

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

99.

SEDUTA DI MARTEDÌ 18 GIUGNO 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

PAG.	PAG.
	Proposte di legge (Discussione e rinvio):
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	Aniasi ed altri: Norme in materia di sicurezza della circolazione e disciplina dell'attività delle imprese di riparazione dei veicoli a motore (267);
Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi (4756);	Righi ed altri: Disciplina e qualificazione delle attività di autoriparazione (719) 4
Tassi ed altri: Nuove norme per l'autorizzazione al trasporto di cose per conto terzi (695);	Testa Antonio, <i>Presidente</i> 4, 5, 6, 7, 8, 9 10, 11, 12, 13, 15, 18
Tassi ed altri: Norme sulla obbligatorietà <i>erga omnes</i> delle tariffe stabilite per i trasporti di cose per conto terzi (700);	Angelini Giordano (gruppo comunista-PDS) 13
Ronzani ed altri: Interventi per la formazione e lo sviluppo di forme associate nel settore dell'autotrasporto merci (2718)	Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale) 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15
3	Cerofolini Fulvio (gruppo PSI), <i>Relatore</i> .. 4, 6, 7 9, 10, 12, 13, 14, 15, 18
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	Fagni Edda (gruppo misto) 7, 12, 13
3, 4	Mangiapane Giuseppe (gruppo comunista-PDS) 7, 13, 14
Barbalace Francesco (gruppo PSI), <i>Relatore</i> ..	Menziotti Pietro Paolo (gruppo comunista-PDS) 9, 12, 15
3	Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,45.

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi (4756); e delle proposte di legge Tassi ed altri: Nuove norme per l'autorizzazione al trasporto di cose per conto terzi (695); Tassi ed altri: Norme sulla obbligatorietà erga omnes delle tariffe stabilite per i trasporti di cose per conto terzi (700); Ronzani ed altri: Interventi per la formazione e lo sviluppo di forme associate nel settore dell'autotrasporto merci (2718).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi »; e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Tassi ed altri: « Nuove norme per l'autorizzazione al trasporto di cose per conto terzi »; Tassi ed altri: « Norme sulla obbligatorietà erga omnes delle tariffe stabilite per i trasporti di cose per conto terzi »; Ronzani ed altri: « Interventi per la formazione e lo sviluppo di forme associate nel settore dell'autotrasporto merci ».

Ricordo che nella seduta del 14 maggio scorso, la Commissione, constatando l'impasse determinata dalla presenza di pareri non convergenti delle Commissioni finanze e bilancio, invitò il Governo ad assumere le iniziative opportune per assicurare una rapida conclusione dell'iter del provvedimento.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Desidero ricordare che il parere espresso dalla VI Commissione finanze il 21 marzo scorso reca due condizioni. La principale, riferita all'articolo 3 del testo unificato assunto come base per la discussione, era tesa ad introdurre nel provvedimento una disciplina generale del regime fiscale delle fusioni e scissioni societarie, cui collegare una normativa apposita per le medesime operazioni nel settore dell'autotrasporto merci.

La Commissione trasporti ritenne in un primo momento di accogliere tali condizioni, allo scopo di agevolare l'iter del provvedimento ed a tal fine adottò in linea di principio gli emendamenti 3.4 e 8.2.

Tuttavia, su tali emendamenti la Commissione bilancio ha manifestato la necessità di un'approfondita verifica, chiedendo al Governo di predisporre un'apposita relazione tecnica. Di fatto, a distanza di un mese dalla richiesta della Commissione bilancio la relazione tecnica non è stata predisposta ed il provvedimento si trova in una fase di stallo.

Per superare questa situazione di blocco, propongo di chiedere alla Commissione finanze di riesaminare il parere a suo tempo espresso, nel senso di revocare le condizioni in esso contenute. Conseguentemente, ritiro gli emendamenti 3.4 e 8.2.

Preannuncio, altresì, la presentazione di un nuovo emendamento all'articolo 7 che sostituisca il già presentato emendamento 7.1, sul quale la Commissione bilancio si è espressa in senso contrario, pervenendo ad un miglioramento del testo che sia altresì in linea con il parere della Commissione bilancio.

Quanto all'emendamento 7.1, desidero precisare che con esso non si intende modificare l'ammontare complessivo dei contributi previsti dall'articolo 7, bensì riunirli in un'unica voce.

In conclusione, sottolineo ancora una volta l'esigenza di chiedere un riesame del parere espresso dalla Commissione finanze in modo tale da poter approvare sollecitamente il testo predisposto dal Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Ritengo che tale passaggio non dovrebbe presentare alcuna difficoltà, dal momento che tutti i colleghi sono d'accordo sulla prospettiva di un'intesa con la Commissione finanze.

Se non vi sono obiezioni, rimane pertanto stabilito di richiedere alla VI Commissione il riesame del parere espresso.

(Così rimane stabilito).

Il seguito dell'esame dei progetti di legge all'ordine del giorno è pertanto rinviato ad altra seduta.

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 la discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Aniasi, Testa Antonio, Ridi, Salerno, Pellicanò, Battistuzzi, La Penna, Ronzani, Potì, Dutto, Lucchesi, Bonsignore, Leone, Sanguineti e Maccheroni: « Norme in materia di sicurezza della circolazione e disciplina dell'attività delle imprese di riparazione dei veicoli a motore »; Righi, Andreoli, Anselmi, Antonucci, Armellin, Azzolini, Balestracci, Battaglia Pietro, Bianchini, Bonetti, Bonferroni, Borri, Caccia, Carelli, Carrus, Casati, Casini Pier Ferdinando, Castagnetti Pierluigi, Ciccardini, Cobellis, Coloni, Corsi, Costa Silvia,

Cristofori, Ferrari Bruno, Foti, Frasson, Grippo, Lattanzio, Lia, Lusetti, Mancini Vincenzo, Manfredi, Mensorio, Micheli, Napoli, Nicotra, Orsenigo, Patria, Perani, Piredda, Portatadino, Rabino, Radi, Ravasio, Rebullà, Rinaldi, Rojch, Russo Vincenzo, Saretta, Silvestri, Sinesio, Stegagnini, Tancredi, Viscardi, Viti, Zambon, Zampieri e Zoso: « Disciplina e qualificazione delle attività di autoriparazione ».

Come i colleghi ricordano, la nostra Commissione, nella seduta del 6 febbraio scorso, ha già approvato in sede referente il testo unificato delle proposte di legge in questione, assegnato alla nostra Commissione, in sede legislativa, dall'Assemblea nella seduta del 28 maggio scorso. Ritengo che tale testo possa essere assunto come base anche per la discussione in sede legislativa.

L'onorevole Cerofolini ha facoltà di svolgere la relazione.

FULVIO CEROFOLINI, Relatore. Ritengo che, se i colleghi manifesteranno il loro consenso, potremmo considerare di trovarci alla fase finale del lungo iter del progetto di legge. A mio avviso, il consenso che auspico non dovrebbe essere di difficile ottenimento, tenuto conto che il testo unificato in discussione è stato già approvato dalla nostra Commissione, in sede referente, nell'ormai lontano 6 febbraio 1991.

Tale testo viene ora sottoposto al nostro esame in sede legislativa, accompagnato da una serie di emendamenti, prevalentemente a firma del relatore e, in misura più ridotta, a firma dei rappresentanti del gruppo comunista-PDS: questi ultimi, tuttavia, non si discostano molto da quelli da me presentati, che hanno prevalentemente, se non esclusivamente, lo scopo di realizzare un miglioramento formale del testo ed un'esplicitazione, a mio avviso utile, di alcuni passaggi. Intendo dire che l'impianto generale del provvedimento non viene modificato nella sostanza. Gli emendamenti in questione, voglio ancora aggiungere, si sono resi necessari dopo che sul

testo approvato in sede referente sono state ulteriormente raccolte le valutazioni delle categorie interessate: mi riferisco, ad esempio, all'ordine nazionale dei periti, alle associazioni concessionarie e, soprattutto, alle tre confederazioni degli artigiani, che si sono fatte parte diligente nel contribuire a fornire indicazioni utili per l'arricchimento del provvedimento. Dico questo perché spesso siamo costretti a registrare interventi — pur sempre legittimi — delle varie associazioni che presentano una componente, per così dire, lobbistica. In questo caso, invece, debbo testimoniare che vi è stato un intervento finalizzato davvero al miglioramento del testo legislativo, senza stravolgimenti e senza la ricerca di favori particolari dal punto di vista strettamente corporativo.

Gli emendamenti inoltre, almeno in parte, tengono conto del parere espresso dalla Commissione bilancio ed infine contengono alcune riformulazioni, conseguenti ad un'iniziativa del Ministero dei trasporti, che non intaccano la sostanza del provvedimento, ma la completano nei punti che erano rimasti imprecisati o che volutamente erano stati lasciati indeterminati. Come i colleghi ricordano, infatti, quando affrontammo in sede referente l'esame di un aspetto fondamentale del progetto di legge, quello di cui all'articolo 9, il rappresentante del Governo dichiarò il suo assenso sulle decisioni fondamentali che si stavano adottando, nonché sulla richiesta del trasferimento in sede legislativa dell'esame del provvedimento, ma nel contempo chiese che rimanessero in sospeso, in attesa di indicazioni più precise, alcune questioni strettamente formali essenziali per l'attuazione amministrativa del provvedimento stesso. Tali indicazioni sono ora pervenute ed io, in qualità di relatore, ho ritenuto di sottoporle ai colleghi sotto forma di emendamenti.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero manifestare l'apprezzamento del Governo nei confronti del provvedimento in esame,

che rappresenta una soluzione equa e adeguata alle esigenze del momento.

Se il Governo ha in qualche momento rallentato l'iter del provvedimento stesso, lo ha fatto esclusivamente per consentire un miglioramento del testo.

In conclusione, nel rivolgere un ringraziamento al relatore per il lavoro svolto, auspico una sollecita approvazione del provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CESCO GIULIO BAGHINO. Desidero sottolineare la necessità di esaminare attentamente gli emendamenti preannunciati, da cui consegue l'inserimento nel testo di elementi innovativi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Come ho già preannunciato, propongo che la Commissione assuma come testo base il testo unificato già approvato in sede referente. Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Passiamo all'esame degli articoli.

Il relatore propone di adottare il seguente nuovo titolo: « Disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina delle attività di autoriparazione ».

Pongo in votazione il nuovo titolo del provvedimento proposto dal relatore.

(È approvato).

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

(Attività di autoriparazione).

1. Al fine di raggiungere un più elevato grado di sicurezza nella circolazione stradale e per qualificare i servizi resi dalle imprese di autoriparazione, la presente legge disciplina l'attività di manutenzione e riparazione dei veicoli o complessi a motore, ivi compresi ciclo-

motori, macchine agricole, rimorchi e carrelli, adibiti al trasporto su strada di persone e cose.

2. Si considerano attività di manutenzione e riparazione tutti gli interventi di sostituzione, modificazione e ripristino di qualsiasi componente anche particolare dei veicoli identificati al comma 1. Sono escluse le attività di lavaggio, di rifornimento di carburanti, di sostituzione dell'olio lubrificante, filtro olio, del filtro aria e di commercio di veicoli.

3. Ai fini della presente legge le attività di autoriparazione si distinguono in:

- a) meccanica e motoristica;
- b) carrozzeria;
- c) elettrauto;
- d) gommista.

4. Ciascuna attività è suddivisa in due distinte classi a seconda che si riferisca a veicoli con portata superiore o inferiore a diciassette persone o a trentacinque quintali a pieno carico.

A tale articolo è stato presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Rientrano nella attività di autoriparazione tutti gli interventi di sostituzione, modificazione e ripristino di qualsiasi componente, anche particolare, dei veicoli o complessi a motore di cui al comma 1, nonché l'installazione, sugli stessi veicoli o complessi a motore, di impianti e componenti fissi. Non rientrano nella attività di autoriparazione le attività di lavaggio, di rifornimento di carburanti, di sostituzione dell'olio lubrificante e del filtro dell'olio e di altri liquidi lubrificanti o di raffreddamento e di sostituzione del filtro dell'aria.

1. 1.

Il Relatore.

A tale emendamento è stato presentato il seguente subemendamento:

All'emendamento 1. 1, dopo le parole filtro dell'aria, aggiungere le seguenti purché effettuate nel rispetto delle norme vigenti in materia di inquinamento atmosferico e di smaltimento dei rifiuti, nonché le attività di commercio dei veicoli.

0. 1. 1. 1.

Mangiapane, Angelini Giordano,
Menziotti, Cannelonga.

Sono stati altresì presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 1, al comma 2, aggiungere, in fine, le seguenti parole Rientrano nella sfera di competenza applicazioni della presente legge le installazioni di impianti sui veicoli di cui al comma 1.

1. 3.

Angelini Giordano, Mangiapane,
Chella, Ridi, Cannelonga.

Sopprimere il comma 4.

1. 2.

Il Relatore.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore.*
Esprimo parere favorevole al subemendamento Mangiapane ed altri 0.1.1.1.

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

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Mangiapane ed altri 0.1.1.1, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento 1.1 del relatore.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole all'emendamento 1.1 del relatore.

CESCO GIULIO BAGHINO. L'emendamento 1.1 estende il complesso degli interventi che rientrano nell'attività di autoriparazione. Sarebbe necessario, pertanto, introdurre forme di garanzia affinché si abbia la certezza che una determinata officina può svolgere qualsiasi intervento di autoriparazione.

Preannuncio, quindi, il mio voto contrario all'emendamento 1.1.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Preannuncio il mio voto favorevole all'emendamento 1.1 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1.1 del relatore con la modifica testé apportata, accettato dal Governo.

(È approvato).

Risulta pertanto assorbito l'emendamento Angelini Giordano ed altri 1.3.

Passiamo all'emendamento del relatore 1.2.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole su tale emendamento.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non comprendo per quale motivo il relatore intenda sopprimere la suddivisione delle attività in due distinte classi, a seconda che si riferiscano a veicoli con portata superiore o inferiore a 17 persone o a 35 quintali a pieno carico. Gradirei sapere, quindi, se tale differenziazione esista nella realtà.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. Ho proposto l'emendamento soppressivo del comma 4 in quanto ritengo (in ciò confortato dalle valutazioni tecniche di associazioni professionali serie e competenti) che la distinzione in due classi a seconda della portata del veicolo sia del tutto

ininfluente nei fatti. Essa non corrisponde, cioè, alla realtà tecnico-professionale ed operativa esistente nel settore. Per tale motivo, raccomando l'approvazione dell'emendamento in questione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non comprendo perché, allora, non si stabilisca che le officine sono autorizzate ad effettuare tutte le riparazioni, indipendentemente dal tipo di veicolo. Non condividendo, pertanto, la *ratio* dell'emendamento, preannuncio che esprimerò su di esso voto contrario.

EDDA FAGNI. La motivazione dell'emendamento in questione è molto semplice e sta nelle finalità stesse del progetto di legge. L'esercizio dell'attività professionale di autoriparazione è regolata da una legge sull'artigianato che fornisce parametri e coefficienti di grandezza in base ai quali le officine sono autorizzate a svolgere tale attività in modo totale o parziale. Per le officine autorizzate a svolgere tutte le attività di riparazione, la distinzione inerente alla portata delle persone ed al peso dei veicoli non esiste più, mentre permane in tutti gli altri casi. Preannuncio, pertanto, il mio voto favorevole sull'emendamento del relatore 1.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 1.2, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

(Registro delle imprese).

1. Presso ogni camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituito il registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione, composto da

otto distinte sezioni per ciascuna delle attività e per ciascuna delle classi individuate ai sensi dell'articolo 1.

2. L'esercizio dell'attività di autoriparazione è consentito esclusivamente alle imprese iscritte in detto registro, ferme restando le norme relative alle vigenti autorizzazioni amministrative ed ogni altra norma riguardante la sicurezza pubblica, l'inquinamento, la prevenzione degli infortuni e comunque riferibile all'esercizio delle attività considerate nella presente legge.

3. Ciascuna impresa può essere iscritta ad una o più sezioni del registro di cui al comma 1, in relazione all'attività effettivamente svolta. Non è consentito svolgere attività di autoriparazione che non siano di pertinenza delle sezioni del registro di cui al comma 1 in cui l'impresa è iscritta.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti ed il seguente articolo aggiuntivo:

All'articolo 2, sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Presso ogni camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituito, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione. Il registro è articolato in quattro sezioni, ciascuna relativa ad una delle attività di cui al comma 3 dell'articolo 1, e in un elenco speciale delle imprese di cui all'articolo 8.

2. 1.

Il Relatore.

All'articolo 2, al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole, salvo il caso di operazioni strettamente strumentali o accessorie rispetto all'attività principale.

2. 2.

Il Relatore.

All'articolo 2, al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole salvo il caso di attività strumentali e accessorie rispetto all'attività principale.

2. 3.

Mangiapane, Angelini Giordano, Petrocelli, Ciancio, Ciocci, Cannelonga.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis.

(Obblighi del proprietario o possessore di veicoli o complessi a motore).

1. Il proprietario o possessore dei veicoli o complessi a motore di cui all'articolo 1 deve avvalersi, per la manutenzione e riparazione dei medesimi, di imprese iscritte al registro di cui all'articolo 2, salvo quanto previsto dal secondo periodo del comma 2 dell'articolo 1 e fatta eccezione per gli interventi di ordinaria e minuta manutenzione e riparazione.

2. 01.

Il Relatore.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento del relatore 2.1.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (È approvato).

Passiamo all'emendamento del relatore 2.2.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento del relatore 2.2.

CESCO GIULIO BAGHINO. Condivido l'emendamento del relatore 2.2 perché, a differenza di quello Mangiapane ed altri 2.3, quasi identico, evita di introdurre nel testo un'estensione che, a mio avviso, darebbe origine a confusioni. Preannuncio, pertanto, il mio voto favorevole su tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 2.2, accettato dal Governo.

(È approvato).

Risulta conseguentemente assorbito l'emendamento Mangiapane ed altri 2.3.

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

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo del relatore 2.01.

CESCO GIULIO BAGHINO. Con tale articolo aggiuntivo, di fatto, chi si serve dell'autofficina diventa corresponsabile della sua eventuale posizione irregolare, mentre a mio avviso la responsabilità non può spettare altro che ai titolari dell'officina stessa.

PRESIDENTE. D'altra parte, anche il cittadino deve essere chiamato in causa e deve preoccuparsi di rivolgersi ad officine regolarmente autorizzate.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. È importante che gli utenti siano corresponsabilizzati, affinché si convincano della necessità di affidare la riparazione dei loro veicoli ad imprese qualificate.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. È opportuno valutare, però, se si tratti di una norma utile ai fini del provvedimento oppure di una norma anomala. A nome del mio gruppo, esprimo qualche perplessità in proposito.

CESCO GIULIO BAGHINO. Desidero rimanga a verbale che a mio parere non può essere attribuita al proprietario del-

l'autovettura la responsabilità di accertare se l'autoriparatore sia autorizzato o meno. È forse colpa mia se devo farmi riparare la macchina e l'officina non è autorizzata? Non spetta certo al cittadino effettuare i dovuti controlli in materia.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 2.01 del relatore.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

(Iscrizione nell'albo degli artigiani o nel registro delle ditte).

1. L'iscrizione nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione costituisce titolo per l'iscrizione dell'impresa al registro delle ditte, di cui al regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, o all'albo delle imprese artigiane di cui all'articolo 3 della legge 8 agosto 1985, n. 443. In caso di iscrizione dell'impresa a detto albo, l'imprenditore artigiano deve essere in possesso personalmente di almeno uno dei requisiti tecnico-professionali di cui all'articolo 4, comma 2, della presente legge. All'accertamento dei requisiti procedono le commissioni provinciali per l'artigianato di cui all'articolo 9 della legge 8 agosto 1985, n. 443.

2. Ai fini dell'iscrizione nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione occorre documentare i requisiti seguenti:

a) disponibilità di spazi e locali per i quali l'impresa richiedente abbia già ottenuto le autorizzazioni amministrative prescritte in relazione al loro uso, idonei a contenere i veicoli oggetto di intervento e le attrezzature per l'esercizio dell'attività;

b) dotazione di attrezzature e strumentazione pertinenti l'attività come in-

dicate in apposite tabelle approvate con decreto del Ministro dei trasporti, adottato dopo aver sentito le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative. Le suddette tabelle saranno periodicamente aggiornate con le medesime procedure;

c) indicazione di un responsabile tecnico, anche nella figura del soggetto titolare, per ciascuna attività per le quali viene richiesta l'iscrizione nell'apposita sezione, in possesso dei requisiti tecnico-professionali di cui all'articolo 4.

3. La perdita di uno o più di tali requisiti comporta la cancellazione dal registro.

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

All'articolo 3, al comma 2, aggiungere la lettera seguente:

d) sede dell'impresa nella provincia cui si riferisce il registro delle imprese esercenti l'attività di autoriparazione al quale viene chiesta l'iscrizione.

Conseguentemente, sopprimere il comma 3 dell'articolo 7.

3. 1.

Il Relatore.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

1. L'esercizio dell'attività di autoriparazione, con carattere strumentale o accessorio, è consentito anche ad imprese esercenti in prevalenza attività commerciale nel settore automobilistico.

2. Le imprese di cui al comma 1, per poter esercitare anche l'attività di autoriparazione, devono essere iscritte ad uno speciale elenco del registro di cui all'ar-

ticolo 2, previo accertamento dei requisiti richiesti dall'articolo 3, comma 2 e dall'articolo 4.

Conseguentemente, sopprimere l'articolo 8.

3. 01.

Il Relatore.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole all'emendamento 3.1 del relatore ed all'articolo aggiuntivo 3.01 dello stesso relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 3.1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo 3.01 del relatore.

CESCO GIULIO BAGHINO. L'articolo aggiuntivo 3.01 prevede che l'esercizio dell'attività di autoriparazione, con carattere strumentale o accessorio, è consentito anche ad imprese esercenti in prevalenza attività commerciale nel settore automobilistico.

Vorrei sapere, pertanto, se tale norma introduca o meno una nuova categoria di operatori nel settore delle autoriparazioni.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. L'articolo aggiuntivo prende atto della realtà del mercato, nel quale, per esempio, i concessionari di case automobilistiche svolgono già, in stretta connessione con l'attività commerciale, anche un'attività accessoria di autoriparazione.

Comunque, nell'articolo aggiuntivo si adotta una formulazione più estensiva facendo riferimento ad imprese esercenti in prevalenza attività commerciale nel,

settore automobilistico; infatti, vi sono anche aziende, non classificabili come concessionari, che operano nel mercato automobilistico e svolgono in via accessoria un'attività di autoriparazione. Un esempio in tal senso può essere rappresentato dalle imprese operanti nel mercato dell'usato.

CESCO GIULIO BAGHINO. Preannuncio il mio voto contrario all'articolo aggiuntivo 3.01 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 3.01 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

(Responsabile tecnico).

1. Il responsabile tecnico di cui alla lettera *c)* del comma 2 dell'articolo 3 deve essere in possesso dei seguenti requisiti personali:

a) cittadinanza italiana o di altro Stato membro della Comunità europea, ovvero di uno Stato, anche non appartenente alla Comunità europea, con cui sia operante la condizione di reciprocità.

b) assenza di carichi pendenti e di condanne penali relativi ad attività illecite nel campo dell'autoriparazione;

c) idoneità fisica all'esercizio dell'attività in base a certificazione rilasciata dall'ufficiale sanitario del comune ove si intenda svolgere l'attività.

2. Il responsabile tecnico deve essere inoltre in possesso di almeno uno dei seguenti requisiti tecnico-professionali:

a) svolgimento dell'attività di autoriparazione, alle dipendenze di una impresa operante nel ramo corrispondente nell'arco degli ultimi cinque anni, come operaio qualificato per almeno tre anni, ovvero per almeno un anno qualora sia

stato conseguito un titolo di studio a carattere tecnico-professionale attinente all'attività;

b) svolgimento di apposito corso regionale di qualificazione teorico-pratico;

c) diploma di laurea in materia tecnica attinente all'attività.

3. I programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di cui alla lettera *b)* del comma 2 sono definiti ai sensi della legge 21 dicembre 1973, n. 845.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 4, sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Il responsabile tecnico deve inoltre possedere almeno uno dei seguenti requisiti tecnico-professionali:

a) svolgimento dell'attività di autoriparazione, alle dipendenze di imprese operanti nel ramo corrispondente nell'arco degli ultimi cinque anni, come operaio qualificato per almeno tre anni; tale ultimo periodo è ridotto ad un anno qualora l'interessato abbia conseguito un titolo di studio a carattere tecnico-professionale, diverso da quelli di cui alla lettera *c)* del presente comma, attinente all'attività;

b) svolgimento di un apposito corso regionale di qualificazione teorico-pratico, seguito da almeno un anno di svolgimento dell'attività di autoriparazione, come operaio qualificato, alle dipendenze di imprese operanti nel ramo corrispondente nell'arco degli ultimi cinque anni;

c) diploma di istruzione secondaria di secondo grado o diploma di laurea, conseguiti in materia tecnica attinente all'attività.

4. 1.

Il Relatore.

All'articolo 4, sostituire il comma 3 con il seguente:

3. I programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di cui alla lettera *b*) del comma 2 sono ispirati a criteri di uniformità ed omogeneità a livello nazionale ed elaborati dalle regioni, sentite le organizzazioni di categoria più rappresentative, in conformità ai principi previsti dalla legge 21 dicembre 1973, n. 845.

4. 2.

Angelini Giordano, Mangiapane, Ridi, Chella, Ronzani, Canelonga.

Passiamo all'emendamento 4.1 del relatore.

CESCO GIULIO BAGHINO. Desidero soffermarmi in particolare sulla lettera *b*) dell'emendamento 4.1, in cui si prevede, per il responsabile tecnico di cui al comma 2 dell'articolo 3, tra gli altri requisiti, lo svolgimento di un apposito corso regionale di qualificazione teorico-pratico, seguito da almeno un anno di svolgimento dell'attività di autoriparazione, come operaio qualificato, alle dipendenze di imprese operanti nel ramo corrispondente nell'arco degli ultimi cinque anni.

A tale riguardo, ritengo che sarebbe più opportuno prevedere che lo stesso responsabile tecnico debba prima svolgere per un anno l'attività di autoriparazione e solo successivamente accedere al corso regionale di qualificazione. In caso contrario, chiunque, anche senza avere la minima cognizione circa l'attività da svolgere, potrebbe accedere al suddetto corso.

EDDA FAGNI. Vorrei ricordare che, ai sensi della legge sulla formazione professionale, chiunque può accedere ai corsi di formazione professionale, indipendentemente dal fatto di avere svolto o meno un'attività pratica inerente alla specializzazione o qualifica che intende conseguire.

Inoltre, il fatto di partecipare ad un corso di qualificazione non autorizza l'interessato a svolgere la funzione di responsabile tecnico di un'officina; per tale mansione, infatti, è richiesto anche almeno un anno di pratica.

Pertanto, con la disposizione in esame si intende coniugare un'adeguata esperienza pratica con conoscenze di tipo teorico in modo tale da conferire ai soggetti interessati la qualificazione necessaria per svolgere la funzione di responsabile tecnico di un'officina.

Questa è la ragione per cui considero apprezzabile l'emendamento in questione.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. L'unico problema è rappresentato dalla dizione « operaio qualificato »: un giovane che ha seguito un corso di formazione professionale, infatti, non viene assunto come operaio qualificato.

PRESIDENTE. Certo, ma deve esserlo in base ad una qualifica assunta altrove. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 4.1.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento Angelini ed altri 4.2.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. Nutro qualche perplessità su tale emendamento: non vorrei che, in qualche modo, la norma in questione potesse scalfire la piena autonomia riconosciuta alle regioni in materia di organizzazione dei corsi tecnico-professionali. A parte questo dubbio, non ho altre difficoltà ad accettare l'emendamento; tuttavia tale perplessità permane.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi rimetto alle valutazioni della Commissione sull'emendamento Angelini 4.2.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Insistiamo per la votazione di questo emendamento perché non riteniamo che possa limitare la capacità autonomistica delle regioni. Con esso si intende fornire un'indicazione di ordine generale, necessaria in materie come questa. Non possiamo pensare che le singole regioni dettino norme così specifiche in contraddizione tra di loro: è necessaria un'armonizzazione. Peraltro, avrei qualche dubbio sulla competenza delle regioni in materia di sicurezza stradale, per cui ritengo che le indicazioni contenute nell'emendamento siano, più che opportune, necessarie. Francamente, quindi, non comprendo le perplessità espresse dal relatore.

EDDA FAGNI. Per evitare che possano sorgere equivoci sulla piena autonomia delle regioni, se i colleghi sono d'accordo proporrei ai presentatori dell'emendamento 4.2 di modificare l'espressione « ispirati a criteri di uniformità ed omogeneità » con la soppressione del termine « omogeneità », che è più cogente: la sola uniformità, infatti, appare sufficiente e, nello stesso tempo, meno costrittiva.

CESCO GIULIO BAGHINO. A mio avviso, l'emendamento in questione presenta un altro problema. Esso fa riferimento alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 4, in cui si parla dello svolgimento di un « apposito corso regionale di qualificazione teorico-pratico ». Se non erro, i corsi di questo tipo sono regolati da norme precise, stabilite nella legge n. 845 del 1973; è quindi sufficiente, a mio avviso, fare riferimento a tale legge: se questa prevede, come è scritto nell'emendamento, che vi sia una previa intesa con le organizzazioni di categoria più rappresentative, tale principio verrà applicato, per ciò stesso, anche al caso in questione; diversamente, non possiamo richiamare la legge n. 845 e poi inserire una previsione in essa non contenuta. Preannuncio, pertanto, che esprimerò voto contrario sull'emendamento 4.2.

PRESIDENTE. Invito i presentatori dell'emendamento 4.2 a pronunciarsi sulla proposta di modifica avanzata dall'onorevole Fagni.

GIORDANO ANGELINI. Accogliamo la proposta dell'onorevole Fagni e modifichiamo il nostro emendamento nel senso da lei indicato.

PRESIDENTE. L'emendamento Angelini ed altri 4.2 risulta, pertanto, del seguente tenore:

All'articolo 4, sostituire il comma 3 con il seguente:

3. I programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di cui alla lettera b) del comma 2 sono ispirati a criteri di uniformità a livello nazionale ed elaborati dalle regioni, sentite le organizzazioni di categoria più rappresentative, in conformità ai principi previsti dalla legge 21 dicembre 1973, n. 845.

4. 2.

Angelini Giordano, Mangiapane, Ridi, Chella, Ronzani, Cannelonga.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. Mi rimetto alle valutazioni della Commissione sulla nuova formulazione dell'emendamento 4.2.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo si rimette alle valutazioni della Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Angelini ed altri 4.2 come modificato.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

(Sanzioni).

1. In caso di violazione delle disposizioni di cui agli articoli precedenti, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500 mila a lire 5 milioni.

2. Se la violazione sia ripetuta gli impianti e le utensilerie usate per detta illecita attività sono confiscati.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 5 con il seguente:

ART. 5.

(Vigilanza e sanzioni).

1. Le province e i comuni vigilano sull'applicazione della presente legge.

2. L'esercizio dell'attività di autoriparazione senza che l'impresa sia iscritta al registro di cui all'articolo 2 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 10.000.000 a lire 30.000.000 e con la confisca delle attrezzature e strumentazioni utilizzate per l'attività illecita.

3. L'esercizio, da parte di una impresa iscritta al registro di cui all'articolo 2, di attività di autoriparazione di pertinenza di sezioni del registro diverse da quella a cui l'impresa è iscritta, è punito, salvo il caso di operazioni strettamente strumentali o accessorie rispetto all'attività principale, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000.000 a lire 15.000.000 e con la confisca delle attrezzature e delle strumentazioni utilizzate per l'attività illecita. Se la violazione sia ripetuta, si fa luogo alla cancellazione dell'impresa dal registro di cui all'articolo 2.

4. Chiunque viola la disposizione di cui all'articolo 2-bis è punito con la

sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 500.000.

5. 1.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. Con l'emendamento 5.1 ho inteso tener conto di talune indicazioni pervenute dagli uffici del ministero relative, in particolare, alle sanzioni ed alle misure attinenti alle medesime.

Ricordo, inoltre, che il comma 1 dell'emendamento 5.1 esemplifica un concetto già implicito nei provvedimenti all'ordine del giorno e nelle discussioni che hanno accompagnato la stesura del testo unificato al nostro esame.

GIUSEPPE MANGIAPANE. All'articolo 2-bis abbiamo approvato un emendamento, suggerito dalle associazioni di categoria, il quale prevede che il proprietario o possessore dei veicoli debba avvalersi, per la manutenzione e riparazione dei medesimi, di imprese iscritte al registro. Si tratta di una previsione condivisibile in linea di principio, in quanto è giusto che siano le officine autorizzate ad essere titolari delle riparazioni, fatta eccezione per gli interventi di ordinaria e minuta manutenzione e riparazione. Non si può dire altrettanto, invece, a proposito della nuova formulazione dell'articolo 5 proposta dal relatore, in quanto al comma 4 introduce una norma sanzionatoria nei confronti del cittadino che ricorra al servizio di una officina non autorizzata. A me sembra eccessiva tale previsione, poiché un conto è sostenere la necessità di utilizzare le disposizioni di cui all'articolo 2-bis, un conto è penalizzare chi non si è attivato per conoscere se l'officina a cui si è rivolto fosse autorizzata o meno all'attività di autoriparazione. A mio parere, è sufficiente prevedere una norma sanzionatoria nei confronti di coloro che esercitano l'attività in questione senza esserne autorizzati. Chiedo, quindi, che sia soppresso il comma 4 dell'emendamento 5.1 poiché,

come ho già detto, contiene una disposizione viziata da eccesso di zelo ed eccessivamente penalizzante nei confronti del cittadino utente.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Desidero anch'io ribadire, a proposito del comma 4 dell'emendamento 5.1, le osservazioni già espresse sull'articolo 2-bis. Sembra anche a me, infatti, che l'accertamento della regolarità dell'impresa non debba competere al cittadino utente, bensì ad altri soggetti. Pertanto, mi associo alla richiesta del collega Mangiapane in merito alla richiesta di soppressione del comma 4 dell'emendamento 5.1.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. Desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sulla *ratio* della norma di cui discutiamo.

Ricordo, in primo luogo, che abbiamo modificato il titolo del provvedimento in esame proprio al fine di evidenziare che trattasi di disposizioni relative non solo alla disciplina dell'attività di autoriparazione, ma anche al concetto di sicurezza della circolazione stradale e, conseguentemente, dei mezzi di trasporto e degli utenti dei medesimi. Ciò premesso, credo che le disposizioni contenute all'articolo 2-bis tendano a responsabilizzare il proprietario o possessore dei veicoli nel senso di non servirsi di manodopera non qualificata e di non ricorrere, per ignoranza o convenienza, ad imprese non autorizzate e quindi in grado di far venir meno quel concetto di sicurezza a cui mi sono poc'anzi richiamato.

Aggiungo che con la normativa in esame intendiamo porre un limite anche a ciò che il singolo utente può fare sulla propria vettura, dal momento che all'articolo 1 abbiamo già specificato le attività di autoriparazione, escludendo dalle medesime quelle che può compiere il proprietario o possessore dei veicoli, cioè il lavaggio, il rifornimento di carburante, eccetera. A questo punto, quindi, a me sembra opportuno stabilire una sanzione nei confronti di chi viola un divieto.

CESCO GIULIO BAGHINO. Poiché avete commesso l'errore di approvare l'articolo 2-bis, credo che adesso vi sentiate conseguentemente obbligati ad esprimervi favorevolmente anche sulla nuova formulazione dell'articolo 5 proposta dal relatore, in base alla quale è addirittura prevista, al comma 4, una sanzione nei confronti dei cittadini che violino le disposizioni di cui all'articolo sopra ricordato.

Mi chiedo, invece, se non sia più corretto prevedere sanzioni nei confronti delle province e dei comuni che non abbiano vigilato sull'applicazione della normativa che ci accingiamo a licenziare. Comunque, a parte questa considerazione, signor presidente, dal momento che questa parte del provvedimento rischia di ingenerare, se approvata, altre conseguenze, la invito a rinviare ad altra seduta il prosieguo della discussione, considerato che alle ore 18 riprenderà la seduta dell'Assemblea con votazioni immediate.

PRESIDENTE. Ritengo che la proposta dell'onorevole Baghino possa essere accolta, anche in considerazione dell'imminenza delle votazioni in Assemblea.

Raccomando, tuttavia, che si proceda intanto ad approvare in linea di principio l'emendamento 9.1 del relatore, interamente sostitutivo dell'articolo 9, sul quale è necessario acquisire il parere della Commissione bilancio.

Propongo pertanto di accantonare gli articoli da 5 a 8 e i relativi emendamenti.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Do lettura dell'articolo 9:

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 a pieno 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 Ministro 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.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

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 motore 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 ed 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 del-

l'articolo 4 della legge 18 ottobre 1978, n. 625, come sostituito dall'articolo 17 della legge 1° 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. Gli importi delle spese a carico delle officine sono versati in conto corrente postale ed affluiscono alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo n. 3566 dello stato di previsione dell'entrata, la cui denominazione è conseguentemente 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 della 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 stata 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 conces-

sione, 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.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. L'emendamento 9.1 recepisce una serie di perfezionamenti tecnici proposti dal Ministero dei trasporti a seguito di apposita richiesta formulata in passato dalla Commissione.

Su tale emendamento è necessario il parere della Commissione bilancio, che comunque dovrebbe essere rapidamente acquisito, posto che l'emendamento stesso comporta maggiori entrate per lo Stato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 9.1 del relatore, interamente sostitutivo dell'articolo 9.

(È approvato).

L'emendamento 9.1 sarà inviato alla Commissione bilancio per il prescritto parere.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 17,55.

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 l'8 luglio 1991.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO