

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 67° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione congiunta e rinvio:

« Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi » (596) (D'iniziativa dei senatori Cengarle ed altri);

« Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli » (855);

« Norme di sicurezza per gli autoveicoli » (1378) (D'iniziativa del senatore Pinna):

PRESIDENTE . . .	Pag. 1093, 1094, 1095 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES . . . . .	1101
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti . . . . .	1095, 1099, 1101
CROLLALANZA . . . . .	1094, 1095, 1098 e <i>passim</i>
MADERCHI . . . . .	1094, 1095, 1096 e <i>passim</i>
PACINI, relatore alla Commissione . . . . .	1094, 1095 1096 e <i>passim</i>
SANTI . . . . .	1101

La seduta ha inizio alle ore 10,45.

C E B R E L L I , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione congiunta e rinvio dei disegni di legge:

« Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi » (596), d'iniziativa dei senatori Cengarle ed altri;

« Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli » (855);

« Norme di sicurezza per gli autoveicoli » (1378), d'iniziativa del senatore Pinna

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge:

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

67° RESOCONTO STEN. (15 gennaio 1975)

« Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi », di iniziativa dei senatori Cengarle, Togni, Treu, Pacini e Calvi; « Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli »; « Norme di sicurezza per gli autoveicoli », d'iniziativa del senatore Pinna.

Data la connessione dei tre disegni di legge, si procederà ad una discussione congiunta.

Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

**PACINI**, *relatore alla Commissione*. Come i colleghi ricorderanno il 18 dicembre 1973 fu nominata una Sottocommissione per l'esame dei disegni di legge n. 855, 596 e 1378, al fine di consentire un più approfondito esame e predisporre un testo definitivo da sottoporre all'esame della Commissione.

La Sottocommissione si è riunita diverse volte, anche con l'apporto di funzionari del Ministero dei trasporti, ed ha predisposto una serie di emendamenti. Mi limiterò, quindi, a dare solo una breve indicazione dei contenuti degli emendamenti per consentire ai colleghi di meglio conoscere il testo ed anche per consentire l'apporto di eventuali ulteriori modificazioni.

È anzitutto prevista l'obbligatorietà, per tutti gli autoveicoli, della applicazione di attacchi per le cinture di sicurezza, nonché delle cinture di sicurezza per i posti anteriori. Sia gli attacchi che le cinture debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti; gli estremi di tale approvazione dovranno essere riportati sul materiale utilizzato negli autoveicoli. Si stabilisce inoltre l'uniformità di colore delle luci anteriori e posteriori e degli indicatori di direzione nonché l'obbligatorietà dei dispositivi di disappannamento e di antifurto.

Si stabilisce ancora — e negli emendamenti sono indicate anche le cifre — l'entità delle ammende e delle multe. Devo far presente che in Sottocommissione, tenuto conto del parere fornito dalla Commissione giustizia sul disegno di legge che stiamo discuten-

do, si era aperta una discussione, all'articolo 10, sull'opportunità di mantenere le sanzioni penali, ovvero di sostituirle con sanzioni solo amministrative. La Commissione giustizia, infatti, nell'esprimere il proprio parere, aveva indicato l'opportunità di sostituire alla sanzione penale una di tipo amministrativo. In verità in Sottocommissione si è preferito mantenere anche la sanzione penale.

Il disegno di legge stabilisce inoltre le dimensioni e le caratteristiche delle targhe, e dei dispositivi retrovisivi. Presento inoltre questa mattina un emendamento, che non era stato discusso in sede di Sottocommissione, proposto dal Ministero dei trasporti, e che potrebbe essere inserito come articolo 1-bis. Esso prevede che: « Gli pneumatici degli autoveicoli, dei filoveicoli, dei motoveicoli, nonché dei rimorchi di autoveicoli, debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione ».

Questi sono, in sostanza, i contenuti del testo approvato dalla Sottocommissione, che sottopongo al giudizio dei colleghi.

**PRESIDENTE**. Dichiaro aperta la discussione generale

**CROLLALANZA**. Mi sembra che il relatore abbia esaurientemente chiarito il lavoro svolto dalla Sottocommissione, che ha avuto il contributo anche dei funzionari del Ministero dei trasporti. Mi sembra, quindi, che non rimanga altro da fare che passare alla lettura degli articoli e provvedere alla approvazione dei singoli emendamenti che derivano dagli accordi intervenuti. Si tratta, in effetti, di dare esecuzione a norme già esistenti sul piano internazionale, o in via di elaborazione; esecuzione che ci metterebbe in condizione di adeguarci alle misure di sicurezza già approvate in campo internazionale. Proporrei, quindi, di passare senz'altro agli articoli.

**MADERCHI**. Non sono affatto di questa opinione. È vero che in pratica si tratta di approvare norme che fanno parte di accordi di carattere internazionale, ma

8ª COMMISSIONE

67° RESOCONTO STEN. (15 gennaio 1975)

c'è da tenere presente che ci troviamo in un momento di particolare debolezza della nostra economia, ed una modificazione non lieve delle caratteristiche costruttive degli autoveicoli, quando il settore è pesantemente in crisi, non potrà portare altro che ad un eccessivo aumento dei costi, con le conseguenti ripercussioni sulla produzione e quindi sull'occupazione. Non so, insomma, se sia il momento più opportuno per approvare una proposta del genere senza neppure un tentativo di analisi delle ripercussioni negative che tale approvazione avrebbe nella nostra economia.

**CROLLALANZA.** Ma l'ultimo emendamento prevede tre anni per l'applicazione della legge.

**MADERCHI.** Siamo d'accordo, ma l'industria automobilistica è ancor oggi, insieme all'edilizia, una delle attività trainanti della nostra economia, e quella che si trova maggiormente in crisi; personalmente quindi ritengo che sarebbe un gravissimo errore approvare tali norme in questo momento. D'altra parte i trattati internazionali ai quali pensiamo di adeguarci oggi con queste norme sono abbastanza lontani nel tempo; li abbiamo ignorati fino ad oggi e credo che non sia affatto indispensabile approvare tali norme proprio in questo momento.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**PACINI, relatore alla Commissione.** Innanzi tutto devo ricordare che in Sottocommissione gli emendamenti e la discussione hanno portato ad una decisione unanime, senza alcuna distinzione, e mi sembra, questo un fatto significativo; c'è da tener presente poi che si tratta di una serie di norme che discendono da accordi internazionali che quasi tutti gli Stati europei hanno già accolto; è necessario, infine, porre le nostre case automobilistiche nella condizione di potersi assicurare la concorrenzialità sui mercati europei.

Ma voglio anche aggiungere un'altra cosa. Che è vero quanto dice il collega Maderchi,

che cioè può darsi che queste disposizioni comportino un aumento dei costi degli autoveicoli. Però bisogna tener presente che anzitutto si tratta di una serie di norme che già sono in gran parte messe in atto dalle case costruttrici delle autovetture. Quindi non si può dire che noi obblighiamo le case a fare ciò che non fanno perchè tutte le case costruttrici si stanno adeguando alla normativa europea per quanto riguarda la costruzione delle autovetture. Noi in pratica diamo una disciplina giuridica a tutta una serie di iniziative e di provvedimenti che sono già in atto.

Poi c'è un altro aspetto che va valutato. Se queste norme che noi ci apprestiamo a varare — cosa che mi auguro avvenga questa mattina — garantiscono la sicurezza delle autovetture e dello stesso traffico, è chiaro che se anche ci sarà — cosa della quale io dubito — un minimo aumento dei costi, questo aumento sarà compensato dall'auspicata diminuzione dei costi dell'infortunistica.

Fatte queste considerazioni, mi permetto di dire che opportuno che la Commissione approvi stamane il disegno di legge e gli emendamenti, perchè credo sia veramente arrivato il momento di dare sanzione definitiva a queste norme.

**PRESIDENTE.** Do la parola al sottosegretario Degan al quale, a nome di tutta la Commissione, auguro buon lavoro.

**DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti.** Ringrazio gli onorevoli senatori di questo augurio. Da parte mia desidero assicurare che per le occasioni che avremo di incontro, ci sarà lo spirito di collaborazione più ampio con il Parlamento. In via generale, mi pare di poter dire intanto che è apprezzabile il lavoro svolto dalla sottocommissione, lavoro al quale hanno preso parte anche funzionari del Ministero. Auspico, quindi, che il disegno di legge possa arrivare a conclusione sollecita.

Il tema della sicurezza dei trasporti è diventato sempre più importante. L'auto sicura è stata una questione largamente dibattuta in questi ultimi tempi. E mi pare che il disegno di legge venga incontro a que-

8ª COMMISSIONE

67° RESOCONTO STEN. (15 gennaio 1975)

sta esigenza. Peraltro desidero ancora riserarmi un giudizio sugli articoli 1-bis e 8-bis perchè devo ammettere francamente che ne sto prendendo visione in questa sede. Mi sembrano di notevole rilievo sia l'uno che l'altro. Penso di poter esprimere il mio parere già nel corso della seduta, dopo aver preso contatto con i tecnici del Ministero. Perciò chiedo l'accantonamento di questi due articoli, anche perchè essi, in sostanza, escono un po' dalla generale filosofia del disegno di legge e, in qualche misura, si possono definire aggiuntivi.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo dunque all'esame degli articoli del disegno di legge n. 855, cui faremo riferimento come testobase.

Ne do lettura:

Art. 1.

I veicoli, indicati nell'articolo 26 del testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono rispondere alle seguenti prescrizioni.

Le autovetture debbono essere munite di idonei attacchi, per l'eventuale applicazione di cinture di sicurezza, in corrispondenza dei posti disponibili per il conducente e per ogni altra persona. Gli altri autoveicoli debbono essere muniti dei detti attacchi in corrispondenza dei posti situati nella cabina di guida.

Le autovetture destinate ad essere locate senza conducente, quelle destinate al servizio pubblico da piazza e quelle destinate al servizio di noleggio con conducente, debbono essere equipaggiate di cinture di sicurezza limitatamente ai posti anteriori.

Le cinture di sicurezza debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e debbono recare gli estremi dell'approvazione.

La Sottocommissione propone di sostituire il testo dell'articolo con il seguente:

Art. 1.

Gli autoveicoli indicati nell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazio-

ne stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere muniti di idonei attacchi per l'applicazione di cinture di sicurezza, in corrispondenza dei posti previsti; per gli autobus detta prescrizione si applica limitatamente ai posti anteriori.

Gli autoveicoli debbono essere equipaggiati di cinture di sicurezza limitatamente ai posti anteriori.

Le cinture di sicurezza debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione.

Pongo ai voti il suddetto emendamento.  
(È approvato).

Dopo l'articolo 1 è stato proposto un articolo 1-bis.

**P A C I N I , relatore alla Commissione.** Prima di esaminarlo, penso che sia opportuno attendere il parere del Governo.

**P R E S I D E N T E .** Bene. Allora accantoniamo per il momento l'emendamento e passiamo all'articolo 2, di cui do lettura:

Art. 2.

Gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi di autoveicoli, che non siano muniti posteriormente di pianale di carico o di carrozzeria, o siano tali che la parte più bassa del pianale di carico o della carrozzeria disti dal suolo di oltre 0,70 metri su una lunghezza superiore a 0,60 metri, debbono essere muniti posteriormente di robusti paraurti o di analogo dispositivo di protezione.

La Sottocommissione ne propone la soppressione.

**M A D E R C H I .** Io non capisco perchè sia necessario abolire l'articolo 2. Chiedo una spiegazione.

**P A C I N I , relatore alla Commissione.** Perchè, per quanto riguarda il dispositivo di protezione dei veicoli, l'argomento è trattato meglio all'articolo 10-ter.

8ª COMMISSIONE

67° RESOCONTO STEN. (15 gennaio 1975)

P R E S I D E N T E . Allora metto ai voti la soppressione dell'articolo 2.

(È approvata).

#### Art. 3.

Gli indicatori di direzione, prescritti dall'articolo 45, comma settimo, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono emettere luce lampeggiante arancione in avanti, lateralmente e all'indietro.

Faccio presente che, in questo articolo, pur uniformato con la normativa vigente, dopo le parole: « testo unico » debbono essere aggiunte le altre: « delle norme sulla circolazione stradale ».

Metto ai voti questo emendamento formale.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

#### Art. 4.

I veicoli a motore che debbono essere muniti di tergicristallo ai sensi dell'articolo 48, comma terzo, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere altresì muniti di dispositivo lavavetro e di dispositivo di disappannamento e di sbrinamento, atti ad assicurare la trasparenza del parabrezza.

Metto ai voti l'articolo 4, con l'intesa che anche ad esso è apportato il medesimo emendamento approvato all'articolo 3 e per le stesse ragioni.

(È approvato).

#### Art. 5.

Gli autoveicoli ed i motoveicoli debbono essere muniti di dispositivo antifurto, tale da impedire il funzionamento del motore o

tale da assicurare il bloccaggio di un organo essenziale del veicolo.

(È approvato).

#### Art. 6.

Negli autoveicoli e nei motoveicoli i comandi per la guida debbono essere disposti in modo da consentire una agevole e sicura manovra e da evitare, per quanto possibile, il rischio di manovre intempestive. I detti comandi debbono essere facilmente identificabili.

(È approvato).

M A D E R C H I . Chiedo di parlare. Tutti gli articoli che abbiamo approvato introducono delle modificazioni agli attuali dispositivi, anzi rendono obbligatori certi dispositivi che prima erano soltanto facoltativi. Lo sbrinatori, il disappannante, tutte queste cose sono presenti attualmente solo nelle auto di grossa cilindrata, non in quelle di media e piccola cilindrata. Ciò comporterà inevitabilmente degli aumenti dei costi. Per questo motivo noi non abbiamo votato.

P R E S I D E N T E . Proseguiamo l'esame degli articoli.

#### Art. 7.

I motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli ed i rimorchi di autoveicolo debbono essere costruiti ed equipaggiati in maniera da ridurre, per i loro occupanti e per gli altri utenti della strada, il pericolo in caso di incidente.

In particolare debbono rispondere alle prescrizioni di carattere generale di cui appresso:

non debbono esservi all'esterno del veicolo ornamenti od altri oggetti che, presentando spigoli o sporgenze non indispensabili, siano suscettibili di costituire un pericolo per gli altri utenti della strada;

l'interno del veicolo deve essere realizzato in maniera da ridurre le conseguenze di bruschi contatti degli occupanti contro le

8ª COMMISSIONE

67° RESOCONTO STEN. (15 gennaio 1975)

pareti anteriori e laterali, contro il tetto e contro i sedili;

i sedili debbono presentare caratteristiche di sufficiente robustezza e di adeguato appoggio, nonchè essere solidamente ancorati al veicolo;

il dispositivo di guida deve essere realizzato in maniera da attenuare per il conducente le conseguenze di un urto frontale;

le porte debbono essere assicurate alla struttura del veicolo in modo da ridurre la possibilità di apertura intempestiva ed involontaria anche in caso di incidente;

l'interno del veicolo deve essere munito di adeguata protezione che eviti danno agli occupanti a seguito di spostamenti del carico;

la struttura del veicolo deve essere tale da assorbire, almeno parzialmente, l'energia d'urto in qualsiasi direzione in caso di incidente e tale comunque da lasciare all'interno uno spazio minimo di sopravvivenza;

la disposizione e la realizzazione degli organi del veicolo debbono essere tali da ridurre i rischi d'incendio.

La Sottocommissione propone di lasciare invariato questo articolo, tranne che al secondo comma, dove l'ultimo capoverso verrebbe sostituito con il seguente: « La disposizione e la realizzazione degli organi del veicolo, nonchè il suo equipaggiamento, debbono essere tali da ridurre i rischi d'incendio e le conseguenze relative ».

M A D E R C H I . Questa è una disposizione talmente generica e talmente, direi, inutile com'è formulata che non serve a niente. O scriviamo delle norme chiare o diciamo che il Ministero è incaricato di stabilire quali debbono essere queste norme.

P R E S I D E N T E . Tutto l'articolo dice cose che sembrano logiche e naturali. Sentiamo la Commissione cosa ne pensa...

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Il problema del dispositivo antincendio è nato nel prendere in esame l'articolo 1 del disegno di legge d'iniziativa del senatore

Pinna. Ne abbiamo parlato a lungo in sede di Sottocommissione, alla presenza dei tecnici del Ministero dei trasporti. E a giudizio dei tecnici del Ministero e per l'esperienza, forse, che ognuno di noi ha delle autovetture, è apparso difficile poter dare delle indicazioni precise circa i dispositivi antincendio da utilizzare nelle macchine. Per esempio, le stesse bombolette che sono in uso ora, a seconda di dove sono messe all'interno dell'autovettura, o non servono a niente o possono essere a loro volta causa di incendio...

M A D E R C H I . Perchè scoppiano...

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Allora, per venire incontro a un'esigenza espressa appunto dal collega Pinna e che, tutto sommato, trova la Sottocommissione disponibile ad accoglierla, si è provveduto a formulare questa norma che dovrebbe servire come indicazione ai costruttori e nello stesso tempo anche al Ministero per portare avanti un tipo di intervento su questo problema; indicazione che è effettivamente un po' generica, ma che, allo stato attuale delle cose, appare come l'unica possibile per ridurre i rischi di incidenti, non avendo altri argomenti per raggiungere tale scopo, dato che dal punto di vista tecnico, ripeto, non ci sono elementi tali da poter stabilire una norma più precisa e puntuale.

P R E S I D E N T E . Leggendo l'articolo 7 si ha l'impressione di cui si è parlato, però c'è l'articolo 8 che chiarisce tutti gli interrogativi.

C R O L L A L A N Z A . È necessario dare la possibilità a ogni singolo costruttore di adottare i criteri tecnici più opportuni.

P R E S I D E N T E . Siccome l'articolo 8 si richiama a distinti decreti che il Ministro deve emanare affinché le varie disposizioni consacrate nell'articolo 7 vengano stabilite in una certa maniera, non si può fare a meno di elencarle.

Dopo la spiegazione chiara e precisa del senatore Pacini, io credo che l'articolo 7 si possa approvare.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è d'accordo. Effettivamente si tratta di indicazioni relative a delle norme che poi vengono accompagnate da apposito regolamento; norme che nell'ambito della legge sarebbe difficile formulare e che poi, nell'applicazione, risulterebbero di una rigidità tale da compromettere quell'adeguamento necessario al progredire della tecnica.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento sostitutivo dell'ultimo capoverso dell'articolo 7, di cui ho dato in precedenza lettura.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 7 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

#### Art. 8.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile stabilisce con suoi decreti le caratteristiche degli attacchi per le cinture di sicurezza e quelle per l'approvazione dei tipi delle cinture di sicurezza, le caratteristiche del dispositivo di protezione posteriore di cui all'articolo 2, le caratteristiche dei dispositivi per la trasparenza del parabrezza di cui all'articolo 4, le caratteristiche dei dispositivi antifurto di cui all'articolo 5, nonché le prescrizioni tecniche dettagliate per realizzare le esigenze di cui è fatto obbligo dagli articoli 6 e 7.

Le norme oggetto dei decreti di cui sopra dovranno essere allineate alle Raccomandazioni e ai Regolamenti che in materia sono e saranno emanati dall'Ufficio europeo della Organizzazione delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa, semprechè le norme contenute nelle Raccomandazioni e nei Regolamenti non contrastino con le norme contenute in leggi o decreti del Presidente della Repubblica in vigore in Italia.

In ognuno dei decreti sono stabiliti il contrassegno, e la relativa apposizione, che indicano la conformità del veicolo o del dispositivo alle norme del decreto stesso.

La Sottocommissione ha proposto di sostituire il testo dell'intero articolo con il seguente:

#### Art. 8.

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche degli attacchi e delle cinture di sicurezza di cui all'articolo 1, dei dispositivi per la trasparenza del parabrezza di cui all'articolo 4, dei dispositivi antifurto di cui all'articolo 5, nonché le modalità tecniche da osservare in ottemperanza alle prescrizioni di cui agli articoli 6 e 7.

Le norme oggetto dei predetti decreti dovranno essere in armonia con le raccomandazioni ed i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

In ciascuno dei predetti decreti saranno stabilite le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità del veicolo o dei dispositivi alle norme del decreto stesso, nonché le modalità della relativa apposizione.

Lo metto ai voti.

(È approvato).

La Sottocommissione ha inoltre proposto una serie di articoli aggiutivi, dei quali do lettura:

#### Art. 8-bis.

Il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le caratteristiche costruttive degli autobus anche in relazione all'uso al quale essi sono destinati.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Prego il Presidente di accantonarlo, avendo bisogno di acquisire alcuni chiarimenti.

P R E S I D E N T E . Sta bene. Passiamo agli articoli successivi.

#### Art. 8-ter.

Qualora una o più delle esigenze di sicurezza previste nella presente legge siano og-

getto di direttive del Consiglio o della Commissione della Comunità economica europea, in vigore in Italia, queste ultime vanno applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942.

M A D E R C H I . Per quanto riguarda l'articolo aggiuntivo 8-ter desidero conoscere a che cosa si riferisce la norma su richiamata. Abbiamo avuto il testo soltanto oggi in Commissione e non ho avuto il tempo di andare a consultare l'oggetto di questo richiamo.

P R E S I D E N T E . La legge 27 dicembre 1973, n. 942: « Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi » all'articolo 9 dice testualmente: « A richiesta dei produttori o dei costruttori, un dispositivo o un veicolo, per quanto riguarda uno o più requisiti, può essere omologato in alternativa a quanto prescritto dall'articolo 1 secondo le prescrizioni tecniche contenute nei Regolamenti e nelle Raccomandazioni emanate dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa, accettate dal Ministro dei trasporti e aviazione civile ».

M A D E R C H I . Quindi, se una o più esigenze di sicurezza previste in questa legge sono oggetto di direttive da parte del Consiglio o della Commissione della Comunità economica europea, queste ultime vanno applicate.

P R E S I D E N T E . È una ripetizione dell'articolo 9 della legge predetta.

C R O L L A L A N Z A . Quasi tutte queste norme sono già in atto. Le altre sono in elaborazione a Bruxelles. I funzionari che sono venuti in sottocommissione e che fanno parte della Commissione di Bruxelles hanno dichiarato che si stanno predisponendo gli articoli relativi.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Si sarebbe dovuta fare una nuova legge, il che non avrebbe avuto senso.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo aggiuntivo 8-ter.

(È approvato).

#### Art. 9.

Le disposizioni di cui ai precedenti articoli non si applicano per i veicoli appartenenti alle Forze armate, ai Corpi armati dello Stato, al Corpo dei vigili del fuoco, alla Croce rossa italiana e al Corpo forestale dello Stato, nonché per i veicoli immatricolati in Italia con targhe « CD » oppure « EE ».

Le disposizioni contenute negli articoli 1, 2, 4, 5, 6 e 7 si applicano per i veicoli nuovi che saranno immatricolati dopo un anno dalla data di pubblicazione dei relativi decreti previsti dall'articolo 8.

La disposizione dell'articolo 3 si applica per i veicoli nuovi che saranno immatricolati dopo un anno dalla data di pubblicazione della presente legge.

A questo articolo è stato proposto dalla Commissione di sostituire il primo comma con il seguente: « Le disposizioni di cui ai precedenti articoli non si applicano per i veicoli appartenenti alle Forze armate, ai Corpi armati dello Stato, al Corpo dei vigili del fuoco e al Corpo forestale dello Stato, nonché per i veicoli immatricolati in Italia con targhe « CD » oppure « EE ». Le predette disposizioni si applicano alle autoambulanze in quanto compatibili con le particolari esigenze di tali veicoli.

M A D E R C H I . Non capisco il valore di questa disposizione perchè le norme di sicurezza per i conducenti degli autoveicoli e per i trasportati servono a garantire l'incolumità degli stessi. Perchè dunque gli appartenenti alle Forze armate, ai Corpi armati dello Stato, al Corpo dei vigili del fuoco e al Corpo forestale dello Stato debbono essere più esposti degli altri?



8<sup>a</sup> COMMISSIONE

67° RESOCONTO STEN. (15 gennaio 1975)

SANTI. Per la diversa struttura dei veicoli.

MADERCHI. Allora, se questi Corpi usano delle macchine che non sono di serie, bisogna specificare che queste disposizioni non sono state emanate tanto per i trasportatori, quanto invece per quanto riguarda i rapporti con i terzi. Se nella circolazione ci sono delle macchine dotate di certi dispositivi e delle altre che invece non ne hanno, in questo caso si crea veramente una possibilità di incidenti, perchè quel tale veicolo ha lo sbrinatori, l'altro invece non ce l'ha, quello ci vede e l'altro non ci vede, quello ha le luce gialle, l'altro le ha rosse, non si capisce più niente. Queste norme debbono valere per tutte le Forze armate, in quanto compatibili, si capisce, con le funzioni che esse esplicano.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Il senatore Maderchi ha aperto la stessa discussione che abbiamo fatto in sede di Sottocommissione, dove quasi tutti erano del parere che egli stava esprimendo poc'anzi, cioè assoggettare anche i veicoli delle Forze armate alle norme che regolano gli altri autoveicoli. Senonchè la Sottocommissione ha poi acceduto ai chiarimenti forniti dal rappresentante del Ministero dei trasporti. Cioè il tipo di utilizzazione dei mezzi delle Forze armate è del tutto particolare.

Ma il discorso più convincente che ha indotto la Sottocommissione a rivedere l'articolo 9 è stata la difficoltà che si sarebbe creata per ottenere su questo punto il necessario concerto con il Ministero della difesa. Purtroppo questa è la realtà, di cui, peraltro, occorre tener conto. Se avessimo dovuto concertare questa parte del disegno di legge con il Ministero della difesa, probabilmente i tempi di approvazione dello stesso si sarebbero allungati a dismisura.

In definitiva, da una discussione su tali argomenti, piuttosto lunga e vivace, tenuta in Sottocommissione, è scaturita la proposta di modifica di questo articolo.

AVEZZANO COMES. Dobbiamo, innanzi tutto, partire da un presupposto: i

mezzi militari girano per le nostre città, sulle nostre autostrade, fanno parte del normale traffico; devono quindi essere considerati alla pari con le altre macchine. Non ci sono dubbi su questo. Se proprio vogliamo escludere i mezzi speciali delle Forze armate, ebbene, penso che possiamo escludere solo i carri armati, dal momento che difficilmente circolano con le altre vetture; ma solo questi.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Ma c'è una serie di attrezzature automontate e di vetture speciali.

AVEZZANO COMES. Ma non dobbiamo ritrarci intimoriti davanti a questi mezzi. Dobbiamo approvare il disegno di legge così come era nel testo originario; il Ministro della difesa si atterrà a queste nostre disposizioni.

CROLLALANZA. Indiscutibilmente sia Maderchi che Avezzano Comes hanno ragione quando dicono che non ci dovrebbe essere motivo per cui i mezzi delle Forze armate siano sottratti alla normale disciplina per la sicurezza della circolazione. Sta di fatto che anche noi, in sede di Sottocommissione, avevamo sottolineato l'opportunità che tale regolamentazione fosse estesa ai mezzi delle Forze armate. Il motivo reale della non estensione risiede, a mio avviso, nel fatto che le Forze armate possono così evitare un aumento di costi.

MADERCHI. Potremmo inserire un articolo che imponga anche alle Forze armate il rispetto di queste norme.

AVEZZANO COMES. Nel testo attuale, invece, anche le normali macchine di serie in dotazione alle Forze armate potrebbero fare come vogliono.

DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non posso non apprezzare l'animo che ha alimentato gli interventi degli

8ª COMMISSIONE

67° RESOCONTO STEN. (15 gennaio 1975)

onorevoli senatori. Peraltro, se si dovesse procedere al totale adeguamento, senza limitazioni, dei veicoli delle Forze armate in genere, probabilmente troveremmo anche difficoltà di natura tecnica dovute al tipo di utilizzazione di questi veicoli.

Rendendomi conto, però, della giustezza delle esigenze prospettate, chiederei alla Commissione di concedere al Governo il tempo necessario per un ulteriore approfondimento ed anche per eventuali contatti con il Ministero della difesa circa la possibilità di una formulazione che contemperì tutte le esigenze.

**P R E S I D E N T E .** Il Governo chiede quindi un rinvio della discussione ad altra seduta per poter approfondire la questione anche mediante opportuni contatti con il Ministero della difesa.

Poichè non si fanno osservazioni il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*La seduta termina alle ore 11,40.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*  
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO