COMMISSIONI RIUNITE

TRASPORTI (X) - INDUSTRIA (XII)

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 OTTOBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e rinvio*):

Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato col Regolamento CEE n. 1787/73 del 25 giugno 1973, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada (*Approvato dalle Commissioni riunite VIII e X del Senato della Repubblica*) (1691) 1

PRESIDENTE 1, 3, 4, 5, 6
BAGHINO 4, 6
BOCCHI 4
CALAMINICI 3
ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* 5, 6
FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 6
MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la X Commissione* 2, 4
PORTATADINO, *Relatore per la XII Commissione* 2, 5

La seduta comincia alle 17,10.

Discussione del disegno di legge: Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato col Regolamento CEE n. 1787/73 del 25 giugno 1973, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada *(Approvato dalle Commissioni riunite VIII Lavori pubblici e X Industria del Senato della Repubblica)* (1691).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato col Regolamento CEE n. 1787/73 del 25 giugno 1973, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada ».

Il disegno di legge è stato approvato dalle Commissioni riunite VIII Lavori pubblici e X Industria del Senato nella seduta del 21 luglio 1977.

Comunico che ci è giunto il seguente parere della IV Commissione:

« La Commissione giustizia esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

1) al primo comma dell'articolo 22, ove si legge « nella sospensione per un periodo da uno a tre mesi dell'autorizzazione e dell'abilitazione predette o del provvedimento di abilitazione al trasporto » si suggerisce di uniformare la dizione e quindi, in entrambe le ipotesi, di prevedere la sospensione dell'abilitazione o la sospensione del provvedimento di abilitazione; con l'occasione potrebbe essere meglio precisata la normativa su cui si basa il provvedimento di abilitazione al trasporto;

2) al quarto comma del medesimo articolo 22, occorre individuare con maggiore precisione l'organo competente a decidere il ricorso gerarchico ».

L'onorevole Piccinelli, relatore per la X Commissione, è sostituito dall'onorevole Marzotto Caotorta, che ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la X Commissione*. Il disegno di legge in esame non è altro che un adempimento doveroso, e tardivo, di un Regolamento CEE del 1970 il quale è stato nel 1973 modificato da uno successivo: anche se si potrebbe pensare che in questo caso non è stato un gran male adeguarsi in ritardo, resta sempre il fatto che non possiamo aspettare di anno in anno che i Regolamenti vengano modificati, prima di recepirli nel nostro ordinamento.

Per quanto riguarda il contenuto del provvedimento, si tratta di applicare sugli autocarri speciali apparecchi, sostitutivi degli attuali libretti di circolazione, che terranno conto delle ore di guida effettuate dal mezzo e della velocità da esso tenuta. Poiché si tratta di uno strumento tecnico di precisione non facilmente manipolabile, io ritengo che il cronotachigrafo possa rappresentare un valido strumento per l'effettivo rispetto delle norme vigenti nel settore.

Riferendomi poi ai singoli articoli, rilevo che all'articolo 4 vi è un errore di stampa laddove si parla di « vanificazione » del cronotachigrafo, in quanto non c'è dubbio che si debba parlare di « verificazione » del cronotachigrafo.

La novità del testo approvato dal Senato, rispetto al contenuto della normativa CEE, si trova all'articolo 7 – oggetto in verità di una lunga contestazione – che prevede che l'obbligo della installazione del cronotachigrafo deve essere sodisfatto a decorrere dal prossimo 1° gennaio solo dagli autoveicoli adibiti ai trasporti internazionali di merci e di persone, nonché al trasporto di merci pericolose: debbo rilevare che poiché negli altri paesi comunitari la normativa CEE è già attuata, non ha senso prevedere questa disposizione, dal momento che i nostri autocarri, quando si recano all'estero, debbono essere comunque muniti di questo strumento.

A me sembra che la modifica introdotta dal Senato non debba essere accolta, ed anzi ritengo opportuno sopprimere l'intero articolo 7, essendo superfluo fissare una decorrenza che è già indicata dagli articoli 3 e 4 della normativa emanata dalla CEE. La soppressione dell'articolo 7 è, inoltre, opportuna anche per il fatto che appare probabile la decisione in sede comunitaria di rinviare l'applicazione della normativa per alcune categorie di autocarri: il non aver previsto alcuna decorrenza nella legge di attuazione italiana ci consentirebbe di accogliere automaticamente le nuove decorrenze previste dalla CEE.

Va anche considerata l'opportunità, tuttavia, di prevedere una decorrenza che posticipi di sei mesi l'applicazione delle sanzioni, in considerazione delle preoccupazioni manifestate dalle categorie interessate circa la possibilità di installare su tutti i mezzi gli apparecchi entro i termini previsti. Le ditte abilitate dal Ministero dell'industria ad installare gli apparecchi di misura sono infatti poche e difficilmente potranno concludere in tempo il proprio lavoro.

PORTATADINO, *Relatore per la XII Commissione*. L'onorevole Marzotto Caotorta ha già affrontato i problemi più importanti che l'esame del provvedimento pone sul tappeto. Io desidero illustrarne alcuni altri più strettamente attinenti alla competenza della Commissione industria.

Il disegno di legge in discussione prevede, in attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato dal Regolamento CEE n. 1787/73 del 25 giugno 1973, norme procedurali relative al-

la omologazione, alla installazione, alla verifica ed ai controlli dei cronotachigrafi da applicarsi a determinate categorie di mezzi di trasporto, nonché alle relative sanzioni per gli inadempimenti.

Ciò premesso, senza ricordare i fini sociali, di tutela dei lavoratori e degli stessi utenti terzi delle strade che motivarono la emanazione del citato Regolamento CEE e dell'altro n. 543 del 1969, richiamo l'attenzione delle Commissioni sull'approssimarsi del termine perentorio stabilito dalla normativa comunitaria, che rende ogni ulteriore ritardo nell'approvazione delle disposizioni applicative un grave pregiudizio all'industria, all'autotrasporto nazionale e, più in generale, al pubblico interesse, oltre a non recare merito alla pubblica amministrazione.

Tali considerazioni non impediscono però di rilevare l'impossibilità di accettare il disposto dell'articolo 7 nella formulazione approvata dal Senato, in quanto palesemente in contrasto con gli articoli 3 e 4 del Regolamento CEE 1463/70 cui fa riferimento. Desidero inoltre, a tale proposito, ricordare che l'articolo introdotto dall'altro ramo del Parlamento è sostitutivo di un articolo del testo originario del disegno di legge il quale articolava i termini relativi alla installazione dei cronotachigrafi in rapporto alle categorie dei veicoli, allo scopo di evitare che divenisse in molti casi difficile il rispetto della legge non essendo in grado le ditte produttrici e installatrici di dotare dell'apparecchio in tempo utile tutti gli automezzi.

Non vanno inoltre taciute le ragioni di principio, di serietà amministrativa e di tutela del pubblico bene – in particolare della sicurezza della circolazione stradale – che impongono di evitare ogni ulteriore rinvio. Le ragioni che hanno indotto le Commissioni riunite VIII e X del Senato ad adottare una diversa soluzione possono anche essere comprese, ma esse sono meglio espresse dagli ordini del giorno accolti dal Governo presso l'altro ramo del Parlamento che lo impegnano ad operare in sede comunitaria per ottenere modifiche del regolamento e per vigilare sui prezzi di fornitura dei cronotachigrafi da installare sugli autoveicoli immatricolati prima del 1975.

Per quanto attiene ad altri problemi di specifica competenza della Comissione industria, ritengo valida la scelta effettuata per l'attribuzione della competenza relativa all'omologazione dei modelli di cronotachigrafo e per la verifica ed il controllo degli apparecchi, in quanto non esistono strutture statali in grado di verificare autonomamente la corretta osservanza delle norme comunitarie.

Per queste considerazioni, condivido la richiesta di soppressione dell'articolo 7 avanzata dall'onorevole Marzotto Caotorta e mi associo, in via subordinata, alla richiesta relativa allo spostamento dei termini riguardanti le sanzioni.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CALAMINICI. Il gruppo comunista ritiene che il disegno di legge oggi al nostro esame debba essere approvato nel testo inviatoci dal Senato: sappiamo che sono stati sollevati molti problemi in merito all'argomento di cui il disegno di legge si occupa e che possono ancora permanere molte perplessità, ma nonostante ciò non crediamo che sia opportuno modificare il testo.

Se dovessimo accettare la proposta di rimettere, in pratica, in discussione l'articolato, dopo che il dibattito al Senato ha trovato una sua conclusione, ci troveremmo di fronte alla necessità di operare un approfondimento più generale del testo legislativo. La posizione del partito comunista credo faciliti l'*iter* del provvedimento; vorremmo, comunque, ascoltare l'opinione del Governo in merito.

PRESIDENTE. Comunico alla Commissione che sono già stati presentati alcuni emendamenti tra i quali ve ne è uno identico proposto dai relatori, onorevoli Portatadino e Marzotto Caotorta, e dal Governo mirante alla soppressione dell'articolo 7.

Alla luce delle posizioni che si sono venute delineando ritengo che sia opportuno dare lettura di tali emendamenti anche in sede di discussione sulle linee generali.

All'articolo 4 i due relatori hanno proposto di sostituire la parola « vanificazione » con l'altra « verificazione ». Sempre i relatori hanno presentato un articolo aggiuntivo, il 25-*bis*, che così dispone: « Gli articoli 16, 17 e 18 entrano in vigore dal 1° luglio 1978 ». Infine l'ultimo emendamento è quello identico del Governo e dei relatori che chiedono la soppressione dell'articolo 7.

Per quel che riguarda l'emendamento all'articolo 4, credo che il problema sia

superato dal momento che siamo in presenza di un errore di stampa.

BOCCHI. Il gruppo comunista è contrario agli emendamenti annunciati testé dal presidente, in particolare a quello proposto dai relatori e dal Governo e mirante alla soppressione dell'articolo 7. A questo proposito, desidero sottolineare che il Governo in questo momento esprime una volontà diversa da quella manifestata al Senato quando, nella seduta precedente a quella dell'approvazione del testo attuale del disegno di legge, aveva chiesto una sospensione per poter riflettere sulle proposte avanzate in merito all'articolo 7 medesimo, che poi ha evidentemente accettato.

Per questo motivo noi crediamo che non vi siano grandi possibilità di convergenza: il mantenimento degli emendamenti preannunciati comporta una perdita di tempo e, come diceva il collega Calaminici, impone una verifica complessiva delle posizioni espresse al Senato tenendo anche conto di quanto emerso negli incontri informali che l'Ufficio di Presidenza ha ritenuto opportuno fare fino ad oggi.

Il mantenimento della proposta di soppressione dell'articolo 7, pertanto, spingerebbe il gruppo comunista a chiedere, in base all'articolo 92 del regolamento della Camera, la rimessione in Aula del disegno di legge.

BAGHINO. Desidero far osservare che il disegno di legge oggi al nostro esame, presentato al Senato nel febbraio di quest'anno ed approvato a luglio, è stato formulato tenendo conto soltanto del regolamento CEE n. 1463 del 1970 e non delle modificazioni apportate a questo con il nuovo regolamento del 1973. Nella formulazione di un disegno di legge non credo che non si possa tener conto di una correzione successiva; sono d'accordo, pertanto, con chi vuole rivedere l'articolato, ma credo pure che sia riduttivo prevedere semplicemente una modificazione delle date. Il problema più importante, infatti, è quello delle immatricolazioni: il disegno di legge fa riferimento soltanto a quelle successive al 1975 mentre non si occupa degli autoveicoli immatricolati precedentemente.

Suggerirei, o con una modifica del testo o con un ordine del giorno, di tener conto – in modo che rimangano agli atti – delle osservazioni fatte in merito da quegli autotrasportatori che, avendo adottato un certo tipo di cronotachigrafo, non vogliono trovarsi nelle condizioni di doverlo sostituire, sopportando un notevole onere finanziario, solo perché gli apparecchi previsti dagli organismi comunitasi sono diversi da quelli accettati dai vari paesi membri.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la X Commissione*. Non mi sembra di aver ascoltato da parte dei colleghi del gruppo comunista delle argomentazioni sufficientemente valide a sostegno dell'ipotesi di mantenimento del testo così come ci è stato trasmesso dal Senato: come è formulato, il testo dell'articolo 7 vanifica completamente il senso della normativa comunitaria, che invece non è possibile modificare in ciascuno stato membro. O stiamo nella CEE o non ci stiamo!

BOCCHI. C'è un ordine del giorno che invita il Governo ad assumere precise iniziative!

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore per la X Commissione*. Questo è un altro discorso. La mia opinione, dal punto di vista costituzionale, è che le normative CEE siano immediatamente applicabili negli stati membri, senza bisogno dell'emanazione di una legge interna: ma questo è un settore di competenza della I Commissione affari costituzionali. Mi sembra che i casi siano due: o si applica la normativa CEE, o non si applica. Noi abbiamo temporeggiato nel darle attuazione, tant'è vero che l'obbligo di cui si tratta, per alcune categorie di autocarri decorre dal 1975, per altre dal 1976; noi abbiamo aspettato fino ad ora e, di fatto, l'applicazione della normativa CEE avverrà con il terzo scaglione.

Ma la mia proposta tiene anche conto delle altre necessità, prevedendo un'ulteriore proroga di sei mesi per la parte sanzionatoria: oltre questo non si può andare, sarebbe veramente preferibile non prendere alcun provvedimento, rimanere in stato di inadempienza rispetto alla normativa CEE, perché dire che la applichiamo al di fuori dei nostri confini (dove essa è già in vigore) non mi pare razionale!

Pertanto, mi permetto di insistere: noi dobbiamo obiettivamente considerare la ne-

cessità di applicare o meno tale normativa che, tra l'altro, non mi sembra sbagliata o tale da nuocere, ma che, invece, si prefigge degli scopi positivi. Studiamone quindi le modalità di attuazione, ma non disattendiamola !

Aggiungo un'osservazione relativa al parere della Commissione IV, che non sono riuscito a comprendere. La mia sommessa impressione è che la Commissione giustizia non abbia esaminato con sufficiente attenzione il testo dell'articolo 22, che suggerisce di emendare. Per tale ragione, non ho proposto nella mia relazione modifiche che tengano conto di questo parere, in quanto la dizione del citato articolo, al primo, al secondo e al quarto comma, mi sembra sufficientemente chiara: perciò credo che il suggerimento della IV Commissione non sia da disattendere, bensì da considerare già implicito nel testo che ci è stato proposto.

PRESIDENTE. Preciso che la Commissione giustizia, con il suo parere, suggerirebbe di sopprimere, al primo comma dell'articolo 22 la parola « provvedimento » dalla seguente dizione: « nella sospensione per un periodo da uno a tre mesi della autorizzazione e dell'abilitazione predette o del provvedimento di abilitazione al trasporto »; inoltre, proporrebbe di rendere più preciso l'organo competente a decidere il ricorso gerarchico.

PORTATADINO, *Relatore per la XII Commissione*. Anch'io mi sono trovato nelle stesse difficoltà esposte dal collega Marzotto Caotorta. La *ratio* del testo attuale sta nel fatto che esistono diverse abilitazioni o autorizzazioni, dipendenti da diversi rami dell'amministrazione pubblica. Cioè, nel primo caso si fa riferimento all'abilitazione ad esercitare il controllo, la verifica e l'installazione del cronotachigrafo: in base alle attuali competenze, il settore della pubblica amministrazione presso il quale proporre ricorso gerarchico è il Ministero dell'industria-direzione generale del commercio interno e dei consumi industriali.

Nel secondo caso, invece, siamo di fronte all'autorizzazione al trasporto che dipende dal Ministero dei trasporti e più precisamente dall'ufficio della motorizzazione civile. La relativa formulazione del disegno di legge mi sembra forse poco scorrevole, dal punto di vista della lingua italiana, ma sicuramente precisa: non vorrei però incorrere in errori, per cui desidererei essere eventualmente corretto su questo punto.

Per quanto riguarda gli aspetti specifici della mia replica, ritengo che quelli concernenti direttamente la Commissione industria non siano stati toccati.

All'onorevole Baghino, che lamentava come il secondo regolamento CEE del 1973 fosse stato trascurato, rispondo che esso non solo è contemplato nel titolo del disegno di legge in esame, ma che è anche richiamato dall'articolo 1 e, in ogni caso, per le considerazioni precedentemente espresse dal collega Marzotto Caotorta, relative all'immediata efficacia del regolamento comunitario nel nostro ordinamento interno, non è minimamente messo in discussione dal fatto che non sia ulteriormente richiamato nella parte relativa alle sanzioni, in quanto non è direttamente rilevante in quella sede.

ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. La materia oggetto del provvedimento in esame è stata lungamente discussa dal Senato e lo stesso problema dell'articolo 7 è stato dibattuto in maniera approfondita, probabilmente sulla base della distinzione tra direttiva e regolamento. La proposta ora avanzata di soppressione dell'articolo 7 è dovuta ad un'ulteriore riflessione che non contraddice quanto era stato fatto osservare anche in sede di discussione: che il regolamento – non la direttiva comunitaria – come tale, viene a far parte, nel momento della sua approvazione e quindi della sua promulgazione, della legislazione di ogni Stato membro, di tal guisa che noi formuleremmo una dizione pleonastica, inutile, ripetitiva, che avrebbe solo il significato di dare forza all'interpretazione che vuole che il regolamento comunitario diventi legge dello Stato italiano solo quando venisse recepito con apposita norma di legge. E ciò sarebbe in contrasto con le disposizioni susseguenti ed anche con i principi affermati in varie sentenze dalla Corte costituzionale.

Quindi, sostanzialmente l'articolo 7, così come è formulato, dal punto di vista formale e sostanziale presenta un carattere di improponibilità che è stato ribadito da tutti i ministeri che hanno esaminato ripetutamente il problema, i quali sono giunti anch'essi alla conclusione che sia necessario sopprimerlo, in quanto inutile.

PRESIDENTE. Vuole per cortesia, onorevole sottosegretario, pronunciarsi sulla eventualità della rimessione in Aula ?

ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Sono dell'avviso che, se la volontà di giungere alla rimessione in Aula del provvedimento oggi all'esame della Commissione non ha possibilità di mutamenti, al Governo non resti che accettare il fatto.

Viceversa, nel caso in cui un ripensamento fosse possibile, il Governo, che è senz'altro favorevole al mantenimento della sede legislativa, si pronuncerebbe a favore di una pausa di riflessione – sempre possibile, attraverso un rinvio, nel corso della discussione di un progetto di legge –, fermo restando il fatto che la questione relativa all'articolo 7 non è trattabile dal punto di vista del contenuto; se su di esso si dovesse insistere, insomma, si dovrebbe necessariamente ricorrere alla rimessione.

FONTANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Mi associo alle considerazioni testè fatte dal collega Erminero.

PRESIDENTE. Desidero riassumere brevemente l'andamento della seduta odierna. Il gruppo comunista ha preannunziato che, qualora il Governo manifestasse l'intenzione di mantenere la richiesta di soppressione dell'articolo 7, avrebbe presentato una richiesta di rimessione in Aula del provvedimento, a norma del quarto comma dell'articolo 92 del regolamento della Camera.

L'onorevole Erminero, in rappresentanza del Governo, ha prospettato un'altra soluzione, quella di un rinvio dell'esame del provvedimento per permettere una pausa di riflessione. Vorrei comunque sottolineare che è difficile proporre una pausa di riflessione che riguarda in realtà uno solo dei contendenti nella questione dibattuta.

ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Desidero precisare che la riflessione era stata ritenuta implicitamente già fatta dal Governo nel momento in cui aveva modificato il suo atteggiamento in termini decisionali e non alternativi, durante il passaggio dell'esame del provvedimento dal Senato alla Camera.

PRESIDENTE. Propongo, pertanto, l'accoglimento della richiesta di rinvio al fine di consentire un approfondimento delle varie questioni emerse nel corso della discussione.

BAGHINO. Mi dichiaro contrario a questa proposta, perché non vedo i termini del compromesso.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio.

(*È approvata*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 17,55.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO