

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

COMMISSIONI RIUNITE

8^a (Lavori pubblici, comunicazioni)

e

10^a (Industria, commercio, turismo)

3° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 LUGLIO 1977

Presidenza del Presidente della 10^a Commissione de' COCCI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« 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 » (558)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 5, 8, 11 e passim
CARBONI (DC), relatore alle Commissioni	6, 10 15 e passim
CARRI (PCI)	11, 15, 17
ERMINERO, sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato	17, 18
FONTANA, sottosegretario di Stato per i trasporti	10, 16, 18
POLLASTRELLI (PCI)	8
TALAMONA (PSI)	9, 10, 15

La seduta ha inizio alle ore 10.

VITALE ANTONIO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

« Attuazione del Regolamento CEE numero 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 » (558)

(Discussione e rinvio)

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 ».

Nella precedente seduta dedicata all'argomento il relatore ha prospettato l'opportunità di un rinvio; è stata nominata altresì una Sottocommissione la quale ha terminato i suoi lavori. Non ci resta quindi che dare la parola al relatore perchè ci ragguagli sul lavoro compiuto dalla Sottocommissione e sugli elementi acquisiti.

Prego il senatore Carboni di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

C A R B O N I, *relatore alle Commissioni*. Il disegno di legge alla nostra attenzione riguarda l'attuazione del Regolamento della Comunità economica europea numero 1463/70, modificato dal Regolamento n. 1787/73 relativo all'applicazione sugli autoveicoli per trasporti su strada di uno speciale apparecchio di misura munito di dispositivo registratore, destinato al controllo degli impieghi temporali dei loro conducenti.

Questo apparecchio tende a sostituire il libretto individuale di controllo introdotto in applicazione di altra normativa comunitaria sull'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada; precisamente con il Regolamento CEE 543/69 del 25 marzo 1969.

Il Regolamento n. 1463 prevedeva che entro il 1° gennaio 1975 l'apparecchio avesse applicazione per due categorie di veicoli: quelli di nuova immatricolazione e quelli già in circolazione e destinati al trasporto di merci pericolose; mentre prevedeva per il 1° gennaio 1978 l'obbligatorietà per gli altri veicoli ad eccezione di quelli contemplati nell'articolo 4 del Regolamento CEE 543/69 del marzo 1969. Per la scadenza 1° gennaio 1975 si è provveduto con il decreto del 16 novembre 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 21 novembre 1974.

Si è però omesso ogni riferimento a sanzioni punitive che possono essere previste solo con formale provvedimento legislativo, con le conseguenze del caso. Noi possiamo oggi verificare che malgrado vi sia stato un decreto che prevedeva l'obbligatorietà dello uso del cronotachigrafo, con il 1° gennaio 1975 non si è ottemperato a tale obbligatorietà, in quanto non sono previste sanzioni, e non c'è quindi la possibilità di controllo. Per cui l'Italia potrebbe già essere deferita, dalla Comunità, alla Corte di giustizia in base all'articolo 169 del Trattato di Roma.

Il disegno di legge n. 558 rende operativa l'applicazione dei cronotachigrafi a tutti gli autoveicoli dal 1° gennaio 1978, dettando disposizioni relative all'organizzazione, alla procedura ed agli strumenti di controllo, nonchè le sanzioni applicabili in caso di infrazione, come richiesto dall'articolo 21 del Regolamento CEE.

Come è stato ricordato dal Presidente, nell'ultima riunione della Commissione su questo provvedimento avevamo chiesto un rinvio della discussione e la nomina di una Sottocommissione, data l'esigenza di avere ulteriori elementi di conoscenza sia in merito all'atteggiamento della Comunità europea di fronte ad alcune richieste avanzate da parte italiana in sede di Commissione, sia in merito a una più precisa conoscenza degli elementi di carattere quantitativo ed economico derivanti dall'applicazione del regolamento stesso.

La Sottocommissione ha utilizzato questo periodo — si tratta ormai di un mese — per una serie di audizioni informali delle categorie degli autotrasportatori, degli imprenditori, dei produttori dell'apparecchio, delle cooperative, dei sindacati dei lavoratori dei trasporti. Questi incontri ci hanno permesso di acquisire una serie di elementi che ci permettono di arrivare ad una conclusione con cognizione di causa.

Innanzitutto è emersa, anche attraverso un incontro avuto con l'Automobile club, la necessità dell'adozione del cronotachigrafo per la sicurezza della circolazione, come mezzo di prevenzione degli incidenti stradali, come prova degli stessi (è possibile il riscontro obiettivo della velocità del mezzo);

come ausilio per un razionale impiego del mezzo e per la protezione sociale dei lavoratori nel settore del trasporto (basti ricordare che negli Stati Uniti la richiesta di tale strumento è stata avanzata dai sindacati degli autotrasportatori).

È stata anche sottolineata l'inefficienza del sistema attuale. Contemporaneamente sono emerse anche richieste di gradualità nell'applicazione del regolamento per evitare fenomeni speculativi, già avvenuti in occasione di precedenti disposizioni cogenti di legge in materia di dispositivi (basti ricordare i triangoli obbligatori e gli specchietti retrovisori). A tale proposito si potrebbe esaminare l'opportunità di stabilire anche tariffe di montaggio con le stesse modalità previste nel disegno di legge per le operazioni di verifica e di controllo e ricordando che vi è la possibilità di trasferire il cronotachigrafo da un veicolo ad un altro previo opportuno adattamento. Anche se esistono obiettive difficoltà a fissare tali tariffe in quanto variano per tipo di automezzo e sembra molto difficile fare una casistica.

Il calendario delle scadenze avrebbe poi consentito un adeguamento progressivo e programmato eliminando gli inconvenienti dovuti alla concentrazione della domanda con conseguente sovraccarico di lavoro difficilmente sopportabile da parte degli installatori abilitati, installazioni e controlli affrettati ed imprecisi, insufficienza e difficile reperimento dei componenti di montaggio, le cui necessità sono difficilmente determinabili (variano praticamente da veicolo a veicolo).

Si fa notare anche che il montaggio del cronotachigrafo fatto secondo le disposizioni CEE, ben previste nel Regolamento 1463/70, è impegnativo e comporta un lavoro da un minimo di due ore ad un massimo di quattro ore per gli autocarri, fino a otto ore per gli autobus.

Da parte delle categorie degli autotrasportatori in modo particolare era stato chiesto uno slittamento nell'applicazione, tenendo anche conto della legge n. 313 che prevede in tempi relativamente brevi un rinnovamento del parco veicoli, ma soprattutto perch-

sono state avanzate alla Comunità una serie di richieste di modifiche al regolamento.

Nel corso della sessione del Consiglio dei ministri della Comunità, che ha avuto luogo a Lussemburgo nei giorni 28 e 29 giugno, sono state esaminate una serie di misure rivolte ad introdurre modificazioni al Regolamento comunitario n. 543/69 (relativo all'armonizzazione nel settore dei trasporti stradali), nonché al Regolamento 1463/70 concernente l'installazione del cronotachigrafo. Per quanto riguarda quest'ultimo regolamento è stato raggiunto un accordo secondo il quale la data di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del Regolamento CEE 1463/70 è rinviata al 1° luglio 1979 per i veicoli adibiti esclusivamente a trasporto stradale nazionale di merci non pericolose, i quali effettuino trasporto entro un raggio di 50 chilometri dal luogo di servizio del veicolo, inclusi i Comuni il cui centro si trova entro tale raggio; inoltre, il cui peso massimo autorizzato, compresi i rimorchi ed i semirimorchi, non sia superiore a sei tonnellate, o il cui carico utile non sia superiore a 3,5 tonnellate. Tale accordo fa però parte di « pacchetto » comprendente altri provvedimenti tra i quali figura l'inserimento nel Regolamento 543/69 di una clausola di salvaguardia tendente a consentire al Regno Unito ed all'Irlanda di rinviare di altre due anni l'applicazione del Regolamento 543/69 ai trasporti nazionali. E poichè da parte francese si è opposto un intransigente rifiuto all'accoglimento di questa clausola, tutto il « pacchetto » è rimasto congelato.

Il Consiglio dei ministri si è riservato di ritornare sulla questione nel prossimo ottobre, qualora nel frattempo non venga trovata, a livello dei rappresentanti permanenti, una soluzione appropriata.

In queste condizioni non è possibile fare previsioni sullo sviluppo della questione.

Poichè è certo che per i veicoli adibiti a trasporti TIR, i veicoli atti a trasportare persone e quelli adibiti a trasporti di merce di portata superiore a sei tonnellate l'obbligo di installazione rimane fissato per il 31 dicembre 1977, per superare le difficoltà dell'attuale incertezza si potrebbe inserire nel provvedimento legislativo al nostro esame

una delega al Governo a fissare altre date per quelle categorie di veicoli per le quali fossero adottate modifiche in sede comunitaria.

Ritengo comunque che non sia opportuno dilazionare ulteriormente una decisione da parte del Parlamento italiano, almeno per quanto riguarda l'applicazione del cronotachigrafo a quei veicoli per i quali non è stata avanzata alcuna richiesta di dilazione da parte della Comunità europea. Ciò anche per evitare che una nostra decisione presa troppo in ritardo metta i nostri autotrasportatori nella condizione di dover far fronte alla norma comunitaria in un arco di tempo troppo ristretto. Infatti, se il provvedimento non fosse approvato prima delle vacanze, resterebbero al massimo soltanto due mesi per l'installazione dei cronotachigrafi. Occorre in proposito anche tenere presente che non si tratta soltanto dei mezzi pesanti, per i quali l'obbligo dell'applicazione ha valore dal 1° gennaio 1978, ma anche di quelli che avrebbero dovuto applicare il cronotachigrafo dal 1° gennaio 1975, la stragrande maggioranza dei quali non ha provveduto alla installazione perchè nel decreto 16 novembre 1974 non erano previste sanzioni penali o amministrative nei confronti dei trasgressori.

Vorrei anche far rilevare che, se è vero che il cronotachigrafo rappresenta un onere per gli autotrasportatori, è anche uno strumento reale di maggior sicurezza e anche di controllo nell'applicazione delle norme contrattuali per i lavoratori impegnati nel settore.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Carboni per la esauriente relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

P O L L A S T R E L L I . Avevamo già espresso alcune perplessità in ordine ai vari problemi posti dal disegno di legge in esame e credo che l'indagine informale ci abbia dato, sotto certi aspetti, la possibilità di evidenziare che tali perplessità sono anche quelle delle organizzazioni sindacali degli autotrasportatori. Occorre infatti ricordare che già la legge n. 313 ha in pratica

obbligato, in modo quasi automatico e forzoso, a un rinnovo nel medio termine del parco macchine attualmente in dotazione degli autotrasportatori, nella stragrande maggioranza abbastanza obsoleto. Con l'obbligo della immediata installazione del cronotachigrafo si andrebbe quindi ad imporre alla categoria un duplice onere, con un esborso di capitali di rilevante entità. Infatti, se si fa riferimento al fatto che l'attuale parco macchine circolante è di circa un milione di automezzi e all'entità del costo del cronotachigrafo, l'onere per la categoria ammonterebbe a qualche centinaio di miliardi. Inoltre questa spesa comporta anche un esborso di valuta, dato che il cronotachigrafo viene prodotto in larga parte all'estero o, se in Italia, costruito su licenza straniera. Questa era la nostra perplessità più grave e l'indagine informale ha ancora più rafforzato le nostre incertezze.

Secondo quanto ora affermato dall'onorevole relatore, il problema è anche all'attenzione del Consiglio dei ministri della Comunità e il nodo, in quell'ambito, non è stato ancora sciolto definitivamente. Sia dall'indagine che dalle notizie apprese questa mattina si tenderebbe a livello comunitario — anche in relazione a una opposizione della Gran Bretagna e alle preoccupazioni che ritengo il nostro Governo avrà fatto presenti — da una parte a un esonero per alcuni tipi di veicoli e, dall'altra, a una dilazione per un certo periodo di tempo, almeno per gli automezzi che trasportano merci non pericolose. Lo stesso termine che viene suggerito (1° luglio 1979) tiene conto della forzata procedura di rinnovo del parco macchine. Entro questi due anni, infatti, il nostro parco automezzi dovrebbe essere in larghissima parte rinnovato e, quindi, automaticamente dotato del cronotachigrafo.

È stato rilevato precedentemente che, per quanto riguarda questa materia, era stata la stessa Comunità ad incorrere, sotto un certo aspetto, in una morosità, per il ritardo nell'adeguamento a livello europeo dei pesi e dimensioni degli autocarri; il che ha poi costretto l'Italia a dover provvedere direttamente e unilateralmente. La stessa proroga che viene proposta a livello comunitario

e la decisione di rinviare ad ottobre la decisione definitiva inducono a ritenere che perplessità esistono anche a livello europeo. Inoltre l'eventuale esonero (da giudicare positivamente) da parte della Comunità, per i trasporti locali sino a 50 chilometri e l'altro, superiore a quello previsto nel disegno di legge, per il tonnellaggio (da 5 a 6 tonnellate) ci inducono a ritenere che il discorso è ancora tutto da definire.

D'altra parte, occorre tener presente quanto evidenziato dal relatore, ossia che coloro i quali sono già obbligati a dotarsi dello strumento non hanno in effetti ottemperato all'obbligo, data la mancanza di sanzioni nelle attuali norme legislative. Questa è una delle ragioni che ci inducono a prospettare l'opportunità di un provvedimento che affronti questo aspetto, in modo che per quanto riguarda i trasporti internazionali, il nostro paese si adegui effettivamente alla norma comunitaria e che, attraverso giuste sanzioni, imponga alla categoria interessata di uniformarsi alle direttive CEE. Per quanto riguarda quindi il trasporto internazionale siamo favorevoli ad un provvedimento legislativo immediato, ma per quanto riguarda le altre categorie di veicoli da parte del nostro Gruppo persistono ancora perplessità e incertezze. Non siamo in grado, almeno questa mattina, di sciogliere le nostre riserve, anche per quanto si riferisce alla proposta di una delega al Ministro dei trasporti per l'emissione di un decreto sulla base delle decisioni della Comunità. Non escludiamo questa eventualità proposta dal relatore, ma abbiamo bisogno di un momento di riflessione e sarebbe quindi opportuno rinviare una decisione in merito almeno di un settimana onde approfondire ulteriormente la materia. Nel frattempo si potrebbe anche trovare una formulazione che contemperi le varie esigenze.

Nella sostanza, pertanto, mentre non sussistono da parte nostra perplessità per i veicoli adibiti ai trasporti internazionali, per quanto riguarda gli altri aspetti del provvedimento chiediamo una pausa di riflessione, approfittando anche del fatto che anche a livello comunitario il discorso è stato rimandato. Ci sembra che si debba tener con-

to che la legge n. 313 automaticamente provoca un rinnovo del parco macchine e che quindi non è necessario gravare di un ulteriore onere una categoria che è già in uno stato di tensione per i motivi che tutti conoscono, per la diminuzione del lavoro, per la caduta delle tariffe, per gli oneri fiscali che gravano soprattutto sulla categoria degli autotrasportatori artigiani.

Quindi, questo fatto ci dovrebbe indurre ad adottare per altre categorie un provvedimento tendente a non far osservare le direttive comunitarie, in modo da riprendere il discorso quando a livello europeo il problema sarà definitivamente risolto; si potrà in quel momento stabilire i tempi e i modi di applicazione del cronotachigrafo.

T A L A M O N A . Vorrei innanzitutto ringraziare il senatore Carboni per la relazione veramente puntuale sull'indagine informale che abbiamo svolto sentendo le categorie interessate al problema. Malgrado questa ampia indagine, ritengo che le perplessità siano rimaste, particolarmente per i veicoli di portata media e piccola e per quelli destinati al rinnovo, anche se è stato precisato che l'apparecchio può essere recuperato. È vero che dalle fabbriche escano macchine già dotate del cronotachigrafo, ma nulla impedisce che si possano raggiungere accordi per l'utilizzazione del vecchio apparecchio: abbiamo visto che il suo recupero comporta una spesa modesta. Il problema del prezzo, accennato dal relatore, deve essere tradotto in qualcosa di concreto: un ordine del giorno potrebbe essere il mezzo utile non solo per bloccare il prezzo, ma anche per controllare il reale costo dell'apparecchio, perchè in questo frattempo c'è stata una lievitazione del prezzo di vendita dell'apparecchio stesso e soprattutto del costo di applicazione. Bisogna cercare di ridurre il più possibile l'onere per i trasportatori.

Non ci sono dubbi sull'opportunità di introdurre questo apparecchio, anche se la sua applicazione dovesse salvare una sola vita umana; proprio perchè la vita umana non ha prezzo, credo che si debbano superare le perplessità avanzate dalle categorie in-

teressate. È però necessaria una certa gradualità del programma di applicazione e non bisogna ledere troppo gli interessi di una categoria che è già di per sé in crisi. Se effettivamente questo apparecchio comporterà un minor numero di incidenti, come tutti ci auguriamo, le compagnie di assicurazione dovrebbero tenerne conto: il CIP, che attualmente determina le tariffe per le assicurazioni RC auto, dovrebbe considerare questo vantaggio; anche questo potrebbe essere oggetto di un ordine del giorno.

Occorre, a mio avviso, applicare l'apparecchio immediatamente sulle macchine destinate ai trasporti internazionali e di merci pericolose, anche all'interno del paese, mentre per il resto la CEE potrebbe concederci una ulteriore dilazione; potremo così anche attendere le loro decisioni in materia. Sono favorevole quindi al rinvio, ma dovremo riunarci entro una settimana al massimo perchè altrimenti non si farà in tempo ad approvare il provvedimento prima della pausa feriale.

C A R B O N I, *relatore alle Commissioni*. Vorrei sottolineare che stanno per iniziare le ferie estive e che il rinvio dovrebbe essere di natura tale da permetterci di varare il disegno di legge prima di andare in vacanza. Se ciò non fosse possibile, sarebbe opportuno riesaminare la questione a settembre quando forse si avrà qualche idea migliore e si conoscerà maggiormente la situazione.

Se non vogliamo, al fine di evitare la lunga strada del disegno di legge, delegare il Governo ad intervenire per fissare ulteriori dati in base a quanto avverrà nella Comunità in ottobre, varrebbe forse la pena di decidere, a partire dal 31 dicembre 1977, l'applicazione dell'apparecchio su tutti gli autoveicoli rispetto ai quali non c'è contestazione. Potremo in questo modo far partire il meccanismo: le sanzioni previste diventerebbero obbligatorie per coloro che avrebbero dovuto installare il cronotachigrafo fin dal 1975. C'è quindi un grosso lavoro per quanto riguarda gli evasori del passato e gli automezzi pesanti che vanno all'estero. Successivamente, potremo realizzare lo scagliona-

mento in modo efficace rispetto alle esigenze degli autotrasportatori e anche delle stazioni di montaggio.

Vorrei invitare la Commissione a prendere coscienza che se rinviando la discussione alla prossima settimana, l'altro ramo del Parlamento potrà esaminare il provvedimento verso la fine di settembre non rispettando quindi i tempi ritenuti necessari per una applicazione non affrettata.

Avevo presentato un emendamento all'articolo 7. La formulazione potrebbe essere questa: « L'obbligo della installazione del cronotachigrafo CEE, ai sensi dell'articolo 19 del Regolamento CEE n. 1463/70, deve essere soddisfatto entro il 31 dicembre 1977; l'obbligo non esiste per i veicoli adibiti esclusivamente al trasporto nazionale di merci non pericolose che effettuino trasporti entro un raggio di 50 chilometri dal luogo di servizio del veicolo, inclusi i comuni il cui centro si trova in tale raggio, e per i veicoli il cui peso massimo autorizzato, compresi i rimorchi, non sia superiore a sei tonnellate e il cui carico utile non sia superiore a 3,5 tonnellate ». Si tratta di una proposta di modifica avanzata in sede comunitaria e che il Ministero dei trasporti ha confermato ieri.

T A L A M O N A. Qual è il numero dei veicoli in circolazione in base a quelle tabelle?

C A R B O N I, *relatore alle Commissioni*. Escluderemmo con questa dizione 160.000 veicoli.

F O N T A N A, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi sembra che le perplessità permangano da parte di molti Gruppi politici; nello stesso tempo però anche il senatore Talamona ha sottolineato l'urgenza del provvedimento. Ritengo, onorevole Presidente, che forse una brevissima pausa potrebbe consentirci di trovare la formulazione adatta. La Commissione si potrebbe riunire oggi pomeriggio o domani per adottare o la soluzione della delega o quella dell'esclusione di alcune categorie; non si tratta certamente di discutere su principi generali. In questo

COMMISSIONI RIUNITE 8^a e 10^a

3° RESOCONTO STEN. (20 luglio 1977)

modo si potrebbe rispondere alle diverse esigenze espresse.

P R E S I D E N T E . Vi è quindi la proposta di rinviare la seduta solo di alcune ore, non di una settimana.

C A R R I . Noi non saremmo contrari, soprattutto tenendo conto delle ultime considerazioni fatte dal relatore circa l'opportunità di arrivare ad un accordo che ci consenta di varare questo dispositivo di legge per quanto riguarda il trasporto internazionale. Questa proposta ha una ragion d'essere in rapporto, oltrechè alle considerazioni che sono state espresse da parte dei colleghi, anche alla entrata in funzione dell'albo degli autotrasportatori prevista per il 1° novembre, alla quale si è fatto spesso riferimento nel corso delle consultazioni con le varie categorie.

C'è peraltro da tenere presente che la situazione dell'autotrasporto in Italia ha delle particolarità rispetto all'autotrasporto degli altri paesi della CEE, se non altro in ordine al fatto che nel novanta per cento dei casi si tratta di autotrasportatori piccoli o medi, che posseggono al massimo due o tre autocarri, che lavorano in proprio e che risentiranno maggiormente gli effetti che deriveranno dall'applicazione del cronotachigrafo anche dal punto di vista del suo costo. È chiaro che il rispetto degli obblighi ripetutamente stabiliti da parte della CEE, come quello dell'installazione del cronotachigrafo, porterà ad una lievitazione dei costi e quindi alla necessità di rideterminare le tariffe di autotrasporto. Ciò può essere fatto solo con l'entrata in vigore dell'albo degli autotrasportatori prevista per il 1° di novembre e quindi con l'applicazione di quel capitolo 3 relativo alla determinazione delle tariffe a forcella. Conviene quindi fissare per ottobre una riunione specifica per ridiscutere tutto il problema dei trasporti nazionali al di sotto dei 60 quintali, senza dare ora al Governo una delega che non saprebbe per molti aspetti come applicare, oppure rinviare tutto in attesa del Consiglio dei ministri della CEE e solo allora riaprire il discorso in sede parlamentare, apportando le

variazioni necessarie al disegno di legge oggi in discussione.

Vorrei aggiungere anche un'altra questione. Qualche settimana fa, anzi un mese fa, il 15 di giugno, è stato emesso da parte del Ministero dei trasporti un decreto che stabilisce la liberalizzazione della circolazione degli autocarri fino a una portata di 70 quintali utili e 115 di portata complessiva. In rapporto a questa decisione si tratta di valutare se non sia il caso di spostare il limite di 60 quintali ai 70 previsti dal decreto.

Si tratta di considerare qualche centinaio in più di autocarri in circolazione rispetto a quelli per i quali è già previsto l'esonero.

Passiamo quindi accogliere la richiesta di una breve sospensione, durante la quale potremmo riunirci subito con il rappresentante del Governo per concordare eventuali emendamenti da apportare alla legge, e riprendere la seduta domani mattina o questo pomeriggio.

P R E S I D E N T E . Poichè è stato chiesto un rinvio di poche ore, potremmo riprendere l'esame del disegno di legge nel pomeriggio. Se non vi sono osservazioni, la seduta è rinviata alle ore 18,30 di oggi.

(Così rimane stabilito).

(La seduta è sospesa alle ore 11,45 e viene ripresa alle ore 18,40).

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

TITOLO I

OMOLOGAZIONE DEL MODELLO, MONTAGGIO E CONTROLLO

Art. 1.

Le omologazioni CEE di modello dell'apparecchio di controllo e del foglio di registrazione nel settore dei trasporti su strada

di cui al Regolamento CEE n. 1463/70, modificato col Regolamento CEE n. 1787/73, sono concesse dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, Direzione generale del commercio interno e dei consumi industriali, secondo le modalità di cui all'articolo 7 del regolamento per la fabbricazione dei pesi, delle misure e degli strumenti per pesare e per misurare, approvato con regio decreto 12 giugno 1902, n. 226, e successive modifiche, previo accertamento, da parte dell'Ufficio centrale metrico, della loro conformità alle disposizioni del predetto Regolamento.

È approvato.

Art. 2.

All'atto della presentazione della domanda di omologazione CEE di modello dell'apparecchio o del foglio di registrazione di cui al precedente articolo 1 deve essere corrisposto lo stesso diritto fisso previsto dal primo comma dell'articolo 5 del decreto legislativo 2 aprile 1948, n. 796, e successive modificazioni.

La scheda di omologazione CEE del modello può essere rilasciata solo dopo il pagamento della somma prevista dal secondo comma del precitato articolo 5.

L'interessato deve inoltre rimborsare le spese occorrenti per la riproduzione a stampa del provvedimento ai fini della sua diffusione presso gli Uffici provinciali metrici ed altri Uffici interessati, nonché presso gli Uffici ed enti degli Stati membri della CEE e della Commissione CEE interessati alla sua applicazione.

È approvato.

Art. 3.

L'autorizzazione per le operazioni di montaggio e di riparazione degli apparecchi di controllo di cui al precedente articolo 1, denominati cronotachigrafi CEE, ai sensi dell'articolo 14 del citato regolamento CEE è concessa dall'Ufficio centrale metrico e del saggio dei metalli preziosi alle officine e ai montatori richiedenti, secondo le modalità

e alle condizioni determinate con decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato.

È approvato.

Art. 4.

La verifica del cronotachigrafo CEE dopo la installazione su un veicolo o dopo riparazione, prevista dal punto VI lettera a) dell'allegato I al Regolamento CEE 1463/70, viene effettuata dalle officine e dai montatori abilitati a tale operazione. L'abilitazione alla predetta verifica, ai sensi dell'articolo 14 del citato Regolamento CEE, è concessa dall'Ufficio centrale metrico e del saggio dei metalli preziosi alle officine e ai montatori richiedenti, già autorizzati alle operazioni di cui all'articolo 3 precedente, secondo le modalità da stabilire con decreti del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato.

È approvato.

Art. 5.

I controlli periodici di cui alla lettera b), punto VI dell'allegato I al Regolamento CEE n. 1463/70 sono effettuati alle date e secondo le modalità da stabilire mediante decreti del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Detti controlli sono eseguiti dalle officine e da montatori abilitati alla verifica di cui all'articolo 4 precedente, ai quali l'Ufficio centrale metrico e del saggio dei metalli preziosi abbia concesso l'abilitazione anche per i controlli medesimi.

È approvato.

Non facendosi osservazioni, rimane inteso che gli articoli 6 e 7 sono per il momento accantonati.

(Così rimane stabilito).

Art. 8.

Agli organi di polizia indicati nell'articolo 137 del decreto del Presidente della Repubblica

blica 15 giugno 1959, n. 393, è affidato il compito di vigilare sull'applicazione della presente legge e dei relativi regolamenti, fatta eccezione per gli accertamenti di cui al successivo articolo 9, lettere *b*) e *c*).

I fogli di registrazione che il datore di lavoro è tenuto a conservare ai sensi dell'articolo 16 del Regolamento CEE n. 1463/70 sono altresì soggetti al controllo dei funzionari dell'Ispettorato del lavoro.

È approvato.

Art. 9.

Al personale dell'Ufficio centrale metrico è affidato il compito di accertare:

a) la conformità dei cronotachigrafi CEE e dei fogli di registrazione utilizzati per gli stessi cronotachigrafi ai relativi modelli omologati;

b) la rispondenza delle apparecchiature metrologiche delle officine e dei montatori autorizzati o abilitati, di cui ai precedenti articoli 3, 4 e 5, alle disposizioni regolamentari ed a quelle particolari fissate nel provvedimento di autorizzazione o di abilitazione;

c) la regolarità delle operazioni metrologiche effettuate dalle officine e dai montatori, di cui alla lettera *b*) precedente, in sede di montaggio, riparazione, verifica e controllo dei cronotachigrafi CEE.

Allo stesso personale sono inoltre affidati gli ulteriori compiti previsti nei regolamenti che saranno emanati in esecuzione della presente legge.

È approvato.

TITOLO II

DEI DIRITTI ERARIALI E DELLE TASSE
SULLE CONCESSIONI GOVERNATIVE

Art. 10.

La concessione dell'autorizzazione di cui all'articolo 3 precedente è subordinata al pagamento della tassa di concessione governativa, prevista dal decreto del Presidente del-

la Repubblica 26 ottobre 1972, n. 641; al titolo VII della tariffa allegata al precitato decreto del Presidente della Repubblica è aggiunto, dopo il n. 89, il seguente n. 89-bis:

Indicazione degli atti soggetti a tassa	Ammontare della tassa	Modi di pagamento
Autorizzazione ad effettuare operazioni di montaggio e di riparazione di cronotachigrafi CEE	20.000	ordinario
Tassa annuale	10.000	ordinario

È approvato.

Art. 11.

Per la verifica di ogni cronotachigrafo CEE dopo il primo montaggio sugli autoveicoli e dopo ogni riparazione è dovuto all'erario un diritto di lire 1.000.

I relativi proventi affluiscono ad apposito capitolo dello stato di previsione delle entrate statali.

È approvato.

Art. 12.

Le modalità di pagamento dei diritti erariali previsti dalla presente legge saranno indicate da apposito decreto del Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato di concerto con il Ministro per il tesoro.

È approvato.

TITOLO III

SANZIONI

Art. 13.

Chiunque mette in vendita cronotachigrafi CEE o fogli di registrazione da utilizzare nei medesimi cronotachigrafi non conformi ai modelli omologati, è soggetto alla sanzione amministrativa da lire 150.000 a lire 300.000.

È approvato.

Art. 14.

Chiunque effettua montaggi o riparazioni di cronotachigrafi CEE senza la prevista autorizzazione ovvero, se autorizzato, senza l'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento CEE n. 1463/70 o delle prescrizioni stabilite ai sensi del precedente articolo 3, dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 60.000 a lire 120.000.

È approvato.

Art. 15.

Chiunque effettua le verificazioni o i controlli, di cui ai precedenti articoli 4 e 5 senza abilitazione ovvero, se abilitato, non si attiene alle disposizioni contenute nel Regolamento CEE n. 1463/70 o alle prescrizioni stabilite, ai sensi dei predetti articoli 4 e 5, dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 150.000 a lire 300.000.

È approvato.

Art. 16.

Chiunque circola con veicoli sprovvisti, nei casi prescritti, di cronotachigrafi CEE e dei relativi fogli di registrazione è soggetto, per ogni veicolo cui la violazione si riferisce, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 75.000 a lire 150.000.

È approvato.

Art. 17.

Il datore di lavoro, che mette in circolazione veicoli senza che siano osservate le disposizioni di cui all'articolo 15 del Regolamento CEE n. 1463/70, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 30.000 a lire 60.000.

Alla stessa sanzione amministrativa sono soggetti anche i membri dell'equipaggio che

circolano in violazione degli obblighi di cui al predetto articolo 15.

Le sanzioni di cui ai precedenti commi sono raddoppiate nel caso che l'infrazione riguardi i sigilli o l'alterazione del cronotachigrafo.

È approvato.

Art. 18.

Il datore di lavoro che mette in circolazione veicoli senza che siano osservate le disposizioni di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento CEE n. 1463/70 è soggetto per ogni veicolo cui la violazione si riferisce alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 30.000 a lire 60.000.

È approvato.

Art. 19.

Il conducente e gli altri membri dell'equipaggio di un veicolo, per il quale ai sensi del regolamento CEE n. 1463/70 è imposto l'obbligo del cronotachigrafo CEE, che non osservano le disposizioni di cui all'articolo 18, paragrafo 2, del regolamento precitato sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 15.000 a lire 30.000.

È approvato.

Art. 20.

Chiunque contravvenga alle disposizioni del Regolamento CEE n. 1463/70, della presente legge e dei relativi regolamenti per le quali non sia prevista una specifica sanzione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 15.000 a lire 30.000.

È approvato.

Art. 21.

Le sanzioni amministrative previste dalla presente legge sono applicate con l'osser-

COMMISSIONI RIUNITE 8^a e 10^a

3° RESOCONTO STEN. (20 luglio 1977)

vanza delle disposizioni previste negli articoli da 3 a 9 della legge 24 dicembre 1975, n. 706.

Il rapporto previsto dall'articolo 7 della predetta legge deve essere presentato:

alla Prefettura, per le violazioni di cui agli articoli 16, 18, 19 e 20 della presente legge;

agli Uffici provinciali metrici e del saggio dei metalli preziosi, per le violazioni di cui agli articoli 13, 14, 15 e 17.

È fatta salva l'applicazione della legge penale, ove i fatti che concretano le infrazioni di cui ai precedenti articoli costituiscono reato.

È approvato.

Art. 22.

Nel caso di ripetute inadempienze alle norme di cui alla presente legge e a quelle del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, tenuto conto anche della loro entità e frequenza, il montatore o l'officina, titolari dell'autorizzazione o dell'abilitazione di cui ai precedenti articoli 3, 4 e 5, o l'impresa che effettua il trasporto di viaggiatori o di cose con veicolo per il quale è obbligatoria l'applicazione del cronotachigrafo incorrono nella sospensione per un periodo da uno a tre mesi dell'autorizzazione e dell'abilitazione predette o del provvedimento di abilitazione al trasporto riguardante il veicolo cui le infrazioni si riferiscono, se, a seguito di diffida, rivolta agli stessi dall'autorità che ha rilasciato il provvedimento di abilitazione, a conformarsi alle norme della presente legge ed a quelle del Regolamento CEE predetto, eventualmente, entro un congruo termine, non vi abbiano provveduto.

Nei confronti del montatore, dell'officina o dell'impresa di trasporto di cui al comma precedente, che, malgrado il provvedimento adottato a loro carico incorrano in ulteriori ripetute infrazioni, può essere disposta la revoca del provvedimento di abilitazione di cui al precedente comma.

La sospensione, o la revoca, di cui ai commi precedenti, concernenti l'autorizzazione o l'abilitazione concesse ai sensi degli articoli 3, 4 e 5 della presente legge, sono disposte dall'Ufficio centrale metrico e del saggio dei metalli preziosi; gli stessi provvedimenti sanzionatori, per quanto attiene al provvedimento di abilitazione al trasporto, sono disposti dalla medesima autorità che lo ha rilasciato.

Contro i provvedimenti di sospensione e revoca adottati ai sensi del comma precedente dall'Ufficio centrale metrico e del saggio dei metalli preziosi è ammesso ricorso gerarchico al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato-Direzione generale del commercio interno e dei consumi industriali. Contro i provvedimenti di sospensione e revoca adottati dai competenti Uffici MCTC ai sensi del predetto comma il ricorso è presentato al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile-Direzione generale della MCTC. I provvedimenti adottati da autorità diverse sono definitivi.

T A L A M O N A . Vorrei far presente che il parere della Commissione giustizia invita a verificare la congruità delle sanzioni amministrative previste.

C A R B O N I , relatore alle Commissioni. Ho fatto un confronto con le sanzioni amministrative previste per il libretto, che è lo strumento che viene sostituito dal cronotachigrafo, e devo riconoscere che mi sembrano congrue anche se non sono eccessive.

C A R R I . Durante le consultazioni c'è stata da parte di tutti una sollecitazione ad evitare le sanzioni di carattere pecuniario e ad aggravare semmai quelle relative alla sospensione dell'attività attraverso il ritiro temporaneo della patente. Credo comunque che si possano mantenere valide le norme dell'articolo 22.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 22.

È approvato.

Art. 23.

Nei casi di trasporto di viaggiatori in cui un provvedimento di abilitazione legato al singolo veicolo non è previsto, ovvero è rilasciato di volta in volta, nonchè nei casi di trasporto di cose in cui il provvedimento di abilitazione è rilasciato per una pluralità di veicoli, il documento soggetto a sospensione e revoca da parte degli Uffici MCTC, ai sensi delle disposizioni di cui al precedente articolo, è la carta di circolazione del veicolo.

È approvato.

Art. 24.

I proventi delle sanzioni di cui agli articoli 13, 14, 15, 16, 17, 19 e 20 vanno imputati al capitolo 2301, cap. VIII, dello stato di previsione delle entrate statali.

È approvato.

Art. 25.

Con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentiti i Ministri competenti per materia, saranno emanate le norme regolamentari per l'applicazione della presente legge.

È approvato.

Passiamo ora all'esame degli articoli 6 e 7, precedentemente accantonati.

Art. 6.

Le tariffe da applicare dalle officine o montatori per le operazioni di verifica o controllo dei cronotachigrafi CEE, previsti dalla presente legge sono fissate dal Ministro per l'industria, il commercio e l'artigianato sentite le associazioni più rappresentative delle categorie interessate.

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ci sono state alcune osser-

vazioni sull'emendamento concernente il problema della sorveglianza del CIP. Non posso a tale riguardo esprimere parere favorevole per due motivi: il cronotachigrafo è uno strumento di cui non si conoscono sufficientemente le fonti di produzione, e tutte le informazioni si potranno avere solo al momento della presentazione per l'omologazione all'ufficio metrico del Ministero dell'industria. Si può soltanto presumere che qualche azienda fabbrichi il cronotachigrafo ma non si sa esattamente in quali paesi avvenga la produzione. Per quanto riguarda poi il modo con cui opera il CIP, bisogna tener presente che si tratta di un prodotto specifico di carattere tecnico e che è difficile stabilire il modo con il quale si arriva alla formulazione finale del prezzo. Non possiamo, inoltre, inserire il principio che tutto quello che ha attinenza legislativa finisca con l'essere sorvegliato dal CIP. Il timore che la necessità di dotarsi di questo apparecchio comportasse un aumento del prezzo poteva avere fondamento qualora ci fosse stata una richiesta condensata in un certo periodo di tempo; l'orientamento assunto dalla Commissione, in particolare del relatore, ed il riferimento ai problemi ancora aperti a livello comunitario diluiscono di fatto i tempi di impianto del cronotachigrafo. Si tratterebbe soltanto della categoria dei TIR: ho letto la tabella presentata dai trasportatori e non mi sembra che il numero sia rilevante. Indipendentemente dall'aumento naturale di alcuni prezzi in tutto il mercato, si stravolgerebbe il criterio con il quale le leggi attualmente in vigore fissano l'intervento del CIP attraverso il CIPE: la sorveglianza avviene su determinati tipi di prodotto, sui beni e servizi amministrati, su quelli che si trovano in una particolare posizione strategica o che sono in regime di monopolio o semimonopolio sia fisico che economico. Non credo che in questo caso si possa avere un normale intervento del CIP. Nonostante ci siano state parecchie determinazioni quantitative, non penso, per esempio, che si sia arrivati alla fissazione dei prezzi dei camion attraverso il CIP; il prezzo viene lasciato alla libera contrattazione del settore. L'articolo 6 stabi-

COMMISSIONI RIUNITE 8ª e 10ª

3º RESOCONTO STEN. (20 luglio 1977)

sce che le tariffe da applicare sono fissate dal Ministro dell'industria: ciò rappresenta un momento di contatto tra le associazioni e le varie utenze interessate a questo provvedimento. Approvando la proposta di modifica, stravolgeremmo la funzione del CIP ed inseriremmo un principio estremamente pericoloso. Se la situazione dovesse dimostrare l'esistenza di condizioni particolari, per esempio, di un regime di monopolio che deformi il principio della libera concorrenza, il problema potrebbe essere esaminato. Le tendenze di questa Commissione e le intenzioni del Governo erano quelle di ridurre i prezzi amministrati e di aumentare quelli sorvegliati, che possono essere oggetto di indagini nei vari momenti della distribuzione. L'ipotesi del prezzo sorvegliato, che in una revisione del CIP potrebbe avere una fattispecie più precisa, sarebbe possibile che si rivelasse utile in interventi di questo genere che sono oggi in modo chiaro specificati, ma allo stato attuale costituirebbe una forma anomala di intervento sia per quanto riguarda il gioco del mercato sia per quanto riguarda il prodotto che viene posto alla nostra attenzione.

P R E S I D E N T E . Il Governo intende presentare degli emendamenti?

E R M I N E R O , *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. No; si era discusso di questo argomento, senza pervenire peraltro ad un emendamento specifico.

P R E S I D E N T E . Per quanto riguarda l'articolo 6 in particolare, comunico che è stato presentato dai senatori Carri, Pollasirelli, Bondi e Vanzan un emendamento tendente ad inserire all'inizio dell'articolo le parole: « I prezzi di fornitura dei cronotachigrafi sono sottoposti al controllo del CIP ».

C A R B O N I , *relatore alle Commissioni*. Questa era l'ipotesi su cui ci eravamo soffermati nel corso della seduta di questa mattina. Al riguardo, era stata avanzata la richiesta al sottosegretario Erminero di va-

lutare attentamente il problema per poter poi essere in grado oggi pomeriggio di dirimere la questione. Non si trattava quindi di una proposta specifica, ma solo di uno scambio di idee.

P R E S I D E N T E . I senatori Carri ed altri hanno presentato uno specifico emendamento. Mi pare peraltro che l'onorevole relatore abbia ancora dei dubbi in proposito.

C A R B O N I , *relatore alle Commissioni*. In effetti, sì.

C A R R I . Per quanto ci riguarda, insistiamo su questo emendamento. Le considerazioni testè fatte dall'onorevole rappresentante del Governo, infatti, non ci hanno convinto nel senso che, a nostro avviso, è necessario comunque andare ad una forma di controllo in quanto purtroppo in questo settore esistono dei precedenti che lo consigliano: ultimo, in ordine di tempo, quello relativo all'introduzione degli specchietti retrovisori per tutti gli automezzi in circolazione. Detti specchietti infatti, al momento dell'entrata in vigore della relativa legge, hanno subito un sensibile rincaro, che non è certo andato a vantaggio della collettività. Si dà poi il caso che già oggi, solo nell'ipotesi di una loro adozione obbligatoria almeno su una parte degli automezzi in circolazione, si è registrato un sensibile aumento del prezzo dei cronotachigrafi; c'è chi sostiene che addirittura sia già aumentato più del doppio.

Quindi, se l'onorevole rappresentante del Governo non è in grado di proporci un'altra forma di controllo, noi riteniamo che quella del CIP possa essere la più idonea.

Comprendiamo perfettamente le ragioni addotte dal Sottosegretario di Stato a sostegno dell'orientamento a ridurre il numero dei prezzi amministrati, ma desideriamo far presente che ci troviamo di fronte ad un congegno suscettibile di sensibili aumenti, il cui prezzo quindi deve essere necessariamente sottoposto ad un controllo; ed il miglior controllo noi riteniamo possa essere quello effettuato appunto dal Comitato interministeriale prezzi.

Nell'invitare gli onorevoli colleghi a dare all'emendamento da noi proposto la loro approvazione, desideriamo peraltro aggiungere che una esplicita sollecitazione in tal senso ci è venuta dai rappresentanti delle varie organizzazioni, che abbiamo ascoltato in previsione della discussione e dell'approvazione del presente disegno di legge.

ERMINERO, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Giunti a questo punto, chiederei un breve rinvio della discussione sugli articoli accantonati per valutare pienamente la portata degli emendamenti proposti e per consentire al Governo l'acquisizione di ulteriori elementi di giudizio.

FONTANA, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo anche io sull'opportunità di un rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, aderendo alla richiesta in tal senso avanzata dall'onorevole rappresentante del Governo, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato a domani, giovedì 21 luglio, alle ore 16.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 19,45.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI