

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

COMMISSIONI RIUNITE

8^a (Lavori pubblici, comunicazioni)

e

10^a (Industria)

5° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 OTTOBRE 1978

Presidenza del Presidente della 10^a Commissione de' COCCI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Attuazione del Regolamento CEE numero 1463/70 del 20 luglio 1970, e successive modificazioni e integrazioni, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada » (558-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione)

| | |
|--|--------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 25, 27, 30 e passim |
| ACCILI, sottosegretario di Stato per i trasporti | 30, 31 |
| CARBONI (DC), relatore alle Commissioni | 26, 30 |
| CARRI (PCI) | 28 |
| LABOR (PSI) | 29 |
| POLLIDORO (PCI) | 31 |
| VILLI (PCI) | 27 |

La seduta ha inizio alle ore 9,30.

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

IN SEDE DELIBERANTE

« Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, e successive modificazioni e integrazioni, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada » (558-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70

del 20 luglio 1970, e successive modificazioni e integrazioni, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Carboni di riferire alle Commissioni sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

C A R B O N I , *relatore alle Commissioni.*
Gli onorevoli colleghi ricorderanno il dibattito che abbiamo avuto nel giugno-luglio 1977 in relazione all'applicazione del regolamento della Comunità.

Si tratta di un disegno di legge, che è un atto dovuto, il quale tende a razionalizzare tutto il settore dei trasporti su strada.

L'applicazione del cronotachigrafo — come avemmo occasione di sottolineare nel luglio 1977 — risponde ad esigenze di sicurezza della circolazione, di prevenzione degli incidenti stradali ed è anche di ausilio per un razionale impiego del mezzo e per la protezione sociale dei lavoratori del settore del trasporto.

Inoltre, è da considerare l'inefficienza totale del sistema finora applicato, cioè quello dei libretti di controllo stabiliti dal regolamento CEE n. 543 del 1969 e applicato con la legge n. 62 del 1974.

Ora, l'uso di un apparecchio meccanico solleverebbe, fra l'altro, i lavoratori da adempimenti non di loro competenza, evitando inoltre che, come oggi accade, sui libretti vi siano delle indicazioni spesse volte illeggibili che creano grandi difficoltà anche alle forze di polizia preposte al controllo della circolazione stradale.

Mi pare che sulla validità dell'applicazione dei cronotachigrafi eravamo tutti d'accordo. Uno dei motivi per cui c'era resistenza all'avvio dell'applicazione era dovuto alle perplessità derivanti dal costo dell'operazione e anche dal comportamento degli organi comunitari che non avevano, a quel tempo, ancora adottato decisioni definitive.

Nella fase della discussione del provvedimento presso l'altro ramo del Parlamento

sono intervenute ulteriori norme da parte della Comunità europea, che hanno introdotto una serie di correzioni ai regolamenti comunitari del 1970 e del 1973, per cui l'obbligo dell'installazione del cronotachigrafo è stato limitato ai grandi trasporti nazionali e internazionali che richiedono effettivamente rigorosi controlli sull'utilizzazione del personale.

Ritengo, pertanto, che siano superate anche le perplessità che fecero sì che le nostre due Commissioni riunite introducessero un articolo 7 che tendeva a correggere l'applicazione integrale del regolamento della Comunità proprio per la preoccupazione che avevamo che si avviasse una normativa che poi non rispondeva alle successive norme che la Comunità aveva allora in esame.

Il disegno di legge, che ci torna con una serie di modifiche, praticamente tiene conto dei nuovi regolamenti della Comunità europea e, di conseguenza, sopprime l'articolo 7 da noi introdotto e contiene alcune modifiche che non sono altro che il riferimento alle successive modificazioni e integrazioni apportate a livello comunitario. Altre modifiche sono di natura formale.

È da tenere presente invece, per la sua importanza, l'articolo 24 (si tratta di un nuovo articolo introdotto dalla Camera), il quale prevede che le sanzioni vengano applicate solo a partire da sei mesi dopo l'entrata in vigore del provvedimento.

Ritengo che, con queste ulteriori modifiche, e preso atto che la Comunità europea si è definitivamente pronunciata per quanto riguarda l'installazione del cronotachigrafo e per quanto riguarda il tipo di trasporti nel quale applicare il cronotachigrafo stesso, il disegno di legge possa essere accolto.

Credo altresì che, nel momento in cui si accoglie il disegno di legge così come è stato modificato, si debba anche sottolineare l'esigenza di un efficace controllo da parte del Governo sul costo degli apparecchi, in modo che l'obbligatorietà della loro introduzione non si traduca in un insopportabile onere aggiuntivo per i trasporti.

Le modifiche apportate sono relative al titolo, nel senso che si fa riferimento alle ulte-

riori modificazioni e integrazioni al regolamento CEE n. 1463/70; sono relative all'articolo 1, all'articolo 3, all'articolo 4 e ad altri sempre per quanto riguarda le successive modificazioni e integrazioni. Si propone inoltre di sopprimere l'articolo 7, che, come ricordiamo, rispondeva alle esigenze cui ho fatto riferimento e viene introdotto, ripeto, l'articolo 24 che è di notevole importanza in quanto prevede che le sanzioni siano applicate solo a partire da sei mesi dopo l'entrata in vigore della legge. Vi sono, poi, alcune altre modifiche di natura puramente formale.

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

Dichiaro aperta la discussione generale.

V I L L I . Signor Presidente, vorrei porre alcuni quesiti perchè, per la verità, non mi è chiaro niente. Non mi è chiaro neanche che cosa è il cronotachigrafo, perchè leggendo le direttive della CEE ho potuto constatare che è detto tutto tranne quello che è tale strumento.

Tento, allora, di interpretare le poche cose che in fretta ho letto e mi chiedo (quello che devo dire dopo è indipendente dal fatto che sia vero o falso quello che sto per dire adesso): il cronotachigrafo ha per il trasporto su strada il ruolo della *black box*, della scatola nera degli aerei? Io direi di sì, perchè altrimenti non capisco più nulla. Le tre parole greche che formano la parola « cronotachigrafo » significano che è un misuratore, visualizzatore (grafo) della velocità (tachi) e un contatore del tempo, il quale sarebbe molto semplice, costruttivamente, se il trasporto su strada avvenisse con velocità uniforme; il che non è perchè avviene con moto accelerato. Per cui è chiaro che misurando il tempo e avendo il grafico delle variazioni della velocità, cioè delle accelerazioni, è possibile costruire la velocità quadratica media, che è un parametro dal punto di vista del contenzioso.

In questo senso il fatto che tale apparecchiatura consenta di stabilire e di visualizzare i massimi e i minimi della velocità impone

al guidatore una certa inibizione, che dovrebbe evitargli non solo di superare i massimi ma anche di essere al disotto dei minimi.

Penso allora che il cronotachigrafo sia l'apparecchiatura che, *mutatis mutandis*, ha per il trasporto su strada quel ruolo di controllo e di memorizzazione delle informazioni su quanto avviene durante il viaggio su strada che la *black box* ha per il viaggio aereo.

Ora a me pare che dovremmo tener conto anche di un altro elemento. Il Senato ha licenziato il disegno di legge il 21 luglio 1977, in un testo che all'articolo 1 fa riferimento all'Ufficio centrale metrico; e qui non possiamo non ricordare che quasi un anno dopo, cioè nel giugno 1978, in seguito ad una vicenda molto travagliata, il Parlamento italiano non aveva ancora accolto le proposte della Comunità europea relative alle nuove unità di misura ed alla riorganizzazione degli uffici metrici, per cui il problema che si pone riguarda il modo in cui potrà essere data risposta in modo costruttivo alle proposte stesse. Nel documento della CEE, (all'allegato 1), sono indicate le condizioni di costruzione, di prova, di montaggio e di controllo, con determinati margini di errore sulla velocità, ma noi, ripeto, non abbiamo ancora recepito tale documento; ed il Sottosegretario ricorderà che da una parte si prevedevano le definizioni delle unità di misura e dall'altra la ristrutturazione degli uffici metrici e altre questioni. Qui, però, occorre riformare le definizioni operative delle unità di misura, perchè altrimenti potrebbero nascere contenziosi dovuti al fatto che alcuni misurano in un modo ed altri in un altro.

È ben vero che la realtà ha carattere oggettivo, per cui, da un punto di vista quantitativo, tutto è in dipendenza delle unità di misura: ciò in linea di principio; ma è anche vero che avere un apparecchio che viene portato, in caso di disastro su strada, in tribunale implica la presenza di esperti incaricati di tradurre i dati nelle unità di misura dell'uno o dell'altro paese. A me sembra quindi che, in qualche modo, tale situazione debba essere riconosciuta, dato che vi sono caratteristiche precise sulle quali non vi sarebbe nulla da dire se il nostro paese avesse recepito le altre unità di misura.

C A R R I . Come ha ricordato il senatore Carboni, sull'argomento abbiamo ampiamente discusso, a suo tempo, prima di giungere alla formulazione oggi restituitaci modificata dalla Camera dei deputati. Abbiamo discusso con le organizzazioni interessate, sindacali, di categoria ed anche dell'industria, manifestando in quelle occasioni la preoccupazione che l'installazione del congegno fosse generalizzata per tutti gli automezzi in circolazione su strada e limitando pertanto l'installazione solo agli automezzi adibiti al trasporto delle merci a livello internazionale. Tutto ciò rimettendoci alle decisioni che in sede comunitaria, secondo le informazioni di cui disponevamo, sarebbero state adottate.

Ora tali decisioni sono state prese, come qui si ricordava, e — dobbiamo dirlo con un certo compiacimento — tenendo conto di quanto era emerso durante il dibattito al Senato. Infatti, secondo il regolamento CEE predisposto il 17 dicembre dello scorso anno, vengono esclusi dall'applicazione del cronotachigrafo tutti gli automezzi aventi portata inferiore alle 6 tonnellate ed aventi limiti di percorso non superiori ai 50 chilometri. Ciò, ripeto, corrisponde in gran parte a quanto noi, sulla base dell'indagine svolta con le organizzazioni sindacali e di categoria, avevamo potuto accertare e quindi proporre in sede di definizione del provvedimento.

Il cronotachigrafo credo non possa non essere concepito al di là delle ragioni di sicurezza che lo consigliano, come veniva del resto ricordato nel 1974 quando furono disposti criteri di regolamentazione dell'attività di trasporto delle merci imponendo il cosiddetto « libretto », con tutte le implicazioni che per gli autotrasportatori questo ha comportato e tuttora comporta: cioè l'installazione di tale congegno si impone non solo e non tanto per ragioni di sicurezza, quanto piuttosto per motivi di più generale regolamentazione dell'attività di autotrasporto; e di ciò, ricordo, discutemmo lo scorso anno, con delle argomentazioni che vorrei riproporre alle Commissioni riunite.

Nel nostro paese si è giunti, per molti aspetti, ad una situazione abnorme, del resto denunciata nei giorni scorsi alla Confe-

renza nazionale dei trasporti, per la quale il 70 per cento circa del trasporto delle merci avviene su strada, con i costi esorbitanti per la collettività che tale sistema, rispetto agli altri, comporta. Ed una delle questioni poste all'attenzione della Conferenza è stata quella del riequilibrio tra i vari modi di trasporto: su strada, per ferrovia, marittimo; quell'equilibrio che si è saputo mantenere per certi aspetti negli altri paesi della CEE, particolarmente in Francia e Germania, dove i vari modi di trasporto sono nel rapporto proporzionato di un terzo, un terzo e un terzo; un equilibrio che consente di assicurare il miglior servizio possibile a costi certamente inferiori a quelli che vigono nel nostro paese.

Si pone quindi il problema di un riequilibrio, come dicevo, e di un riequilibrio che tenda ad impegnare l'attività di autotrasporto soprattutto sulle brevi e medie distanze, evitando percorsi lunghi quali sono quelli che oggi, per necessità, vengono effettuati attraverso i mezzi di autotrasporto nel nostro paese.

L'introduzione del cronotachigrafo, sostanzialmente, presuppone l'utilizzo del mezzo di autotrasporto per un percorso complessivo di andata e ritorno medio di 480 chilometri, a 60 chilometri all'ora, per otto ore; dopodiché occorre un secondo autista, con tutto quello che ne consegue, il che spinge in effetti gli autotrasportatori a ridurre il loro raggio d'azione entro i suddetti 480 chilometri di andata e ritorno, che sono quelli ottimali per l'esercizio dell'attività. Non si escludono, ovviamente, in assoluto i grandi percorsi, soprattutto per certe merci che non possono essere diversamente trasportate; ma per quelle che tuttora debbono essere trasportate a mezzo di autotrasporto verso nodi marittimi e ferroviari vi è la tendenza a circoscrivere l'attività di autotrasporto entro il suddetto raggio d'azione. È un'attività che entro tale raggio deve essere — lo dicemmo anche allora, su suggerimento delle organizzazioni sindacali — esercitata in particolare dagli autotrasportatori per conto terzi, disincentivando la tendenza, prevalsa nel corso di questi anni da parte delle aziende industriali e commerciali, a dotarsi di mezzi propri che finiscono per essere scarsamente utilizzati.

Quando, cioè, un commerciante o un industriale, per maggiore comodità, vogliono servirsi di automezzi propri, quegli automezzi, come è stato rilevato alla Conferenza nazionale dei trasporti vengono in media utilizzati al venti o trenta per cento della loro capacità produttiva, per alcune ore al giorno, con un grande sperpero di risorse. L'efficienza dell'autotrasporto per conto terzi, invece, nel raggio d'azione di cui parlavo, può consentire il trasferimento dell'attività di autotrasporto per conto proprio a quella per conto terzi, assicurando, nel generale riequilibrio tra i vari modi di trasporto, la possibilità del massimo di attività per gli autotrasportatori per conto terzi ed elevando quindi la capacità produttiva dei mezzi a disposizione.

Pertanto l'introduzione del cronotachigrafo rappresenta un'obiettivo sollecitazione alla regolamentazione dell'attività suddetta; e da tale considerazione consegue l'esigenza di sollecitare tutte quelle misure che, dal punto di vista dell'organizzazione dei trasporti, si muovono in quella direzione. Io ribadisco qui, e mi auguro che il Governo recepisca le mie parole, che occorre vedere quanto prima in che modo predisporre quei centri intermodali di scambio che possano consentire di passare dalla strada alla ferrovia, dalla strada al mezzo di trasporto marittimo, e dei quali vi è purtroppo ancora particolare carenza nel nostro paese. Le poche iniziative che sono state avviate sono dovute ai privati e non sempre sono quindi controllate secondo quei criteri di sviluppo programmato dell'attività di trasporto che andrebbero seguiti. Se, cioè, l'approvazione dell'introduzione del cronotachigrafo rimarrà un'episodio a sé stante, senza essere accompagnata da tutte quelle misure che ci consentano di riorganizzare il sistema secondo i criteri che sono alla base dell'introduzione di tale strumento, non si sarà raggiunta alcuna utilità.

Tra l'altro, una contraddizione che denuncio qui e di fronte alla quale incito il Governo ad adottare immediatamente le misure del caso, è la seguente. Qualche mese fa, per decreto, si è stabilito che gli automezzi pesanti possono circolare sulle autostrade ad

una velocità di cento chilometri orari, con tutte le conseguenze che ne sono derivate per la sicurezza del traffico autostradale, cioè con un aumento vertiginoso degli incidenti stradali. Dove va a finire, allora, quella sicurezza cui tendiamo attraverso le norme in esame? Occorre quindi abrogare quel decreto e riportare la velocità di quegli automezzi a livelli più bassi, secondo i principi che manifestammo lo scorso anno e che ripropongo.

Debbo aggiungere un'ultima considerazione. Esiste la fondata preoccupazione che le industrie costruttrici del cronotachigrafo finiscano, in previsione dell'applicazione della legge, col portare il prezzo degli strumenti in questione alle stelle, con tutte le conseguenze che possiamo immaginare. Per evitare ciò basterebbe predisporre alcune misure tali da cautelarci di fronte ad ogni ipotesi. Le misure, anzi, sono già previste, ma invito il Governo a vedere in che modo renderle immediatamente esecutive, ad evitare che appunto si verificino episodi incresciosi quali quelli che in altri momenti e per l'introduzione di altri congegni si sono verificati.

Detto questo, noi ci dichiariamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge e ci auguriamo che anche per merito di tale normativa si possa pervenire ad una migliore regolamentazione del settore dell'autotrasporto auspicata, del resto, anche dalle categorie interessate.

L A B O R . Signor Presidente, avevo inizialmente espresso non poche perplessità in ordine al disegno di legge predisposto dal Governo ma devo dire che queste possono considerarsi ora superate sia per la nuova regolamentazione adottata in sede comunitaria sia, soprattutto, per la previsione di un periodo transitorio introdotto, a mezzo dell'articolo 24, dalla Camera dei deputati nel testo del provvedimento.

Mi dichiaro dunque favorevole alla normativa in esame che tuttavia, come ha giustamente messo in evidenza il senatore Carri, non rappresenta lo « strumento magico » per realizzare il riequilibrio indispensabile — del quale anche la Conferenza nazionale dei trasporti si è occupata — tra i trasporti su stra-

da, su ferrovia e via mare esistenti nel nostro paese.

Rimane sempre l'esigenza di una generale regolamentazione del settore dei trasporti nel cui ambito — comunque — un contributo potrà essere dato anche dalla introduzione della scatola nera della quale ha parlato il senatore Villi.

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

C A R B O N I , *relatore alle Commissioni.* Onorevoli senatori, dopo l'intervento del senatore Carri che ha ricordato come siamo pervenuti, nel tempo e con l'apporto costruttivo sia del Senato che della Camera, all'elaborazione del testo che ci sta dinanzi, vorrei replicare al senatore Villi che ogni sforzo è stato compiuto dal Governo in ordine alla esatta applicazione del regolamento comunitario e, soprattutto, per quanto concerne l'individuazione del sistema migliore per l'inserimento di tale regolamentazione nell'ambito della realtà italiana

Comunque, ritengo che anche questa possa essere un'occasione per invitare il Governo a ripresentare al Parlamento il disegno di legge per la regolamentazione del settore dei trasporti tenendo conto del lavoro che in questa direzione è stato già compiuto in questa sede.

Raccomandando infine al Governo di effettuare il controllo più attento possibile in ordine all'applicazione delle presenti norme, invito nuovamente le Commissioni riunite ad approvarle, coscienti di compiere un buon lavoro nell'interesse delle categorie dei lavoratori interessati al settore.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Onorevoli senatori mi auguro, nella replica, di essere esauriente.

Il senatore Carri certamente ricorda che in occasione della discussione del disegno di legge per il riassetto del settore della motorizzazione civile abbiamo approvato un articolo che, ad un primo esame, sembrava non avesse attinenza con quel provvedimento

mentre poi, invece, è risultato essere importante anche ai fini dei quali ora ci occupiamo; quell'articolo, infatti, si riferisce agli autotrasportatori in conto proprio ed in conto terzi ed ha contribuito a risolvere un problema che destava non poche preoccupazioni mettendo ordine in una materia importante per quanto concerne i trasporti.

In quella occasione, presso l'altro ramo del Parlamento, sono stati approvati alcuni ordini del giorno ed il Governo ha assunto l'impegno di presentare entro sei mesi — si spera addirittura prima — un organico disegno di legge su tutta la materia.

Detto questo credo di aver dato risposta alle perplessità, del resto legittime, emerse dal dibattito e non posso non dar ragione al senatore Villi quando si preoccupava di come, in concreto, le norme comunitarie potessero essere applicate nel nostro paese.

Sempre in relazione alla disciplina di tutto il settore dei trasporti è evidente che, in quella sede, si porrà il grosso problema dei rapporti organici che dovranno intercorrere nell'ambito dei trasporti su strada, su rotaia e via mare. Questo, se non vado errato, è stato il tema centrale affrontato dalla Conferenza nazionale dei trasporti: integrare tra di loro i vari tipi di trasporto mettendo finalmente termine alle contraddizioni attualmente esistenti.

Soltanto per questa strada, è evidente, potranno alleggerirsi quei costi che tanto negativamente pesano nei confronti dell'economia generale del paese: dobbiamo tendere ad una fondamentale unità dei trasporti, ad una organizzazione più razionale del settore così che i trasporti stessi diventino un fattore di reale progresso per il paese e non, come è attualmente, un elemento di remora per il suo sviluppo.

Il Governo è impegnato, ripeto, in questa direzione e proprio perchè è convinto di essere nel giusto sta lavorando per raggiungere questo scopo tenendo presenti tutte le indicazioni emerse dalla Conferenza tramite le organizzazioni sindacali e le organizzazioni dei costruttori interessate così da pervenire alla stesura di un disegno di legge realmente organico

Si è accennato, nel corso del dibattito, al pericolo che possano determinarsi fenomeni speculativi e si possano creare interessi al di fuori del senso e della lettera del provvedimento in esame. Ebbene, tale problema ce lo siamo posti anche in sede governativa ed abbiamo evitato con ogni cura che, proprio attraverso il testo del disegno di legge, si potessero determinare pericoli di questo genere. Ma non ci siamo fermati qui: abbiamo voluto sentire anche le organizzazioni dei costruttori dell'apparecchio sensibilizzandole al problema e ricevendo da queste ampie assicurazioni.

A questo punto va anche risposto a quanti sostengono che l'industria italiana non è in grado di provvedere autonomamente alla fornitura dei cronotachigrafi che ciò non risponde a realtà in quanto non è affatto vero che la nostra industria si debba servire di licenze straniere. Ripeto, noi non siamo soggetti per questa particolare produzione all'industria straniera e ciò è stato chiarito attraverso una serie di incontri e riunioni tenutisi sull'argomento presso la Camera dei deputati ai quali ho partecipato io stesso. In un primo momento, infatti, sembrava effettivamente che la nostra industria avrebbe dovuto supinamente subire i risultati dell'esperienza già acquisita da altri paesi in questo settore, ma poi alla fine è stato chiarito che così non è. Dalle indicazioni che abbiamo avuto risulta che gli apparecchi in questione sono stati già costruiti e sono in deposito; piuttosto, bisognerà stare ora attenti alla fase cui accennava anche il senatore Carri per evitare che si speculi proprio nel momento in cui l'apparecchio verrà inserito sull'automezzo; si dovrà cioè sorvegliare affinché il costo relativo a tale operazione non diventi esorbitante rispetto al costo dell'apparecchio stesso.

Comunque, onorevoli senatori, un punto credo che debba essere posto nella giusta evidenza: che prima di procedere alle modificazioni apportate dalla Camera al testo del provvedimento si sono compiute indagini quanto mai accurate ascoltando attentamente i costruttori dell'apparecchio e le organizzazioni di categoria che, spesso, presentano una fisionomia di tipo corporativistico.

POLLIDORO. Anche l'industria ha questa tendenza corporativa, non soltanto le organizzazioni dei trasportatori.

ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Certamente, e infatti le abbiamo prese con le « molle », proprio per questa ragione, perchè pareva per esempio, da quanto detto da taluno degli interlocutori, che niente fosse stato predisposto dall'industria italiana, quando poi è venuto fuori esattamente il contrario. Quindi noi abbiamo ascoltato sia gli uni che gli altri e nel discorso complessivo abbiamo introdotto una consultazione con le organizzazioni sindacali per sapere da loro come il problema potesse essere superato.

Al di là e al di fuori di queste considerazioni, tutte ovvie e importanti e tutte da contenere in tale contesto, c'è un discorso ancora più importante, rappresentato dalla sicurezza che, una volta per tutte, deve essere assicurata in prima istanza all'autotrasportatore in quanto tale. Con questo sistema instauriamo un rapporto diverso rispetto a quello del libretto; con questo apparecchio tutto viene registrato e gli organizzatori delle cooperative — sono tante in questo settore — devono fare molta attenzione a che non siano superati quei limiti di 480 chilometri e quei tempi di cui parlava il senatore Carri: è una sorta di testimonianza permanente che è nell'autoveicolo e che parla chiaro!

POLLIDORO. Salvo che non venga disinnestato.

ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma anche da questo punto di vista abbiamo cercato di cautelarci, tanto da prevedere che l'apparecchio sia bollato, in modo da evitare la manipolazione. Comunque abbiamo cercato di farci dare garanzie di ordine tecnico per evitare che i contenuti delle registrazioni non fossero autentici e non fossero testimonianza di quei fini che vogliamo raggiungere per la protezione degli operatori e per il rispetto di quei tempi necessari ad evitare gli aspetti negativi la-

COMMISSIONI RIUNITE 8^a e 10^a

5° RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1978)

mentati in passato. Ecco il senso della legge; ecco perchè sono d'accordo col relatore nel chiedere l'approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

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, e successive modificazioni e integrazioni, 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 dei predetti Regolamenti CEE.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

L'articolo 2 non è stato modificato.

Do lettura dell'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 3.

L'autorizzazione per le operazioni di montaggio e di riparazione degli apparecchi di controllo di cui al precedente articolo 1, de-

nominati cronotachigrafi CEE, ai sensi dell'articolo 14 del Regolamento CEE numero 1463/70, e successive modificazioni e integrazioni, 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 dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 4 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 4.

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 5 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 5.

I controlli periodici di cui alla lettera b) capitolo VI dell'allegato I al Regolamento CEE n. 1463/70, e successive modificazioni e integrazioni, sono effettuati alle date e se-

COMMISSIONI RIUNITE 8^a e 10^a

5° RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1978)

condo le modalità da stabilire mediante decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 6 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 6.

Le tariffe da applicare dalle officine o dai montatori per le operazioni di verifica o controllo dei cronotachigrafi CEE, previste dalla presente legge, sono fissate dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentiti le associazioni più rappresentative delle categorie interessate e il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

La Camera dei deputati ha soppresso l'articolo 7 del testo approvato dal Senato.

Poichè nessuno ne propone il ripristino procediamo nell'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 7 (già articolo 8 nel testo approvato dal Senato) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 7.

Agli organi di polizia indicati nell'articolo 137 del decreto del Presidente della Repubblica 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 8, 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, e successive modificazioni e integrazioni, sono altresì soggetti al controllo dell'Ispettorato del lavoro.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 8 (già articolo 9) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 8.

Agli Uffici metrici centrale e provinciali 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 precedente lettera *b*), in sede di montaggio, riparazione, verifica e controllo dei cronotachigrafi CEE.

Agli stessi uffici sono inoltre affidati gli ulteriori compiti previsti nei regolamenti che saranno emanati in esecuzione della presente legge.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 9, (già articolo 10) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

TITOLO II

DEI DIRITTI ERARIALI E DELLE TASSE SULLE CONCESSIONI GOVERNATIVE

Art. 9.

L'autorizzazione di cui al precedente articolo 3 è subordinata al pagamento della tassa di concessione governativa, prevista dal decreto del Presidente della 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-*bis*, il seguente n. 89-*ter*:

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

E approvato.

Il primo comma dell'articolo 10 (già articolo 11) non è stato modificato.

Do lettura del secondo comma dell'articolo 10 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« I relativi proventi affluiscono ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

E approvato.

Metto ai voti l'articolo 10 quale risulta nel testo modificato.

E approvato.

L'articolo 11 (già articolo 12) non è stato modificato.

Do lettura dell'articolo 12 (già articolo 13) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

TITOLO III

SANZIONI

Art. 12.

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 del pagamento di una somma da lire 150.000 a lire 300.000.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

E approvato.

Do lettura dell'articolo 13 (già articolo 14) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 13.

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, e successive modificazioni e integrazioni, e delle prescrizioni stabilite, ai sensi del precedente articolo 3, dal Ministro 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.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

E approvato.

Do lettura dell'articolo 14 (già articolo 15) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 14.

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, e successive modificazioni e integrazioni, o alle prescrizioni stabilite, ai sensi dei predetti articoli 4 e 5, dal Ministro 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.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

L'articolo 15 (già articolo 16) non è stato modificato.

Il primo e il terzo comma dell'articolo 16 (già articolo 17) non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Do lettura del secondo comma dell'articolo 16 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« Alla stessa sanzione amministrativa sono soggetti anche i membri dell'equipaggio che circolano in violazione degli obblighi di cui all'articolo 15 del predetto Regolamento CEE ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 16 quale risulta nel testo modificato.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 17 (già articolo 18) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 17.

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, e successive modificazioni e integrazioni, 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.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 18 (già articolo 19) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 18.

Il conducente e gli altri membri dello equipaggio di un veicolo, per il quale ai sensi del Regolamento CEE n. 1463/70, e successive modificazioni e integrazioni, 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.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 19 (già articolo 20) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 19.

Chiunque contravvenga alle disposizioni del Regolamento CEE n. 1463/70, e successive modificazioni e integrazioni, nonché alle disposizioni della presente legge e dei relativi regolamenti d'attuazione per le qua-

COMMISSIONI RIUNITE 8^a e 10^a

5° RESOCONTO STEN. (25 ottobre 1978)

li non sia prevista una specifica sanzione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 15.000 a lire 30.000.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Il primo e il terzo comma dell'articolo 20 (già articolo 21) non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Do lettura del secondo comma dell'articolo 20 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

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

alla Prefettura, per le violazioni di cui agli articoli 15, 17, 18 e 19 della presente legge;

agli Uffici provinciali metrici e del saggio dei metalli preziosi, per le violazioni di cui agli articoli 12, 13, 14 e 16 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 20 quale risulta nel testo modificato.

È approvato.

Do lettura del primo comma dell'articolo 21 (già articolo 22) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« Nel caso di ripetute inadempienze alle norme di cui alla presente legge e a quelle del Regolamento CEE n. 1463/70, e successive modificazioni e integrazioni, 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 dei predetti Regolamenti CEE, non vi abbiano provveduto entro un congruo termine ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Il secondo e il terzo comma dell'articolo 21 non sono stati modificati.

Do lettura del quarto comma dell'articolo 21 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« 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 Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. Contro i provvedimenti di sospensione e revoca adottati dai competenti Uffici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ai sensi del predetto comma il ricorso è presentato al Ministro dei trasporti. I provvedimenti adottati da autorità diverse sono definitivi ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 21 quale risulta nel testo modificato.

Do lettura dell'articolo 22 (già articolo 23) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 22.

Nei casi di trasporto di viaggiatori in cui un provvedimento di abilitazione legato al singolo veicolo non è previsto, ovvero 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 della mo-

torizzazione civile e dei trasporti in concessione, ai sensi delle disposizioni di cui al precedente articolo, è la carta di circolazione del veicolo.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti

È approvato.

Do lettura dell'articolo 23 (già articolo 24) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 23.

I proventi delle sanzioni di cui agli articoli 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 e 19 vanno imputati al capitolo 2301, dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 24 aggiunto dalla Camera dei deputati:

Art. 24.

Le sanzioni previste dai precedenti articoli 15, 16 e 17 saranno applicate a partire da sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente legge.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 25 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

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 emanati i regolamenti per l'applicazione della presente legge.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

In relazione alle modifiche introdotte nel testo approvato dalla Camera dei deputati, il titolo del disegno di legge, che era originariamente il seguente: « Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, modificato col Regolamento CEE numero 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 », è stato così modificato: « Attuazione del Regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970, e successive modificazioni e integrazioni, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada ».

Poichè non si fanno osservazioni, il nuovo titolo si intende accolto.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta termina alle ore 10,30.