettative del gruppo comunista-PDS che, infatti, aveva presentato emendamenti che la maggioranza ha respinto. Tuttavia, esso opera la semplificazione delle procedure tariffarie concernenti il trasporto aereo, finora farraginose e tali da non consentire di modificare le tariffe stesse in rapporto alle necessità (penso, per esempio, a vicende legate alla fluttuazione del costo del carburante).

Il provvedimento introduce un meccanismo simile a quello in vigore in altre nazioni europee. Per tali ragioni nonostante le perplessità manifestate, il gruppo comunista-PDS voterà a favore del provvedimento.

PINO LUCCHESI. Il gruppo democristiano voterà a favore del disegno di legge n. 5528 per le ragioni già espresse dal relatore e ribadite nel corso della discussione.

Quello che ci accingiamo a votare è l'unico provvedimento presentato dal Governo di sostanziale adesione alle esigenze della compagnia di bandiera dopo un periodo di grave crisi conseguente alla guerra

nel Golfo. Proprio l'urgenza di far fronte a questa situazione ci ha indotto a respingere gli emendamenti presentati dal gruppo comunista-PDS che pure avevano una loro valenza.

CESCO GIULIO BAGHINO. Preannuncio il voto favorevole del gruppo del MSI-destra nazionale sul provvedimento in esame.

Desidero, tuttavia, sottolineare la mancata tempestività, da parte del Governo, nell'intervenire in favore della situazione deficitaria del servizio aereo. Infatti, il settore in questione si trovava in una situazione di emergenza che è stata affrontata con grande ritardo, quando essa si era già notevolmente ridotta. Ci troviamo, in sostanza, ad approvare un provvedimento destinato a fronteggiare una situazione di emergenza nel momento in cui il trasporto aereo sta attraversando una fase di ripresa.

In conclusione, confermo il mio voto favorevole al provvedimento in esame.

GIACOMO MACCHERONI. Preannuncio il voto favorevole del gruppo socialista sul provvedimento in esame.

Nello stesso tempo, desidero sottolineare con soddisfazione l'ampia convergenza determinatasi sullo stesso provvedimento; ciò dimostra che, pur con qualche ritardo, stiamo approvando una norma che snellisce le procedure relative alla determinazione delle tariffe aeree, avvicinando il nostro paese al resto d'Europa.

EDDA FAGNI. Ritengo che, se vi fosse stato il tempo a disposizione, gli emendamenti presentati dal gruppo comunista-PDS avrebbero potuto essere presi in considerazione; tra l'altro, in tal modo il provvedimento sarebbe stato più completo, in quanto anche l'ANAV avrebbe potuto beneficiare di un'abbreviazione nei tempi di revisione delle tariffe.

Tuttavia, lo scopo del provvedimento in esame è quello di consentire alla compagnia di bandiera di risalire la china delle difficoltà economiche conseguenti alla crisi del Golfo. Da ciò deriva l'esigenza di una sollecita approvazione del disegno di legge in esame.

Dichiaro, pertanto, il voto favorevole di rifondazione comunista sul provvedimento in discussione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni concernenti tariffe e diritti in materia di trasporto aereo » (5528):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Hanno votato sì	26
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Angelini Giordano, Baghino, Barbalace, Bonsignore, Cannelonga, Castrucci, Cerofolini, Ciancio, Colzi, Corsi, D'Amato Carlo, Fagni, Faraguti, Lamorte, La Penna, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Mangiapane, Matteoli, Matulli, Menzietti, Ronzani, Savio, Spina e Testa Antonio.

Seguito della discussione della proposta di legge senatori Ianniello ed altri: Norme sulla circolazione dei veicoli « mezzi d'opera » e assimilati (Approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato) (5309).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta

di legge d'iniziativa dei senatori Ianniello ed altri: « Norme sulla circolazione dei veicoli "mezzi d'opera" e assimilati », già approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 novembre 1990.

Ricordo che nella seduta del 12 marzo scorso è stata svolta la relazione e si è aperta la discussione sulle linee generali; in quell'occasione, la Commissione ha concordato di sollecitare l'espressione dei precisi pareri sul provvedimento.

Comunico che la Commissione bilancio ha espresso, in data 21 marzo 1991, il seguente parere:

« La Commissione bilancio,

premesso che l'articolo 2, comma 1, della legge n. 405 del 1990 (legge finanziaria 1991) ha stabilito che il maggior gettito eventualmente derivante in ciascuno degli anni 1991, 1992 e 1993, per effetto di provvedimenti legislativi recanti nuove o maggiori entrate rispetto alle previsioni di entrata completate nella legge di bilancio per ciascuno di detti anni è interamente destinato alla riduzione del saldo netto da finanziare, esprime

PARERE FAVOREVOLE

a condizione che i proventi derivanti dall'indennizzo d'usura e dalla maggiorazione della tariffa autostradale previsti dal comma 5 dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 1, comma 2, del progetto di legge, rimangono acquisiti al bilancio dello Stato ».

Comunico, altresì, che la I Commissione affari costituzionali ha espresso, in data 12 giugno 1991, parere favorevole al provvedimento in esame.

OTTAVIANO COLZI, *Relatore*. Come il presidente ha ricordato, la Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole al provvedimento in esame, mentre la Commissione bilancio ha espresso parere

favorevole a condizione che i proventi derivanti dall'indennizzo d'usura e dalla maggiorazione della tariffa autostradale previsti dall'articolo 10-bis, introdotto dall'articolo 1 del provvedimento in esame, rimangano acquisiti al bilancio dello Stato in adempimento di quanto stabilito dall'articolo 2, comma 1, della legge finanziaria per il 1991.

Conseguentemente, ho predisposto un emendamento finalizzato al recepimento di tale condizione.

Preannuncio, inoltre, la presentazione di altri emendamenti che riguardano alcune scadenze indicate nel provvedimento in esame e ormai superate, dato il tempo intercorso tra l'approvazione del provvedimento da parte del Senato e l'esame svolto presso la Camera.

Per quanto riguarda, infine, alcuni emendamenti predisposti dall'onorevole Savio, ritengo che debbano essere considerati inammissibili, in quanto riguardano la categoria dei veicoli eccezionali, mentre il provvedimento in esame fa riferimento ai mezzi d'opera.

GIORDANO ANGELINI. Il parere della Commissione bilancio non è assolutamente condivisibile e comporta uno snaturamento del concetto di indennizzo di usura che è per sua natura diretto ad alleviare le regioni e l'ANAS delle spese sopportate per la manutenzione delle proprie strade in seguito agli eventuali danneggiamenti derivanti dalla circolazione dei mezzi d'opera.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

1. All'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 1 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, e successivamente

modificato dalla legge 2 agosto 1990, n. 229, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al primo comma è abrogato il numero 2);

b) il dodicesimo comma è sostituito dal seguente:

« Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche costruttive e funzionali delle macchine agricole e operatrici, quando ricorrono le disposizioni contenute nel presente articolo »;

c) al tredicesimo comma sono soppresse, in fine, le parole: « e di quelli di cui al primo comma, numero 2) ».

2. Dopo l'articolo 10 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, è inserito il seguente:

« ART. 10-bis. — (Circolazione dei mezzi d'opera). — 1. Sono "mezzi d'opera" i veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali d'impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione e mineraria e assimilati, ovvero che completano durante la marcia il ciclo produttivo di specifici materiali per le costruzioni edilizie; tali veicoli possono essere adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33. I mezzi d'opera devono essere altresì idonei allo specifico impiego nei cantieri o utilizzabili a uso misto su strada e fuoristrada.

2. I veicoli di cui al comma 1, ancorché con rimorchio o semirimorchio, sono qualificati mezzi d'opera sulla carta di circolazione in conformità alle caratteristiche tecnico-costruttive e operative stabilite dal Ministro dei trasporti con proprio decreto; non possono comunque superare i limiti di cui all'articolo 32, nonché il peso massimo a pieno carico di 56 tonnellate.

3. La circolazione dei mezzi d'opera in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33 è limitata alle sole strade, o tratti

di esse, non comprese negli appositi elenchi di cui al comma 4, nel rispetto della segnaletica ivi installata.

4. L'ANAS per le autostrade e le strade statali, le concessionarie autostradali per le autostrade in concessione e le regioni per le strade provinciali e comunali, redigono gli elenchi delle rispettive strade, o tratti di esse, che per motivi di sicurezza o di tutela del patrimonio stradale non sono idonei al transito dei veicoli indicati nel comma 3. Gli enti predetti trasmettono gli elenchi, entro il 31 marzo di ogni anno, al Ministro dei lavori pubblici che ne cura la pubblicazione annuale nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana. È fatto obbligo al conducente di accertare, prima dell'inizio del viaggio, le condizioni di percorribilità delle strade e autostrade, consultando anche telefonicamente i competenti compartimenti dell'ANAS, i quali prenderanno nota dell'avvenuto accertamento. A tali compartimenti dovrà pervenire tempestivamente, da parte degli enti preposti, comunicazione di ogni variazione eventualmente intervenuta rispetto allo stato di transitabilità riportato negli elenchi annuali.

5. Fermo restando il disposto del sesto comma dell'articolo 10, i mezzi d'opera, per circolare, devono essere muniti di apposito contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento di un indennizzo di usura, per un importo pari alla tassa di possesso, da corrispondere contestualmente alla stessa e per la stessa durata. Per la circolazione sulle autostrade dei mezzi d'opera deve essere corrisposta un'ulteriore somma, ad integrazione dell'indennizzo di usura, a beneficio delle società concessionarie. Tale somma è equivalente alla tariffa applicata al veicolo in condizioni normali, maggiorata del 50 per cento, e deve essere versata esclusivamente alle porte controllate manualmente.

6. I mezzi d'opera a pieno carico non possono superare le velocità di 40 e di 60 chilometri orari, rispettivamente all'interno e all'esterno dei centri abitati. Possono circolare sulle autostrade solo se la velocità stabilita dal decreto di cui al comma 2 ed indicata sulla carta di circo-

lazione è superiore a quella minima consentita sulle autostrade.

7. Chiunque circola con un veicolo avente un carico eccedente i limiti di peso stabiliti nell'articolo 33, senza avere sulla carta di circolazione l'indicazione di mezzo d'opera, ovvero senza essere in possesso dell'autorizzazione di cui all'articolo 10, è punito con la sanzione prevista dall'articolo 58, nono comma, oltre a quella stabilita dall'articolo 121 per l'eccedenza di peso che risulterà all'atto del controllo. Il sequestro del veicolo previsto dall'articolo 13, terzo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689, sarà mantenuto fino all'adempimento della prescrizione omessa.

8. Chiunque adibisce mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste nel comma 1, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da lire 500.000 a lire 2.000.000 e con la sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi. La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta la violazione e trasmessa, senza ritardo, all'ufficio provinciale della motorizzazione civile che adatterà il provvedimento di sospensione. Alla terza violazione, accertata in un periodo di cinque anni, è disposta la revoca, sulla carta di circolazione, della qualifica di mezzo d'opera.

9. Chiunque transita con un mezzo d'opera in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33, sulle strade e sulle autostrade non percorribili ai sensi del presente articolo, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da lire 200.000 a lire 1.000.000.

10. Se il mezzo d'opera circola senza il contrassegno di cui al comma 5, il conducente è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da lire 100.000 a lire 400.000; se non è stato corrisposto l'indennizzo d'usura previsto dal medesimo comma 5, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 1, terzo comma, della legge 24 gennaio 1978, n. 27, e successive modificazioni, a carico del proprietario ».

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, lettera b), dopo le parole caratteristiche costruttive e funzionali aggiungere le seguenti dei veicoli eccezionali e per trasporto eccezionale, nonché.

1. 1.

Savio.

Al comma 2, capoverso 1, dopo le parole sono « mezzi d'opera » aggiungere le seguenti isolati o autoarticolati.

1. 2.

Savio.

Al comma 2, capoverso 1, dopo le parole dotati di particolare aggiungere le seguenti carrozzeria e/o.

1. 3.

Savio.

Al comma 2, capoverso 1, dopo le parole di escavazione aggiungere le seguenti, mineraria, forestale e di nettezza urbana.

1. 4.

Savio.

Al comma 2, capoverso 1, dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente Sono equiparati ai mezzi d'opera, ai soli fini del peso eccedente, stabilito dall'articolo 33, e della circolazione, i veicoli muniti di apposita specifica carrozzeria per la raccolta dei rifiuti urbani.

1. 5.

Savio.

Al comma 2, capoverso 2, al secondo rigo, sopprimere le parole rimorchio o.

1. 6.

Savio.

Al comma 2, capoverso 2, sostituire le parole non possono comunque superare i limiti di cui all'articolo 32, nonché il peso

massimo a pieno carico di 56 tonnellate con le seguenti non possono comunque superare i limiti di cui all'articolo 32, nonché il peso massimo a pieno carico di 33 tonnellate, se veicoli isolati a 3 o più assi e di 56 tonnellate se autotreni a 5 e più assi. I veicoli a motore mezzi d'opera possono trainare rimorchi appositamente allestiti per il trasporto di macchine operatrici per le attività di cui al comma 1 nel limite massimo di massa del complesso di 56 tonnellate.

1.7

Savio.

Al comma 2, capoverso 5, secondo periodo, sopprimere le parole a beneficio delle società concessionarie.

1.9.

Il Relatore.

Al comma 2, capoverso 6, sostituire le parole I mezzi d'opera a pieno carico con le seguenti I mezzi d'opera con massa complessiva a pieno carico eccedente quella di cui all'articolo 33.

1.8.

Savio.

GASTONE SAVIO. Gli emendamenti di cui sono presentatore mirano a completare la definizione dell'ambito di applicazione della disciplina relativa ai cosiddetti mezzi d'opera anche se a questi ultimi non sono probabilmente assimilabili i mezzi di trasporto eccezionali. Ciò nonostante, ritengo che gli emendamenti possano essere valutati con attenzione sotto il duplice profilo della sicurezza e della transitabilità sulle strade italiane dei mezzi in questione.

Mi rivolgo quindi al rappresentante del Governo perché si esprima sia sull'ammissibilità degli emendamenti sia sull'opportunità di procedere all'approfondimento di una materia che ritengo di estrema importanza.

ALTERO MATTEOLI. Non riesco a comprendere i dubbi in ordine all'ammissibi-

lità degli emendamenti formulati dall'onorevole Savio. L'articolo 1 della proposta di legge n. 5309 afferma che il ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche costruttive e funzionali delle macchine agricole e operatrici. Dobbiamo chiarire che cosa s'intenda per trasporti eccezionali: un'autogru semovente che eccede peso e misura indicati, costituisce un trasporto eccezionale che non possiamo non considerare alla stessa stregua delle macchine operatrici ed agricole.

Non vorrei si facesse confusione ritenendo che i trasporti eccezionali siano solo quelli, eccedenti peso e misure, che vengono caricati su normali rimorchi. Ricordo che per spostare da una zona all'altra un'autogru occorre un permesso speciale per transitare sia su autostrade che su strade normali. Pertanto, ribadisco che non si possono ritenere inammissibili gli emendamenti dell'onorevole Savio.

OTTAVIANO COLZI, *Relatore*. Il provvedimento al nostro esame riguarda mezzi d'opera, che sono mezzi di cantiere che non hanno nulla a che vedere con i trasporti eccezionali. Poiché dunque gli emendamenti dell'onorevole Savio riguardano materia diversa da quella in discussione, invito il presentatore a ritirarli.

ALTERO MATTEOLI. Evidentemente il relatore non è abbastanza informato sulla materia.

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a fornire indicazioni alla Commissione circa la distinzione tra veicoli « mezzi d'opera » e veicoli per trasporti eccezionali.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il comma 2 dell'articolo 1 del provvedimento in esame, con la previsione dell'articolo 10-bis, dirime la confusione sulle differenze tra mezzid'opera e trasporti eccezionali, definendo in modo incontrovertibile le caratteristiche strutturali e funzionali dei mezzi d'opera, distinguendoli da tutti i trasporti non abituali o eccezionali.

Secondo l'accezione comune vengono definiti dal comma 1 dell'articolo 10-*bis* mezzi d'opera i veicoli che sono mezzi di trasporto e di cantiere, quali le autobetoniere.

La proposta di legge in esame è riferita specificamente alla tipologia di veicoli definita dall'articolo 10-*bis*. In tal modo si elimina qualsiasi confusione tra i cosiddetti mezzi d'opera e i mezzi per trasporti eccezionali. Infatti, l'articolo al quale ho fatto riferimento individua i mezzi d'opera come una categoria a sé stante, in cui rientrano le autobetoniere per strada, fuoristrada e cantiere.

La proposta di legge si riferisce solo a questa tipologia di veicoli, al fine di evitare confusione fra i concetti di « mezzo eccezionale », « trasporto eccezionale » e « mezzo d'opera »; quest'ultimo, in particolare, è un veicolo di trasporto e di cantiere.

I veicoli eccezionali rappresentano una categoria diversa, che usufruisce di una legislazione in atto del tutto diversa e tuttora in fase di revisione.

Pertanto, pur apprezzando lo spirito degli emendamenti proposti dall'onorevole Savio, lo invito a ritirarli. Si tratta, infatti, di emendamenti che, pur non potendo essere considerati inammissibili in senso assoluto, lo sono però, in certo qual modo, in senso relativo, ossia rispetto all'oggetto della discussione. Essi potranno pertanto essere ripresentati in altra occasione, con riferimento ai provvedimenti specificamente concernenti la disciplina dei trasporti eccezionali.

Mi permetto, quindi, di insistere nei confronti dell'onorevole Savio affinché ritiri i propri emendamenti.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Indubbiamente è opportuno distinguere tra i mezzi d'opera e i veicoli per trasporti eccezionali, che costituiscono due categorie diverse.

Tuttavia, desidero sottolineare che i mezzi d'opera non sono solo quelli definiti, con locuzione troppo limitativa, dall'articolo 10-*bis* il quale non comprende mezzi quali, per esempio, le trebbiatrici.

OTTAVIANO COLZI, *Relatore*. Desidero precisare che l'articolo 1, comma 1, lettera b) del provvedimento in esame recita: « Il ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche costruttive e funzionali delle macchine agricole e operatrici, quando ricorrono le disposizioni contenute nel presente articolo ».

È evidente, quindi, che nella categoria dei mezzi d'opera non rientrano soltanto le autobetoniere, ma anche tutta una serie di veicoli che devono essere indicati dal decreto ministeriale previsto nella norma alla quale ho fatto riferimento.

GASTONE SAVIO. Aderendo all'invito del relatore e del Governo, anche alla luce della disponibilità ad affrontare la tematica dei trasporti eccezionali in altra sede, ritiro gli emendamenti che ho presentato con riferimento ai diversi articoli del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 1.9 del relatore.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 1.9 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1.9 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

1. Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dei trasporti e del tesoro, con decreto da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità per il pagamento dell'indennizzo d'usura isituito dall'articolo 10-*bis* del testo

unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì stabilite le caratteristiche del contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento dell'indennizzo d'usura e le relative norme per il rilascio.

3. Il decreto di cui al comma 2 dell'articolo 10-bis del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, è emanato entro il 31 marzo 1991.

4. Il Ministro dei lavori pubblici, in attuazione a quanto stabilito dal comma 3 dell'articolo 1-bis del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, emana con proprio decreto le norme per la formazione degli elenchi delle strade non percorribili con mezzi d'opera in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33 e per il loro aggiornamento.

5. Gli elenchi di cui al comma 4 dell'articolo 1-bis del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, sono trasmessi al Ministro dei lavori pubblici, in sede di prima applicazione della presente legge, entro il 31 marzo 1991.

A tale articolo sono stati presentati. i seguenti emendamenti:

Al comma 3, sostituire le parole entro il 31 marzo 1991 con le seguenti entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2.3.

Il Relatore.

Al comma 3, sostituire le parole entro il 31 marzo 1991 con le seguenti è emanato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2.1.

Savio.

Al comma 4, dopo la parola emana aggiungere le seguenti entro trenta giorni

dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2.4.

Il Relatore.

Al comma 5, in fine, sostituire le parole entro il 31 marzo 1991 con le seguenti entro sessanta gioni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2.5.

Il Relatore.

Al comma 5, sostituire le parole entro il 31 marzo 1991 con le seguenti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2.2.

Savio.

GASTONE SAVIO. Ritiro gli emendamenti che ho presentato all'articolo 2, riconoscendomi in quelli del relatore.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 2.3, 2.4 e 2.5 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 2.3 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 2.4 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 2.5 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

1. I proventi dell'indennizzo di usura di cui al comma 5 dell'articolo 10-bis del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, ai fini della successiva assegnazione ad appositi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

2. Le disponibilità di cui al comma 1 sono assegnate in ragione, rispettivamente, di tre decimi dei proventi stessi all'ANAS per interventi sulle strade statali e di sette decimi alle Amministrazioni regionali per interventi sulle strade provinciali e comunali.

3. Le somme da versare a ciascuna Amministrazione regionale sono determinate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, sulla base della estensione della rete viaria transitabile con mezzi d'opera esistente nella regione.

4. Le somme di cui al comma 3 sono assegnate da ciascuna regione alle province e ai comuni in misura proporzionale all'estensione delle rispettive tratte transitabili con mezzi d'opera.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

1. I proventi dell'indennizzo di usura di cui al comma 5 dell'articolo 10-bis del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato.
3.1.

OTTAVIANO COLZI, *Relatore*. L'emendamento 3.1 che ho presentato è finalizzato a

ricepire il parere della Commissione bilancio.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 3.1 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 3.1 del relatore, interamente sostitutivo dell'articolo 3, accettato dal Governo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

1. Le norme di cui agli articoli 1 e 3 acquistano efficacia dal 1° luglio 1991. Fino a tale data resta in vigore la normativa vigente.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

1. Le disposizioni di cui agli articoli 1 e 3 entrano in vigore decorsi tre mesi dalla data della pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

4.2.

Il Relatore.

All'articolo 4, comma 1, sostituire le parole dal 1° luglio 1991 con le seguenti dopo 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4.1.

Savio.

GASTONE SAVIO. Ritiro l'emendamento 4.1.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Esprimo parere

favorevole all'emendamento del relatore 4.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 4.2 del relatore.

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

GIORDANO ANGELINI. Pur apprezzando diversi profili della disciplina contenuta nel provvedimento — quali la definizione del mezzo d'opera, la fissazione dei limiti di velocità, la definizione dell'albo delle strade percorribili — il gruppo comunista-PDS preannuncia la propria astensione, in quanto siamo assolutamente contrari alla nuova formulazione dell'articolo 3 quale deriva dal parere della Commissione bilancio.

In conseguenza di tale parere, infatti, si fanno affluire i proventi dell'indennizzo di usura ad un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato. In tal modo viene meno il fine dell'indennizzo di usura, che è quello di agevolare la manutenzione delle strade soggette al passaggio dei mezzi d'opera da parte degli enti proprietari delle stesse e ciò influirà anche sulla formazione degli elenchi delle strade percorribili.

GASTONE SAVIO. Il gruppo democristiano voterà a favore della proposta di legge n. 5309, la quale, definendo le caratteristiche dei mezzi d'opera, regola una materia che negli ultimi tempi ha portato gli utilizzatori sia delle strade sia dei mezzi d'opera a vivere grandi difficoltà — per esempio, in occasione del passaggio da una regione ad un'altra — per la mancanza di regole uniformi. Il provvedimento in esame comporta quindi un notevole snellimento procedurale rispetto alla normativa precedente.

Infine, auspico che venga presto affrontato l'esame della disciplina dei mezzi eccezionali.

ALTERO MATTEOLI. Il provvedimento in esame contiene una disciplina per molti

versi non condivisibile, ma sono troppi anni che gli operatori del settore attendono una regolamentazione che, in qualche modo, li aiuti nello svolgimento del loro lavoro. Potevamo predisporre un provvedimento migliore, ma è sempre possibile introdurre correttivi.

Pertanto, nella convinzione che sia preminente soddisfare le esigenze dei soggetti interessati dalla normativa al nostro esame e pur mancando la previsione dei trasporti eccezionali, il gruppo MSI-destra nazionale voterà a favore della proposta di legge n. 5309.

GIACOMO MACCHERONI. Il gruppo socialista voterà a favore del provvedimento in esame perché esso va incontro alle esigenze manifestate dagli operatori del settore facendo segnare in questo senso un notevole passo avanti. Ci auguriamo peraltro che l'intero comparto trovi quanto prima una disciplina organica, in primo luogo con riferimento ai trasporti eccezionali, per i quali potrebbe trovarsi lo spazio necessario in sede di attuazione del codice della strada.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà immediatamente votata per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge senatori Ianniello ed altri « Norme sulla circolazione dei veicoli

“mezzi d'opera” e assimilati » (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (5309):

Presenti	28
Votanti	20
Astenuti	8
Maggioranza	11
Hanno votato sì	20
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Barbalace, Biafora, Bonsignore, Castrucci, Cerofolini, Colzi, Corsi, D'Amato Carlo, Faraguti, Lamorte, Leone, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Matteoli, Mensurati, Santonastaso, Savio, Spina e Testa.

Si sono astenuti:

Angelini, Cannelonga, Chella, Ciancio, Fagni, Mangiapane, Menzietti e Ronzani.

La seduta termina alle 18,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali 13 settembre 1991.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO