COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

22.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 MAGGIO 2012

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

PAG.

Sulla pubblicità dei lavori:

Valducci Mario, *Presidente* 3

Audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta, sull'attuale situazione del trasporto stradale e autostradale *(ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento)*:

Valducci Mario, *Presidente* 3, 11, 14, 20, 23

Biasotti Sandro (PdL) 16

Garofalo Vincenzo (PdL) 14

PAG.

Improta Guido, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti* 3, 21

Lovelli Mario (PD) 19

Mereu Antonio (UdCpTP) 20

Monai Carlo (IdV) 19

Nizzi Settimo (PdL) 18

Toto Daniele (FLpTP) 17

Velo Silvia (PD) 11

ALLEGATO: Documentazione consegnata dal sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta 25

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 9,35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta, sull'attuale situazione del trasporto stradale e autostradale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del Regolamento, l'audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta, sull'attuale situazione del trasporto stradale e autostradale.

Do la parola al sottosegretario Guido Improta per lo svolgimento della relazione.

GUIDO IMPROTA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Vi è stato distribuito un fascicolo un po' voluminoso, perché ho cercato di informare quest'audizione allo spirito che ha da sempre caratterizzato il rapporto di collaborazione tra Commissione e Governo, fornendovi anche una serie di allegati, connessi soprattutto all'autotrasporto, che costituisce la prima sezione del fascicolo. In questo modo la Commissione potrà essere esaurientemente informata anche sull'attività amministrativa posta in essere dal ministero e dei documenti adottati dal dicastero.

Le altre sezioni riguardano il trasporto pubblico locale, i pedaggi autostradali anche con un aggiornamento sull'iter di approvazione del contratto di programma con l'ANAS, un'informativa sullo stato degli stanziamenti a favore delle infrastrutture viarie, anche se forse questa è ridondante rispetto all'audizione informale che avete avuto ieri con il responsabile della struttura tecnica di missione, l'ingegnere Incalza. Il fascicolo si conclude con una scheda relativa al mercato dell'auto che, pur non essendo di stretta competenza del mio dicastero, ovviamente, per le tematiche che andiamo a toccare nel corso di quest'audizione, mi sembrava un utile completamento per avere comunque lo scenario completo.

Se il presidente me lo consente, entrerei nel merito delle singole schede, partendo dal settore dell'autotrasporto che, per la sua importanza e per la sua incidenza sulla logistica nel nostro Paese, ovviamente non può prescindere da un precipuo e costante lavoro di interlocuzione con le associazioni, le quali sin dai primi giorni di insediamento del Governo presieduto dal Presidente Monti, non hanno fatto certamente sconto nel rappresentare le criticità che riguardano questo settore e che il ministero che rappresento non ha, certamente, sottovalutato. Si è dato, anzi, da fare per la risoluzione della maggior parte di esse.

Entrerei, quindi, nel merito partendo dal rimborso trimestrale per le accise sul gasolio, riguardo al quale si è provveduto

con l'articolo 61 del decreto-legge n. 1 del 2012. Sono stati accelerati, rispetto agli anni scorsi, gli adempimenti burocratici necessari per il rimborso delle accise. È stata, inoltre, emanata un'apposita norma per consentire dal 2012 il rimborso su base trimestrale anziché annuale, tenendo anche conto dell'esigenza di superare i limiti di 250.000 euro annui previsto per le compensazioni. Infine, con apposito e recentissimo emendamento, in occasione della conversione in legge del decreto-legge in materia fiscale, è stata abrogata la previsione della decadenza dal beneficio ove l'impresa non rispetti i termini per richiedere il rimborso.

Il secondo ambito su cui si è intervenuto è la norma per i divieti di circolazione. Siamo intervenuti con l'articolo 11 del decreto-legge n. 5 del 2012. È stata inserita la norma richiesta dalle associazioni che consente, nello stabilire i divieti, di contemperare le esigenze di sicurezza stradale con gli effetti negativi dei divieti sulle attività di autotrasporto e sul sistema economico produttivo. In applicazione della nuova norma, sono state attivate le procedure per verificare le possibili modifiche del decreto ministeriale recante il calendario dei divieti 2012 ed è stata convocata una riunione di coordinamento anche con le associazioni dell'autotrasporto, per definire tali modifiche già dal periodo estivo.

Con la stessa norma siamo intervenuti anche su altri due ambiti, sull'accesso alla professione e sulla semplificazione dei controlli relativamente al tachigrafo. Per garantire la regolarità del mercato e la professionalizzazione del settore sono state recepite le richieste di molte associazioni e rivista e integrata la normativa, anche alla luce di quanto previsto da altri Paesi europei. In particolare, è stata prevista l'esenzione dall'esame di capacità professionale in caso di esperienza decennale. Sono in corso di emanazione i provvedimenti attuativi da parte del dicastero che rappresento. Per quanto riguarda i controlli sul tachigrafo, la nuova norma prevede il controllo biennale anziché annuale, con un risparmio, per le imprese di medie dimensioni avente un parco mezzi di venti unità, di circa 12.000 euro.

Altre norme su cui siamo intervenuti in fase attuativa riguardano la conferma e la ripartizione delle risorse relative al 2012 per l'autotrasporto. Il 15 febbraio 2012 è stato adottato il decreto interministeriale tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze, che ha ripartito i fondi previsti per gli interventi a favore del settore. Sono già attive le misure di competenza dell'Agenzia delle entrate, il recupero del contributo al Servizio sanitario nazionale sull'assicurazione di responsabilità civile e la deduzione forfettaria delle spese non documentate per imprese monoveicolari. È stata, inoltre, adottata la determina dell'INAIL per la riduzione dei tassi di premio e sono stati comunicati nuovi tassi a tutte le imprese interessate al beneficio e le modalità di recupero dei maggiori premi versati al 16 febbraio 2012. Il Ministero dell'economia e delle finanze sta disponendo le variazioni di bilancio necessarie per l'assegnazione dei fondi per la riduzione dei pedaggi autostradali e per l'*ecobonus*, fondi che, pertanto, saranno a breve disponibili.

Con specifico riferimento agli incentivi agli autotrasportatori per l'utilizzo delle vie del mare, occorre rilevare che l'esperienza italiana ha riscosso successo in ambito comunitario, laddove si è riconosciuta l'applicazione di politiche a favore delle intermodalità innovative ed efficaci, fondate su un meccanismo non distorsivo della concorrenza in grado di incentivare la domanda di intermodalità. Lo stesso commissario europeo alle autostrade del mare, de Oliveira, ha più volte citato l'*ecobonus* italiano come *best practice* a livello comunitario. Com'è noto, sono state garantite risorse per 30 milioni di euro per la proroga degli incentivi agli autotrasportatori per l'utilizzo delle vie del mare, a valere sui viaggi effettuati negli anni 2010 e 2011. Pertanto, scaduto il triennio riferito ai viaggi su rotta marittima alternativa alla strada 2007-2009, definite le risorse

per il 2010, è stata richiesta alla Commissione europea la proroga dell'aiuto per un ulteriore biennio.

La proroga è motivata dalla necessità di consentire il consolidamento della nuova modalità di trasporto intermodale nella situazione di crisi economica in atto che ha avuto gravi ripercussioni sulla produzione, e quindi sul trasporto, con particolare riferimento alle modalità meno flessibili. Nonostante in una fase iniziale gli uffici della Commissione avessero dimostrato apertura nei confronti della proroga, si sono susseguite richieste di chiarimenti e informazioni supplementari. Da ultimo, la Direzione generale per la concorrenza della Commissione europea ha fatto sapere informalmente che, nonostante i pareri favorevoli dei diversi uffici, il Servizio giuridico e la Commissione potrebbero considerare non ammissibile la proroga in quanto inizialmente autorizzato per un solo triennio.

Il 13 marzo è stato, quindi, organizzato un incontro con il vicedirettore per gli aiuti di Stato della Direzione generale concorrenza e in tale occasione sono state esposte le ragioni della proroga e sottolineati i gravi problemi politici che sarebbero generati dalla mancata autorizzazione. La procedura per l'erogazione dei contributi relativi al 2010 è, infatti, praticamente conclusa, potendosi quindi procedere ai relativi pagamenti. Nello stesso tempo, è stato firmato il decreto ministeriale che avvia le procedure per la richiesta e gli incentivi relativi ai viaggi 2011, attualmente in registrazione alla Corte dei conti. A valle dell'incontro del 13 marzo sono stati forniti gli ultimi chiarimenti alla Commissione, focalizzati non solo sulle richieste ufficiali di dettaglio, ma anche su quanto emerso nell'incontro stesso. La Commissione ha 60 giorni per dare una risposta.

Nel frattempo, sono stati avviati contatti diretti tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Commissario europeo ai trasporti, Callas, che ha assicurato il proprio interessamento per sbloccare la situazione. Si auspica, quindi, un esito positivo della procedura, e quindi dell'approvazione della proroga per il biennio 2010-2011 per un importo annuo di 30 milioni di euro del regime di aiuti.

Ancora in materia di autotrasporto, desidero sottolineare che è stata firmata dal Ministro Passera la direttiva annuale sul rimborso dei pedaggi autostradali, che trovate come allegato 2, attualmente in registrazione. Le associazioni hanno richiesto di rivedere il decreto ministeriale per l'attivazione di progetti di formazione professionale, e quindi è stato predisposto un nuovo decreto ministeriale, che è già stato firmato dal viceministro Ciaccia, e che prevede l'attivazione contestuale dei progetti di formazione a valere sui fondi 2011 e sui fondi 2012 per complessivi 23 milioni di euro.

Nel frattempo, il Ministero all'economia e delle finanze ha disposto l'assegnazione della cassa necessaria per provvedere all'erogazione dei contributi relativi ai progetti di formazione realizzati nel corso del 2011. I relativi pagamenti, pari a circa 7 milioni euro, sono pertanto in corso di attivazione. In occasione della *spending review*, infine, sarà attivata quanto prima la necessaria concertazione con le categorie per definire la finalizzazione delle risorse a favore del settore per l'anno 2013.

Un ulteriore punto è l'attivazione di verifiche dei costi di assicurazione di responsabilità civile con Antitrust e ANIA. Il Governo è intervenuto sia con l'ANIA, per attivare una verifica circa la situazione di aumento generalizzato dei premi assicurativi di responsabilità civile, sia con una segnalazione all'Antitrust, per attivare una verifica sull'eventuale esistenza di intese o, comunque, di operazioni restrittive della concorrenza tra compagnie di assicurazione.

Sono stati attivati confronti tecnici con l'ANIA, con il coinvolgimento anche della competente struttura del Ministero dello sviluppo economico. È stato concordato di definire un testo di protocollo d'intesa tra i ministeri, l'ANIA e le associazioni, finalizzato all'attivazione di misure condivise che possano portare a una riduzione dei premi.

Non voglio, su questo aspetto, nascondere che c'è ancora una certa resistenza da parte dell'associazione che rappresenta le compagnie di assicurazione, però riteniamo questo un aspetto assolutamente rilevante, su cui il Governo ha già rappresentato in maniera inequivocabile la sua intenzione.

In merito alla conferma dell'operatività dell'impianto della norma, articolo 83-*bis*, sui costi minimi di autotrasporto, anche in relazione al recente parere negativo dell'Antitrust, il Governo segue la materia con molta attenzione. Sono state fornite le dovute risposte all'Autorità ed è stato firmato in data 20 aprile 2012 il decreto interministeriale tra i Ministeri dei trasporti, dello sviluppo economico, dell'economia e finanze e della giustizia, che trovate come allegato numero 3 a questa prima sezione, che definisce le procedure per l'irrogazione delle sanzioni per il mancato rispetto dei costi minimi. Tale decreto è, quindi, stato trasmesso per la registrazione da parte degli organi di controllo. Sono in corso approfondimenti per verificare la possibilità e le modalità per modificare e semplificare la norma. Nel frattempo, in sede di osservatorio sulle attività dell'autotrasporto, è stato avviato il processo per la revisione dei costi, da effettuare entro il 15 giugno di ogni anno.

L'ottavo punto riguarda la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti alla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica per l'anno 2012. Il Ministro ha emanato tale direttiva il 27 febbraio 2012 – allegato 4 – che ha inteso dettare alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica specifici indirizzi programmatici per la compiuta definizione delle politiche di settore per l'anno in corso, con particolare riguardo all'attuazione del piano nazionale della logistica, al funzionamento degli organi interni, alla materia dei controlli e delle limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti, all'interazione della Consulta con l'osservatorio e sulle attività di autotrasporto.

Alla luce di quanto sopra, pertanto, si rileva che tutte le problematiche poste nell'autotrasporto sono state affrontate e in massima parte risolte. Pertanto, gli annunciati nuovi fermi, previsti, ad esempio, per il 28 maggio prossimo venturo, a giudizio del Governo appaiono assolutamente ingiustificati, anche in considerazione della grave crisi economica e della forte sofferenza dei traffici commerciali domestici e internazionali.

Sono ancora in corso alcune ulteriori iniziative che potranno concretizzarsi nel breve termine, come la modifica al regolamento del codice della strada in materia di trasporto eccezionale; la bozza di decreto del Presidente della Repubblica, che trovate come allegato 5, è stata definita e trasmessa alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica; la questione è all'ordine del giorno al prossimo Comitato esecutivo previsto per il 15 maggio.

È stata definita e condivisa con il Ministero del lavoro e il Ministero dell'interno una modifica (allegato 6) degli articoli 174 e 178 al codice della strada in materia di responsabilità delle imprese di autotrasporto in caso di violazione da parte dell'autista delle norme sui tempi di guida e di riposo. Resta, invece, da affrontare, a mio avviso, il tema del rinnovo del parco circolante dei veicoli industriali, che ammontano in Italia a circa 543.000 unità, l'80 per cento delle quali a normativa precedente la categoria Euro 4.

Sul tema, ovviamente, non possiamo che confrontarci anche con la Commissione per cercare di individuare delle soluzioni adeguate, equilibrate e immediatamente realizzabili per il rilancio del settore. Sono, attualmente, al vaglio misure volte all'ammodernamento della flotta e alla sostenibilità ambientale, quali l'utilizzo della leva dei pedaggi autostradali proprio in chiave ambientale, con meccanismi di premialità per coloro che scelgono di investire in mezzi più moderni, sicuri e meno inquinanti; l'eventuale abolizione dei rimborsi per quelle imprese che utilizzano veicoli di categoria fino a Euro 2, liberando maggiori risorse per chi viaggia con mezzi appartenenti a categorie di emissioni più moderne; il recepimento della direttiva 2011/76/CE, cosiddetta direttiva Eurovignette, in termini di tassa-

zione dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada, che impone una differenziazione dell'importo dei pedaggi sulla base della categoria euro di emissione dei veicoli, sul modello di quanto già praticato in Germania con sistema *toll collect*.

Ovviamente, tutte queste ipotesi di lavoro non potranno che essere discusse, oltre che in sede politica, anche in sede tecnica, nel confronto già ricordato con le associazioni di categoria, e non potranno prescindere dalla considerazione che la dimensione delle imprese dell'autotrasporto nel nostro Paese è di gran lunga più modesta rispetto a quelle che operano negli altri Paesi. Tuttavia, questo è un aspetto che, comunque, dovremo gradualmente andare a risolvere, proprio perché è uno degli elementi di fragilità del nostro sistema e anche di ritardo di competitività e di livello di scarsa concorrenza rispetto ai servizi forniti da altre imprese.

Se il presidente e la Commissione me lo consentono, procederei a un rapido *excursus* anche delle altre sezioni, che tenderei a completare, al massimo, nel giro di un quarto d'ora o venti minuti, in modo da consentire poi agli onorevoli di intervenire su quanto ho rappresentato. Andrei, forse, seguendo un criterio di importanza delle materie, per cui tralascerei, per il momento, la parte del trasporto stradale e andrei a quella del trasporto pubblico locale (allegato 7), laddove nella prima parte della relazione, che darei per letta, mi limito a ricordare quali sono stati i passaggi di interlocuzione tra il Governo e gli enti locali, di cui peraltro vi ho già dato conto nello svolgimento di varie interrogazioni presentate sia in Aula sia in Commissione.

Mi soffermerei un po' di più sugli ultimi avvenimenti, in particolare sull'interlocuzione in sede di Conferenza unificata, allorquando le amministrazioni regionali hanno consegnato un documento, lo scorso 4 aprile, che è stato oggetto di ulteriore approfondimento in sede tecnica il 3 maggio. Anche su una tematica molto complessa il dibattito si sta caratterizzando, fortunatamente, con una collaborazione interistituzionale molto forte. È chiaro, infatti, che dobbiamo andare verso una riduzione della spesa, verso l'incentivazione di un modello gestionale intermodale che sino ad ora non c'è stato. È bene ricordare che all'inizio della discussione in sede di Conferenza Stato-regioni si tendeva a tenere separate le risorse attribuite su gomma, che arrivano a 6 miliardi di euro, dalle risorse per garantire i trasporti su ferro.

Ricordate che nella precedente previsione il Governo Berlusconi aveva appostato soltanto 1.200.000.000 euro, poi elevati a 1.600.000.000 euro. Attualmente, il contenzioso vede una posizione delle regioni che chiede un ulteriore innalzamento di questa quota sino a 1.748 milioni di euro e una perplessità da parte del Governo a riconoscere quest'ulteriore incremento senza aver avviato un processo di individuazione dei bacini da servire e di ottimizzazione del servizio.

Tenere distinte queste due voci di spesa laddove, invece, il *target* finale è, comunque, il predisporre un sistema di trasporto pubblico locale che sia coerente con le esigenze da soddisfare, è già un ostacolo culturale, e dobbiamo quindi acquisire tutti un nuovo approccio culturale, che nel corso di queste discussioni sta a mano a mano diventando un fattore aggregante.

Tuttavia, le tematiche sollevate, appunto, nel documento sono sicuramente degne di essere approfondite e che io tenderei a ricondurre a tre distinti ambiti. Esistono problematiche di natura tecnica: in base al decreto-legge cosiddetto « liberalizzazioni », era stato individuato il termine del 31 dicembre per il completamento del percorso che vedeva la definizione del bacino, la verifica di mercato, la pubblicazione del bando e l'aggiudicazione. Alcune regioni, come la Lombardia che l'ha fatto nel mese di marzo, che hanno già approvato la legge regionale, in cui sono stati individuati cinque ambiti, che entro l'estate andranno direttamente in gara. In altre regioni, invece, l'approccio è diverso e sconta altri ritardi, per cui, a mio avviso, è auspicabile e possibile che entro il 31 dicembre si possa arrivare alla

pubblicazione dei bandi, anche se non in tutte le regioni all'aggiudicazione. Non ritengo, tuttavia, un fatto negativo comunque avviare un percorso di rinnovamento e di efficientamento per un settore così importante e di interesse per i cittadini.

Veniamo alla seconda problematica di natura tecnica: l'esigenza di istituire l'Autorità dei trasporti deputata all'approvazione degli schemi dei bandi di gara che, necessariamente, dovranno prevedere delle penalità a carico dei soggetti che potrebbero ostacolare il subentro in favore del soggetto aggiudicatario.

Il terzo elemento è la necessità di comprimere al massimo l'*iter* di approvazione del regolamento che disciplina la fase di verifica di mercato che deve riguardare i servizi minimi, anche quelli in capo a Trenitalia e scaduti. Questo regolamento è già stato adottato ed è al vaglio del Consiglio di Stato, su cui il Governo sta cercando di intervenire affinché i termini per la sua approvazione siano quanto più ristretti possibili.

L'ultima richiesta nell'ambito delle problematiche di natura tecnica avanzata dalla regione è la disponibilità a finalizzare le risorse economiche previste dal decreto-legge n. 98 del 2011 e pari a 314 milioni di euro per servizi e non per investimenti.

Il secondo ambito di osservazioni sollevate dalle regioni riguarda un allineamento di natura gestionale tra Governo ed enti locali. Il punto fondamentale è ragionare su come interloquire con Trenitalia, azienda di proprietà dello Stato, azionista il Ministero dell'economia e delle finanze, che quindi, da un lato, beneficia di risorse da parte dello Stato per garantire i servizi universali e, dall'altro, contratta con le regioni che sono finanziate sempre dallo Stato per erogare di cosiddetti servizi a catalogo. Ovviamente, questa è una modalità che deve rientrare in un approccio complessivo, proprio perché l'efficientamento del processo non può che riguardare anche i rapporti con il fornitore che, comunque, è riconducibile allo Stato ed è chiamato a soddisfare una domanda di servizio importante.

Per quanto riguarda gli elementi di scenario, c'è sicuramente da tener conto, come si ricordava in precedenza, che emergono due filosofie di approccio rispetto al trasporto pubblico locale. Da parte di quelle regioni che sono più avanti rispetto al processo di liberalizzazione, è quello di salvaguardare il lavoro svolto, che a volte coincide con la salvaguardia delle aziende che già operano e che quindi devono essere messe in condizione di continuare a erogare i servizi ritenuti già soddisfacenti; dall'altro, e forse questo è il caso della regione Campania, quello, invece, di salvaguardare un livello dei servizi molto diffuso, molto parcellizzato e frammentato. Bisogna cercare di contemperare le esigenze di sostenibilità economica finanziaria con quelle di soddisfazione dei servizi.

Altro elemento di scenario che può essere oggetto di riflessione è definire un cronoprogramma di attività proprio per essere sicuri che ci ritroveremo, alla fine del percorso, con dei risultati certi, eventualmente riservare allo Stato una possibilità di erogare quota parte dei finanziamenti da trasferire alle regioni con criteri di premialità, proprio per fare in modo che ci sia una funzione di verifica da parte dello Stato sulle attività poste in essere dalle regioni.

Nella composizione delle diverse funzioni degli interessi rappresentati dalle regioni, un punto di caduta del negoziato potrebbe essere garantire alle regioni un *plafond* economico per svolgere le attività imposte dalla normativa vigente, ma a fronte di impegni a valere sulla manutenzione ordinaria e straordinaria e sul rinnovo del materiale rotabile. Anche questo, a mio avviso, ha un senso, dato che è un elemento su cui si può rinnovare il patto politico tra Governo e cittadini che devono scegliere a chi dare il proprio il proprio voto, e che quindi è un elemento qualificante della democrazia di prossimità. Su queste istanze il Governo si è riservato i necessari approfondimenti, con particolare riferimento all'esigenza di garantire un

trasferimento di risorse pluriennale proprio a garanzia delle gare che dovranno essere bandite.

Passo alla terza sezione (allegato 8), che riguarda i pedaggi autostradali e il contratto di programma ANAS. Nella prima pagina della scheda trovate i meccanismi che regolano le convenzioni e che darei per scontati e che sono, comunque, a vostra conoscenza. Mi limiterei alle registrazioni dei meccanismi di queste convenzioni sull'anno in corso. A metà della seconda pagina trovate gli incrementi autorizzati nel 2012 a seguito dei procedimenti in corso: sono risultati pari a circa il 4,4 per cento calcolato come media ponderata; l'incremento autorizzato del principale concessionario, Autostrade per l'Italia, è risultato pari al 3,51 per cento in virtù del fatto che tale operatore ha optato per il mantenimento di una formula tariffaria di *price cap* ancorata all'inflazione. Pertanto, l'incremento tariffario cumulato 2009-2012 risulta pari al 10,6 per cento per ASPI e al 21,5 per cento per gli altri soggetti. L'incidenza investimenti ricavi da pedaggio per il biennio 2009-2010 è del 43,4 per cento per ASPI e del 32,8 per cento per gli altri operatori.

Segnalo, da ultimo, che il peso dei pedaggi autostradali sul paniere ISTAT dei prezzi al consumo è pari al 2,8 per mille, mentre è del 3,7 per mille per il trasporto ferroviario, 5,8 per mille per il trasporto aereo, del 4,8 per mille per il trasporto urbano. Le tariffe autostradali italiane risultano tra le più basse in Europa, 6,44 centesimi di euro a chilometro, IVA inclusa, per le auto, 15,9 centesimi di euro, IVA inclusa, per i veicoli pesanti.

Tuttavia, nel primo bimestre 2012 si è registrato un dato molto negativo del traffico veicolare, 14,5 per cento in meno, rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Pur considerando che le abbondanti nevicate, il prezzo dei carburanti e gli scioperi degli autotrasporti possono aver inciso su tale decremento, tuttavia la stima per l'anno in corso è comunque negativa.

Per quanto riguarda il contratto con ANAS, le somme assegnatele in via programmatica dal CIPE per il contratto di programma, attualmente in fase di predisposizione, sono pari a circa 300 milioni di euro, sempre a valere sul fondo di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98 del 2011. Le medesime risorse sono destinate ai soli interventi di manutenzione straordinaria e di completamento dei lavori in corso. L'approvazione del contratto di programma 2012, unitamente alle parti dei servizi di quello 2011, è prevedibile per il prossimo CIPE, calendarizzato per il 25 maggio prossimo venturo.

Come anticipato in fase di introduzione di questo mio intervento, la quarta sezione riguarda il settore delle infrastrutture viarie (allegato 9). Mi limiterei a lasciare agli atti della Commissione questa sezione in quanto, essendoci stata l'audizione informale dell'ingegnere Incalza, direttore della struttura tecnica di missione, ritengo sia ridondante soffermarmi ulteriormente.

Vi sottolineo soltanto che nelle ultime due pagine di questa sezione ho sintetizzato le deliberazioni che il CIPE ha assunto da dicembre 2011 ad aprile 2012, per cui avete un riferimento puntuale non solo delle infrastrutture viarie di maggiore rilevanza, quindi l'alta velocità Torino-Lione, il Terzo Valico, la Salerno-Reggio Calabria e la viabilità connessa all'Expo 2015, ma anche tutto il novero degli interventi approvati con le risorse assegnate da parte del CIPE.

Mi avvio alla conclusione spendendo alcune parole sul settore del mercato dell'automobile (allegato 10). Vi fornisco alcuni dati storici: la produzione mondiale dell'auto del 1999 era di 56 milioni, siamo arrivati a una produzione mondiale nel 2011 di 80 milioni, con un 3 per cento in più rispetto al 2010. I dati geografici sono altrettanto interessanti in quanto 40,6 milioni di veicoli, quindi il 50 per cento della produzione mondiale, è attestata in Asia, con la Cina che ne produce ben 18,4 milioni. L'Europa ne produce 21,6, il Nord America 13,5, con gli Stati Uniti d'America che ne producono 8,6.

Vengo ai dati di vendita dell'auto. Sicuramente, negli ultimi vent'anni è cam-

biato in maniera significativa lo scenario perché siamo passati, nel decennio 1990-1999, a 39 milioni di auto vendute al decennio scorso, dove abbiamo superato 50 milioni di vendite, ma il bacino che ha assorbito il maggior numero di questo *surplus* di produzione è stata l'Asia, che è passata dal 18 al 22 per cento. I dati riferiti agli anni 2010-2011 vedono, per quanto riguarda la vendita di auto, il dato passare a 57 milioni di auto, con la percentuale dell'Asia salita oltre il 38 per cento, mentre l'Europa crolla intorno al 27 per cento.

L'altro mercato rispetto al quale il settore dell'auto non segna *performance* negative, oltre la Cina, è il Brasile, che ha il migliore incremento mondiale percentuale per vendite di veicoli anche a marzo 2012 e dove la FIAT è *leader* con il 22 per cento delle vendite e 15.000 dipendenti dello stabilimento.

Quanto al mercato dell'auto in Italia, la produzione del primo trimestre segna un 11 per cento in meno, dato fortemente negativo considerato che la produzione industriale in Italia è del 6,8 per cento in meno. Per quanto riguarda la vendita delle auto nuove, siamo al 21 per cento in meno rispetto al primo trimestre 2011. La sezione reca alla fine un grafico con istogramma dove avete il dettaglio mese per mese, e quindi potete rendervi conto delle oscillazioni importanti e del livello di sofferenza che soprattutto la rete dei *dealer* sta patendo in questo momento.

Purtroppo, anche il segmento delle vendite delle automobili usate dal primo semestre 2012 segna un preoccupante decremento dell'11,9 per cento, e quindi alcune teorie, per cui potrebbe esserci stato uno spostamento dall'acquisto di auto usate rispetto all'acquisto di auto nuove, mi pare assolutamente non legittimato dalle cifre.

Tuttavia, ci muoviamo in uno scenario dove, ovviamente, il valore della produzione in Italia si è fortemente ridimensionato – nel 1980 avevamo 1,3 milioni di auto prodotte, nel 2011 siamo scesi a 500.000 – e di conseguenza anche la forza lavoro del principale operatore sul nostro mercato si è fortemente ridotta a fronte, invece, di una *performance*, ad esempio, per quanto riguarda il mercato tedesco, di gran lunga in controtendenza. Si tratta, evidentemente, di un discorso anche di approccio industriale e manageriale, atteso che recentemente l'amministratore delegato della FIAT ha proposto di tagliare la capacità produttiva del 20 per cento di tutte le imprese automobilistiche. In via teorica, il ragionamento è perfettamente valido visto i dati che vi ho esposto, ma ovviamente questo si scontra con l'interesse degli altri Paesi *leader* nella produzione di questo settore, come la Germania e la Francia.

In Germania, infatti, c'è stato un grosso investimento in termini di qualità e anche di costo del lavoro, quindi di contratti sociali che hanno determinato un coinvolgimento nella gestione di aziende da parte del sindacato, e comunque dei rappresentanti del lavoro. La Francia ha un sistema di aiuto pubblico sicuramente significativo a fronte della ricerca dell'innovazione tecnologica che si traduce in prodotti che, evidentemente, hanno un maggior gradimento da parte del mercato.

In considerazione dei dati sopra esposti, la strategia del Governo di sostegno al settore dell'auto si articola su tre livelli di intervento e su questo in parte ripeto quanto ebbi modo di esporre all'onorevole Biasotti in occasione di un'interpellanza che discutemmo in Aula. Abbiamo il sostegno alla ricerca e allo sviluppo orientato alla realizzazione di progetti nel settore della mobilità sostenibile. Il Ministro dello sviluppo economico ha finanziato, nell'ambito delle iniziative Industria 2015, circa 30 progetti di ricerca e sviluppo di grandi dimensioni focalizzati su queste tematiche e proposti da partenariati qualificati, formati da imprese e organismi di ricerca. I progetti sono orientati sia allo sviluppo di mezzi di trasporto innovativi a trazione elettrica e ibrida sia di tecnologie abilitanti e soluzioni per la mobilità.

C'è la creazione delle condizioni di contesto per la diffusione dei veicoli a ridotto impatto ambientale attraverso la rimozione degli ostacoli alla realizzazione

di infrastrutture necessarie per la distribuzione elettrica e di combustibili alternativi. In particolare, il Governo è impegnato a fornire tutto il supporto richiesto da parte delle istituzioni parlamentari, con riferimento a due principali iniziative che interessano il settore: il progetto di legge C. 2844 dell'onorevole Lulli e altri, recante disposizioni per favorire lo sviluppo e la mobilità mediante veicoli che non producono emissioni di anidride carbonica e il progetto di legge C. 2172 Saglia e altri, recante disposizioni in materia di utilizzo del metano come carburante per autotrazione.

Abbiamo, inoltre, la condivisione delle strategie europee di sviluppo del settore con particolare riferimento ai gruppi di lavoro su CARS 21, risoluzione del Parlamento europeo per la costituzione di un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico, circa l'etichettatura dei veicoli, iniziativa europea per evidenziare all'utenza il consumo di carburante, le emissioni di CO2 dei nuovi veicoli e il *Green public procurement*, procedure di acquisto incentivato per prodotti a minore impatto ambientale.

Per quel che riguarda le politiche di incentivazione del mercato che, come è noto, l'Italia ha ampiamente sperimentato nel corso degli ultimi anni, si segnalano effetti distorsivi derivanti dalle dinamiche di acquisto molto accelerate con effetti depressivi a monte e a valle dei provvedimenti. Tali interventi, quindi, richiedono, in primo luogo, un forte coordinamento a livello europeo e, in secondo luogo, un profilo di stabilità nel tempo difficilmente attuabile in una fase di incertezza sul fronte della finanza pubblica.

Il Governo, infine, anche a fronte dell'andamento delle vendite all'estero, che al momento registrano un dato migliore rispetto al mercato italiano, soprattutto per quanto riguarda i veicoli commerciali, intensificherà il confronto già in atto con le organizzazioni imprenditoriali e sindacali con l'obiettivo di definire strategie di sostegno al settore compatibili con l'attuale quadro di finanza pubblica.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario per la relazione molto dettagliata e ampia.

Do la parola ai deputati che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

SILVIA VELO. Ringrazio il sottosegretario non solo formalmente. Ci ha fornito del materiale e una relazione che sono, al tempo stesso, dettagliati e sintetici, con riferimenti, specialmente in quest'ultima parte, che vanno ben oltre il suo dicastero, in quanto si tratta delle questioni che riguardano soprattutto il Ministero dello sviluppo economico.

Cercherò di essere altrettanto sintetica sottolineando – me ne scuserà – più le questioni critiche che non i punti di convergenza, perché mi sembra che in uno spirito costruttivo possa essere più utile. Parto dal settore da cui è partito il sottosegretario, ossia l'autotrasporto. In questa Commissione ne abbiamo discusso moltissime volte. Tutti siamo consapevoli di come sia delicato e strategico, pieno di contraddizioni, vitale per la nostra economia, per il nostro sistema imprenditoriale, per com'è fatto il sistema produttivo italiano, per come il nostro Paese è fatto geograficamente e per distribuzione di popolazione. È, dunque, un settore che con flessibilità garantisce un'efficace distribuzione delle merci nel nostro Paese e fuori di esso, ma in cui, al tempo stesso, per le sue caratteristiche, i punti di forza a un certo punto diventano anche punti di debolezza, la frammentazione, le piccole dimensioni e così via.

Dico quello che penso con franchezza: si è passati con questo Governo, rispetto al precedente, che ugualmente si era interessato molto a questo settore e se n'era occupato con grande solerzia, da un atteggiamento di tipo empatico e di vicinanza morale a un atteggiamento più pragmatico e operativo. Condivido quest'evoluzione, sono state in poco tempo messe in campo misure da tempo richieste, che giacevano nei meandri della burocrazia, probabilmente nemmeno per responsabilità dell'esecutivo precedente, ma per lentezze burocratiche.

Per queste, noi come Partito Democratico, io come parlamentare componente di questa Commissione, abbiamo più volte sottolineato che il fermo dei mesi scorsi non aveva un senso perché è arrivato nel momento in cui le misure richieste erano state messe in campo. Resta il fatto che la crisi del settore è così profonda che anche la risoluzione delle questioni poste dalle organizzazioni di rappresentanza non è mai sufficiente.

Mi soffermerei su poche questioni puntuali, per chiedere al Governo se esistono le condizioni per qualche ulteriore passo avanti, per poi proseguire con una riflessione più generale. Partendo dal presupposto che, con la lista dei punti che il sottosegretario ci ha sottoposto all'inizio, risulta evidente che molte questioni sono state risolte rapidamente da questo Governo – per cui do un giudizio estremamente positivo – rilevo che sui provvedimenti, in particolare liberalizzazioni e semplificazioni, si è persa qualche occasione, in particolare per il settore, ma più in generale per la competitività del Paese.

Quello delle assicurazioni è un settore in cui i costi sono troppo elevati e il decreto sulle liberalizzazioni ha fatto una finta perché la soluzione trovata che ogni agente presenti, oltre al prezzo della compagnia, altri due, evidentemente non funziona. Bisognava andare verso gli agenti plurimandatari e serviva più coraggio nel liberalizzare il settore, ciò che avrebbe agevolato l'economia del nostro Paese, ma anche le risorse pubbliche, visto che in questo settore una parte dei contributi che si danno agli autotrasportatori vanno sui premi INAIL.

In realtà, come abbiamo detto più volte, io in particolare, sono soldi che entrano in una tasca dell'autotrasportatore ed escono dall'altra, e vanno alle compagnie assicurative, ma nel bilancio e nella percezione pubblica sono soldi che si danno agli autotrasportatori perché vanno in quel monte dei 400 e 700 milioni. Era necessario più coraggio. Mi auguro che su questo si rifletta. Proprio nel momento in cui si fa la *spending review* e si pongono l'accento e l'occhio sulle risorse all'autotrasporto, forse questo è un tema su cui il Parlamento sfida il Governo, bonariamente, ma lo fa.

Quanto ai pedaggi, anche in questo caso un bel pezzo delle risorse all'autotrasporto va per gli sconti sui pedaggi, ma anche in questo caso sono risorse – lo dico, anche in questo caso, in maniera semplicista e un po' brutale, ma per essere rapidi e, spero, efficaci – che entrano in una tasca dei camionisti e vanno nella tasca dei concessionari autostradali. Questi hanno avuto un rinnovo delle concessioni nel 2008 a lunghissima scadenza, di fatto senza gara, molte agevolazioni sul ricorso al *general contractor* per la realizzazione delle opere, una garanzia di progressione dei pedaggi che, a nostro avviso – abbiamo chiesto più volte, fatto anche emendamenti nel decreto-legge cosiddetto liberalizzazioni sul calcolo col metodo del *price cap* – avrebbe garantito maggiore concorrenzialità.

Capisco che sia un paragone improprio, ma negli stessi giorni in cui il Governo decideva che ai pensionati con pensioni lorde superiori ai 1.400 euro mensili non si riconoscesse l'adeguamento all'inflazione, ai cessionari autostradali si è garantito un aumento medio del 4,5 per cento, ossia il doppio dell'inflazione o quasi. Questo salta agli occhi. Non è solo un problema dei cittadini, ma anche dello Stato, perché in quei 700 milioni in bilancio che si danno all'autotrasporto c'è il rimborso dei pedaggi autostradali che, se fossero messi in condizioni di competizione, forse si abbasserebbero.

Ci auguriamo che l'*Authority* diventi operativa il più rapidamente possibile e vada a occuparsi anche di questo sapendo che è stato oggetto di una battaglia parlamentare di cui il Partito Democratico è stato protagonista non di poco conto. Si è teorizzato, all'inizio, che la questione autostradale non dovesse essere oggetto della vigilanza dell'*Authority* e si è più volte chiesto che, comunque, i contratti in essere non fossero messi in discussione nel momento in cui lo Stato – faccio nuovamente riferimento alle pensioni – ha

messo in discussione molti dei « contratti in essere » che aveva coi concittadini.

Anche questa è un'occasione parzialmente persa. Con l'arrivo dell'*Authority* mi faccio carico, anche a nome del Partito Democratico, di sollecitare e di sfidare, in senso positivo, il Governo affinché compia un salto di qualità in questo senso. È vero, sicuramente, come lei ci ha riferito, che i nostri pedaggi sono i più bassi d'Europa, ma io li guarderei in un contesto più complessivo, anche sulla qualità delle infrastrutture.

Quanto alle accise, concordo con lei che il fermo annunciato per il 28 maggio è ingiustificato e inopportuno, ma è anche vero che gli autotrasportatori da tempo segnalano che il caro benzina è diventato insopportabile, lo è anche per le famiglie. Le accise stanno dando un gettito straordinario al bilancio dello Stato perché con l'aumento della benzina aumenta il gettito. Noi abbiamo portato in discussione e sono stati approvati, anche uno mio, alcuni ordini del giorno in cui si chiede al Governo di cominciare a ragionare sulla sterilizzazione degli accise. Mi rendo conto che, essendo la situazione dei conti pubblici così complicata, questo gettito ha sicuramente ambiti in cui essere impegnato, ma bisogna almeno provare a ragionare su un'accisa mobile, che appunto si moduli in funzione dell'andamento del prezzo della benzina. Questo è rilevante.

Anche qui è rilevante il tema delle liberalizzazioni che, a oggi, non hanno sortito gli effetti desiderati. Tutti i giorni leggiamo sui giornali questa polemica oggettiva – i dati sono veri – sul fatto che, quando aumenta il prezzo del petrolio, alla pompa se ne hanno immediatamente gli effetti, quando diminuisce non è così. Su questo qualcuno dovrà intervenire. Ribadisco che un Governo, che si caratterizza come primo atto sul tema delle liberalizzazioni, dovrebbe intervenire perché non solo questo costa all'economia in termini di competitività, ma alle casse dello Stato perché restituisce i soldi agli autotrasportatori anche del costo benzina.

A questo proposito vedo con qualche perplessità anche l'azione dell'Antitrust, intervenuta più volte e in maniera puntuale sulla questione dei costi minimi dell'autotrasporto, ponendo dei dubbi piuttosto consistenti sulla compatibilità rispetto alle regole della libera concorrenza. Abbiamo sempre sostenuto che quelli sono costi minimi di sicurezza, li abbiamo sempre paragonati ai costi minimi che si hanno nelle gare d'appalto per le opere pubbliche. In questo senso, mi pare che il Governo condivida. Vorrei che l'Antitrust fosse altrettanto solerte e puntuale nel rilevare le questioni che ho richiamato, assicurazioni, costi della benzina e pedaggi autostradali.

Detto questo, sottolineo la convinzione che il Governo abbia operato nel settore in maniera puntuale, efficiente e operativa. Penso che, se si intervenisse sui settori di cui dicevo, si potrebbe compiere un bel passo in avanti nella modernizzazione dell'autotrasporto e, se si intervenisse su queste questioni, assicurazioni, accise e pedaggi, in maniera radicale, andando in una direzione di liberalizzazione, si potrebbero contemporaneamente mettere in campo misure più generali di riforma del settore dell'autotrasporto, che vadano nella direzione di incentivare le aggregazioni di imprese, magari limitando l'accesso al mercato solo a quelle imprese che hanno un certo numero di veicoli o una certa capitalizzazione, magari intervenendo con risorse che favoriscano l'uscita senza il reingresso delle imprese più piccole.

Si potrebbe, in un quadro di liberalizzazione e di riduzione dei costi a carico delle imprese dell'autotrasporto, passare da un meccanismo di aiuti a pioggia a uno di sostegno mirato al miglioramento della competitività delle imprese, in direzione della crescita dimensionale, del sostegno alle imprese che fanno buone pratiche soprattutto in materia di formazione e sicurezza del personale e di impatto ambientale in relazione a veicoli meno impattanti e quant'altro.

Si dovrebbe, a mio avviso, anche intervenire sul trasporto in conto proprio. Ogni qual volta parliamo di autotrasporto, infatti, ci concentriamo sulle 120.000 im-

prese di autotrasporto che lavorano in conto terzi, ma sono 3,5 milioni i veicoli circolanti in conto proprio e che esulano da qualsiasi regola, di accesso al mercato, di orari di guida. Su quel settore bisognerebbe intervenire in un quadro di modernizzazione del settore e del Paese. Su questi temi siamo a disposizione sapendo, appunto, che qualche tabù va rotto, qualche interesse costituito messo in discussione, ma credo che questo sia, nella drammaticità, il momento in cui c'è il clima giusto per farlo.

Faccio un ultimo accenno rapidissimo all'ultimo tema affrontato, quello del settore auto. Abbiamo avuto delle audizioni, delle interrogazioni: esprimo una certa insoddisfazione per le politiche che, soprattutto, il settore dello sviluppo economico sta portando avanti sul settore auto. Questo è un settore guida dell'economia del nostro Paese, insieme alle opere pubbliche e all'edilizia. Ad oggi si assiste ancora al permanere di una tassazione eccessiva nel settore, i decreti sul federalismo che sono intervenuti sull'imposta provinciale di trascrizione (IPT) e sull'RC auto pesano in maniera consistente. Le audizioni fatte ce lo hanno confermato. Vi chiedo se il Governo ha una proiezione di quanto quell'aumento di tassazione produce in entrata e di quanto, invece, danneggiando questo settore, ha l'effetto opposto, sui posti di lavoro, sul gettito fiscale. Forse varrebbe la pena avere una visione più complessiva.

Esprimo una certa insoddisfazione rispetto alle politiche industriali che si stanno portando avanti in questo settore perché, di fatto, non si stanno facendo. A oggi non c'è notizia certa sul piano industriale di FIAT. Abbiamo uno scontro sociale non indifferente rispetto al rinnovamento degli accordi sindacali, dei contratti di lavoro, Termini Imerese, Pomigliano e così via: a fronte di un'ipotesi, se non ricordo male, di 20 miliardi di investimenti da parte dell'azienda, non ne vediamo traccia e vorremmo che il Governo su questo stringesse un po' l'azienda.

Quanto ci ha illustrato sulle politiche industriali mi pare veramente poca cosa, perché si fa riferimento a iniziative parlamentari che sosteniamo sulle auto elettriche e sul GPL, ma iniziative a rilento perché il Governo non ci dà la copertura finanziaria pur essendo pochissima cosa quella che chiediamo. Industria 2015, a cui fa riferimento, è un programma già datato. Non vorremmo, da questo punto di vista, che si ritornasse a un incentivo di vecchia maniera che, come ha detto lei, ha effetti distorsivi perché causa gli andamenti: abbiamo un parco circolante vetusto, poco sicuro e inquinante e pensare a incentivi mirati in questo senso, all'innovazione, a sostenere la collocazione sul mercato di prodotti innovativi dal punto di vista della sicurezza e dell'impatto ambientale potrebbe essere utile. Certo, la nostra azienda nazionale dovrebbe battere un colpo nell'offrire prodotti innovativi anche sotto questo profilo perché anche sull'auto elettrica è l'unica azienda che ha scelto di non investire. Questo è un problema serio, di cui il Governo deve assolutamente farsi carico.

L'ultimo accenno è al regolamento sui trasporti eccezionali. Mi riserverò un esame un po' più approfondito, ma ho il dubbio, sentendo le associazioni del settore, che la proposta di regolamento, anziché andare verso una semplificazione delle procedure, le complichi e questo sarebbe assolutamente nefasto.

PRESIDENTE. Chiedo agli altri colleghi che hanno chiesto di parlare, di limitarsi a rivolgere delle domande, ricordando loro che alle 10,45 abbiamo altre audizioni.

VINCENZO GAROFALO. Presidente, avrei gradito che l'avesse detto prima. Francamente, se dobbiamo essere sintetici, deve esserlo qualunque collega. Me la prendo col presidente perché, giustamente, lui rivolge l'appello a noi.

Ringrazio il sottosegretario non solo perché è venuto oggi in audizione e ci ha fornito alcune informazioni assolutamente buone, altre assolutamente poco buone, ma soprattutto perché ci ha fornito una

documentazione che sarà in parte oggetto di una nostra valutazione. Intervengo immediatamente, anche se rapidamente, sui singoli temi.

In relazione all'autotrasporto, ho presentato una risoluzione sull'*ecobonus*. Se ho ben capito, sottosegretario, per gli anni 2010-2011 stiamo già procedendo alle liquidazioni, ma vorrei che il Governo si impegnasse a proseguire questa *best practice*. Se l'Unione europea ha individuato queste tra le migliori azioni a sostegno di una rimodulazione del trasporto, di un riequilibrio modale, non vedo perché questo strumento, che ha dimostrato di essere uno dei migliori anche per il nostro sistema trasportistico nazionale, non debba essere alimentato finanziariamente.

A differenza di quanto sostenuto dalla collega Velo, devo dire il Governo precedente – non per fare un confronto, ma per mettere i puntini sulle « i » – ha creduto in questi temi, nell'autotrasporto, ha stanziato somme che questo Governo si ritrova e che sta proseguendo a erogare. Tra l'altro, non ha mai consentito che esplodessero rivolte o blocchi che, come ben sa chiunque si occupa del nostro Paese, causano gravi danni all'economia generale, oltre a creare turbative nel tessuto sociale. Ritengo, quindi, il lavoro che è stato svolto in passato e che sta proseguendo questo Governo sull'autotrasporto assolutamente importante.

C'è, però, un tema sul quale credo che ci si debba interrogare, ossia la redditività sia nel settore dell'autotrasporto sia in altri. Tutto passa, secondo me, da questo parametro. Se non si ridefinisce il giusto livello di redditività di chi opera, chi agisce, chi fa impresa, anche del piccolo operatore, rischiamo di fare un lavoro quasi inutile.

È vero, sottosegretario, che il blocco del 28 maggio, ma anche quello precedente, anche quello avvenuto in Sicilia, il movimento dei forconi, probabilmente erano ingiustificabili, ma c'è un malessere, che credo sia dovuto al fatto che, nonostante si lavori, nonostante le aziende, soprattutto le aziende piccole, stiano in strada per macinare chilometri, alla fine tra imposte da pagare, accise che crescono, recupero delle stesse in tempi lenti, la situazione è pesante da sostenere; quindi se non si definisce il quadro dei costi minimi, ahimè, non si scioglierà il vero nodo. È per questo che credo che il Governo farebbe bene a mantenere un tavolo permanente su questo tema.

Mi auguro che il 28 maggio non ci sia il blocco e che questa volta ci sia anche un'attività preventiva maggiore anche dall'Agenzia che deve autorizzare o meno gli scioperi. Di fatto, però, se non definiremo un modello di autotrasporto moderno, aggiornato, convincente, rischieremo di parlare con alcune associazioni di categoria, trascurarne altre che in termini di volumi e di impatto nella vita quotidiana svolgono un ruolo abbastanza importante.

Credo che questo debba essere un tema costantemente seguito, come vedo e riconosco a questo Governo il lavoro che sta svolgendo. Non bisogna, però, mai allentare la presa, nonostante le cose che ci ha detto, alcune delle quali sono anche modifiche di norme, compresa quella dalla marcia-arresto, su cui sa che più volte ho chiesto delle modifiche, ma non so se la modifica raccoglie le istanze. In ogni caso, è un segnale sicuramente positivo.

Sui pedaggi autostradali, traforo e anche traghettamenti, ha ragione la collega Velo: spesso è una partita di giro e il beneficio non va all'autotrasportatore. Questo problema, a mio avviso, va risolto.

Il rinnovo del parco dei veicoli industriali è necessario e collegabile all'ultimo tema che ha trattato, quello degli autoveicoli. Annuncio che presenterò una risoluzione al riguardo. Qui dichiaro la mia assoluta insoddisfazione e non, ovviamente, a lei, sottosegretario, che ha ben precisato che non è un tema di fatto della sua delega, ma mi dichiaro insoddisfatto dell'azione di questo Governo nei confronti dello sviluppo economico. Mi sembra che ci stiamo preoccupando del bilancio dell'azienda Stato e non ci stiamo preoccupando dell'Italia che produce. Stiamo mettendo i conti in ordine del Paese, ma rovinando i conti dell'Italia. Sfiderei chiunque a dimostrare il contra-

rio. Stiamo riducendo posti di lavoro, denaro in circolazione, togliendo voglia di iniziativa alle imprese. Ho dichiarato col documento di economia e finanza, nell'intervento che ho fatto, che non abbiamo attenzione del Governo nei confronti di chi dovrebbe rischiare i propri capitali, di chi impiega persone.

Abbiamo sentito il grido d'allarme della Federauto ma anche dell'UNRAE, ma mi preoccupa un po' di più quella di Federauto, perché è il segnale che prescinde dall'attività produttiva. Il settore ha, infatti, due comparti, quello di chi produce autoveicoli in genere e quello di chi, invece, impiega persone nel settore dell'*automotive*, dalla vendita all'assistenza. Ci hanno spiegato, in maniera così semplice da averlo capito addirittura io, che meno veicoli si vendono meno lo Stato incassa. Ecco perché le manovre che ci ha illustrato sono, francamente, neanche un cerotto messo alla rottura di un arto.

So che l'Unione europea – sarà anche nella risoluzione che presenterò – ha allo studio altri provvedimenti e ha allo studio questo settore. L'onorevole Tajani, vicepresidente della Commissione con delega all'industria, se ne sta occupando ed è lì che dobbiamo individuare gli strumenti necessari per potere restituire a questo settore lo spazio necessario per fare a costo zero, come ci è stato precisato, un rilancio.

Questo non vuol dire licenziamenti né, però, nuovi posti di lavoro, ma non perdere quelli attuali, che vuol dire meno stipendi, meno denaro in circolazione per i consumi, e quindi un curare il bilancio dello Stato al contrario, un Paese che riduce la sua possibilità di spesa.

Avevo il dovere di sottolineare queste cose perché spero che il messaggio arrivi al Ministero dello sviluppo economico, come anche al Presidente del Consiglio. Sicuramente, qualunque manovra che pensi solo a mettere in ordine i conti dell'azienda Stato non è soddisfacente. La *spending review* è un dovere, non un passaggio straordinario, andrebbe fatta ogni giorno, da qualunque Governo, da qualunque ministero, da qualunque rappresentante di qualunque istituzione pubblica, dagli enti locali e a partire da quelli.

È per questo che sul trasporto pubblico locale l'efficientamento deve partire da un'omogeneizzazione dei comportamenti. Abbiamo realizzato questa bellissima modifica delle competenze regionali e il trasporto pubblico locale funziona a macchia di leopardo in alcuni posti si e in altri no. Applichiamo il sistema migliore italiano in tutte le regioni, in tutte le comunità, affinché si evitino gli sprechi, i licenziamenti e anche un disservizio che, alla fine, porta meno soldi spesi bene.

Riguardo ai pedaggi, saremo anche il Paese con i pedaggi più bassi, ma siamo il Paese con il servizio autostradale sicuramente non migliore. Collegherei sempre le tariffe alla qualità delle prestazioni e aggiungo che nelle nostre autostrade c'è una differenza di servizio. Ci sono autostrade con tre corsie, corsia di emergenza, con aree di servizio, con superfici idonee a svolgere attività commerciali, ed altre invece dove si fa attività commerciali, ristorazione, servizi pubblici assolutamente inadeguati. Credo che la vigilanza debba essere mantenuta alta dal Governo, ma anche da chiunque sia deputato a farla a cascata. Il nostro Paese deve essere assolutamente all'altezza di altri Paesi europei.

SANDRO BIASOTTI. Signor sottosegretario, ho svolto l'attività di trasportatore per 35 anni, 20 dei quali anche come presidente della FAI (Federazione autotrasportatori italiani), e quindi mi permetto di darle un solo consiglio, condividendo quello che hanno detto i colleghi. Per tanto che i Governi possano fare in incentivi, aiuti sull'assicurazione, sulle autostrade, sui pedaggi, c'è solo un problema che dobbiamo attenzionare: il rispetto delle tariffe minime, delle tariffe dei costi di sicurezza, che sono il vero problema a cui possiamo cercare di dare una soluzione. Tra l'altro, non sono neanche soldi governativi.

Ho un po' letto questo decreto riportato in allegato 3, che non è facile. Se continuiamo a vedere il trasportatore come l'oggetto delle sanzioni, delle atten-

zioni, non andiamo da nessuna parte perché il trasportatore è l'anello debole della catena. Anche quando c'erano le tariffe obbligatorie, che sono durate per diversi anni, nessuno di noi riusciva mai a farsele pagare.

A mio avviso, quindi, dovreste pensare, come diceva anche il collega, a un tavolo permanente di verifica delle tariffe, ma andando a verificarle dai clienti, dagli utenti, e dare lì delle sanzioni pesanti. Devono rispettare i costi minimi di sicurezza, ma non i trasportatori, che non possono farle rispettare a tema della sopravvivenza dall'azienda, bensì i clienti. Dovete un po' fare come ha fatto, in parte, il Governo sulla *spending review*, aprire un tavolo di informazioni da parte del pubblico, delle imprese, di soggetti del settore e andare a verificare tra i datori di lavoro, nella clientela.

Alla clientela, se non ha accesso a benefìci di gare pubbliche, non importa niente. I clienti sono quasi tutti armatori stranieri, spedizionieri, importatori, esportatori, quindi alla fine non partecipare a gare pubbliche o di appalti non importa loro niente.

Quello dell'*automotive*, come ha già avuto modo di dire, chiaramente è un settore in cui lei ha poche competenze, ma fa parte del Governo, è una persona di grande spessore, autorevole, con cui a me piace colloquiare, e la risposta è del tutto inadeguata.

Sabato ho avuto il piacere di essere a pranzo con il Ministro Passera, al quale ho avuto la possibilità di spiegare, anche con un certo tempo a disposizione, la gravità della situazione del settore. Mi ha garantito che avrebbe convocato, per i prossimi giorni, finalmente un tavolo con la filiera dell'*automotive*. Se non interveniamo pesantemente, la questione è fallimentare e non si risolve neanche con palliativi che possono essere di nuovo incentivi. Si risolve se facciamo anche in questo caso come fanno tutte le altre nazioni europee, deducendo il 100 per cento degli investimenti, soprattutto nel campo commerciale, nel campo delle aziende. Recupereremmo tanti di quei quattrini ! Anche se sembrerebbe il contrario, sembrerebbe che il Governo possa perdere perché dal 40 passerà al 100, non è così. Capisce, infatti, quante persone potrebbero cambiare la vettura o il mezzo o l'attività commerciale se potessero dedurre il 100 per cento. Se, però, possono dedurre il 40 per cento, non cambieranno mai e saremo sempre lì a mangiarci la coda.

Su questo punto, quindi, di insoddisfazione « temporale », mi auguro che nel tavolo che convocherà il Ministro Passera, al quale ha garantito la sua presenza, si possa portare avanti qualcuna delle istanze che qui sono state rappresentate bene sia da UNRAE sia da Federauto.

DANIELE TOTO. Molto brevemente, esprimo soddisfazione per la relazione del sottosegretario che ci ha fatto presente la determinazione nell'affrontare i problemi in maniera puntuale, che ha dato, senza dubbio, alcuni risultati.

Andando in maniera molto veloce sugli elenchi dello stesso sottosegretario, va benissimo monitorare i costi minimi nell'autotrasporto. Siamo convinti anche noi che eventuali atti di sciopero da parte degli autotrasportatori, come quello annunciato per il 28 maggio, siano assolutamente pretestuosi. Bisogna riconoscere che il Governo si è mosso bene nei confronti della categoria che era stata forse abituata in maniera differente attraverso delle erogazioni di contributi a pioggia, probabilmente senza rendicontazione.

In relazione al trasporto pubblico locale, ci permettiamo di suggerire che una maggiore liberalizzazione e una revisione delle procedure di gara, aggiudicate per sei anni rinnovabili di altri sei, che ora sono diventati solo sei anni, probabilmente migliorerebbe la possibilità, da parte delle regioni, di ottenere un miglior servizio, senza dubbio a condizione economica più vantaggiosa.

Un sommesso suggerimento offriremmo anche per la *governance* di Trenitalia: se Trenitalia spende 130 milioni di euro per il servizio universale cargo nel 2010-2011 e perde 350 milioni di euro, probabilmente quelle somme, se potessero essere utiliz-

zate per investimenti lasciando il settore ai privati, sarebbero « meglio spese » anche per il trasporto pubblico locale.

Abbiamo avuto modo di dire – col licenziamento del documento di economia e finanza, attraverso un'osservazione al parere che ha espresso la nostra posizione sui concessionari autostradali e sulle infrastrutture in un momento molto difficile, in cui le infrastrutture sono necessarie – che probabilmente si deve intervenire con la leva dell'estensione della concessione a livello temporale o a livello dell'oggetto, per dare la possibilità di maggiori investimenti sulle infrastrutture. Vale anche l'ipotesi che il concessionario possa addivenire a valutazioni sui tratti di collegamento, per cui rimandiamo al sottosegretario l'osservazione contenuta nel parere espresso dalla Commissione.

L'ultimo punto toccato dal sottosegretario pone – mi rivolgo al presidente della Commissione – un problema che, probabilmente, ritorna anche nel primo punto, ossia quello dell'autotrasporto. Il problema è nell'ambito dell'automobile, diventata un bene di lusso, non già per acquistarla, ma probabilmente per mantenerla. Abbiamo un problema con le assicurazioni. Credo che vada effettuata un'indagine conoscitiva sul sistema attuale delle assicurazioni, che può e deve essere migliorato.

Propongo semplicemente un'ipotesi, ma davvero come provocazione accademica. Il cartello è possibile ed è sanzionato: se, però, è sanzionato attraverso una multa, e tante ne commina l'ISVAP, ma la multa è puntualmente ribaltata sugli utenti finali, avremo sempre un cartello. Se, invece, immaginiamo che, ove sia riconosciuto dall'ISVAP un comportamento scorretto di cartello, l'assicurazione sia sospesa, cioè l'istituto sia sospeso e tolto dal mercato per un certo periodo di tempo, siamo tranquilli che l'impresa non farà mai cartello perché a quel punto perderebbe davvero.

Chiedo, quindi, un'indagine conoscitiva sul sistema attuale delle assicurazioni e chiedo al Governo di intervenire fortemente sul settore assicurativo, che rappresenta una tassa occulta fortissima di confronti di qualsiasi utente che sia autotrasportatore o singolo cittadino. In questo caso, diminuendo le spese di gestione dell'automobile, forse si potrebbe riuscirebbe, anche in una minima parte, a dare aiuto a un mercato asfittico.

Concludo ribadendo il mio ringraziamento al sottosegretario per la relazione assolutamente esaustiva.

SETTIMO NIZZI. Anch'io mi associo ai complimenti per la relazione, soprattutto per i documenti che ci ha fornito. Sono state già dette tantissime cose. Io vorrei soltanto fare uno specifico riferimento alla cosiddetta tassa sulle auto di grossa cilindrata. È stato un vero e proprio *boomerang*, una tassa che, piuttosto che favorire e aiutare il mercato, lo ha ulteriormente danneggiato. Mi piacerebbe sapere quanti milioni abbiamo incassato rispetto, se possibile, a quelli che avremmo dovuto incassare, ma soprattutto vedere un atto formale del Governo in cui si dica che questa tassa non esiste più ed è rimossa.

Abbiamo un parco circolante troppo vecchio rispetto agli altri Paesi europei, un'industria automobilistica in Italia che, purtroppo per noi, non produce più auto al di fuori della Panda, della Punto e forse della Giulietta. Mi sa che non abbiamo altre auto da mettere sul mercato. Soltanto con un forte incentivo, non tanto alle aziende automobilistiche, ma al mercato, penso si possa riuscire a rimetterlo in moto.

Penso che l'idea del collega Biasotti sia ottima: non si può spingere il mercato e poi far detrarre soltanto il 20, 30 o 40 per cento del costo di un bene. Si continuerà a preferire di inquinare per 50 anziché per 10 se non si potrà detrarre e aumenteranno, sicuramente, il disagio e le difficoltà ambientali nel nostro Paese.

Ci siamo spinti, ultimamente, a cercare investitori privati per realizzare opere pubbliche. Collegandomi all'esempio riportato dal collega Toto per quanto riguarda le autostrade e le grandi infrastrutture, penso che un altro allungamento dei tempi della concessione a costo zero per lo Stato

potrebbe avere un ottimo risultato per quanto riguarda le nuove infrastrutture.

Un'ulteriore riflessione riguarda la questione del trasporto pubblico locale: lo Stato, una volta coinvolte le regioni per il trasporto pubblico locale, non può però far finta che quella sia una parte ormai delegata e buona notte al secchio. Abbiamo situazioni allucinanti, soprattutto la questione che riguarda la diversità di trattamento tra le aziende pubbliche e quelle private. Non si può dare all'azienda pubblica la possibilità di una proroga per tre anni e dire ai privati, invece, che entro 12 mesi devono assolutamente associarsi o decadere. È necessario un intervento urgente su questo.

Infine, vorrei che ci fosse una reale e concreta attività da parte del ministero per quanto riguarda la continuità territoriale con la Sardegna. Siamo stanchi di veder rimandate le cose. Adesso la palla è in mano al ministero. Io vorrei che con forza e determinazione nel breve volgere di tempo si riuscisse a chiudere la partita delle navi e degli aerei. Non possiamo più rimanere legati a un servizio che non abbiamo. Viaggiamo con l'aereo oppure in nave, in treno non possiamo venire a Roma, a nuoto ci riesce difficile perché non abbiamo abbastanza fiato.

Ringrazio ancora il sottosegretario per il lavoro che sta svolgendo.

MARIO LOVELLI. Ho chiesto quindici secondi, ma non so neanche se il sottosegretario avrà il tempo di rispondere. Mi scuso di non aver sentito tutto l'intervento, per cui magari l'informazione che sto per richiedere è già stata fornita.

Nella sua relazione è scritto che sui pedaggi autostradali si evidenzia che, in attuazione all'articolo 36 del decreto-legge n. 98, tali compiti di controllo saranno trasferiti all'istituenda Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali: chiedo al sottosegretario se il Governo ritiene ancora che questa Agenzia debba rimanere in piedi, alla luce delle traversie che riguardano il designando presidente, o non sia, piuttosto, meglio finalmente orientarsi a una certa logica di Governo e di Parlamento e passare le competenze all'Autorità dei trasporti.

CARLO MONAI. Il sottosegretario Improta ha svolto un'interessante relazione. Mi permetto di suggerire alcuni approfondimenti, condividendo molte delle riflessioni che i colleghi hanno già manifestato, tra cui quelle che vedo già trattate nella sua relazione e riprese dal collega Toto sull'enormità dei premi assicurativi che vanno a incidere su un mercato già in grossa difficoltà.

Recentemente, abbiamo sentito in questa stessa sede il grido di dolore dei rappresentanti dei concessionari, del circuito commerciale dell'auto, dei produttori di componentistica, delle società che rappresentano i produttori automobilistici, di quale sia stato il tracollo degli acquisti con la messa a repentaglio di tutto questo settore. Al di là della questione assicurativa, c'è anche da riflettere se non sia il caso di iniettare qualche incentivo in questo momento di grave dissesto, con l'aumento delle accise della benzina e con tutte le difficoltà economiche del cittadino e delle famiglie italiane.

Oltre a questo, c'è il tema dei giovani che vogliono affacciarsi al mondo dell'impresa dell'autotrasporto. Non è del tutto condivisibile quella previsione introdotta recentemente dall'articolo 11 del decreto-legge n. 5 del 2012 che, nel richiedere ai nuovi operatori di acquistare il parco macchine di aziende già operanti o almeno due veicoli di classe Euro 5, mettono in grave difficoltà coloro che intendano proporsi come padroncini, giovani imprenditori che si trovano poi nella difficoltà di non aver i mezzi economici per acquistare due furgoni Euro 5.

Questo non è un mio personale segnale, ma viene da una notevole allerta che abbiamo ricevuto da operatori di questo settore che, sostanzialmente, vedono messa a repentaglio la possibilità di accesso alla professione, che è proprio quella finalità che la norma voleva, in qualche modo, agevolare. C'è, dunque, una contraddizione in termini che mi auguro possa essere eliminata, quanto meno in-

troducendo delle deroghe per i nuovi imprenditori che abbiano una classe anagrafica abbastanza vicina a quella dell'attività che si vuole promuovere.

Un ulteriore tema è quello dell'autotrasporto di cose. Ci è stato segnalato, in un recente incontro con i rappresentanti della categoria, che esistono sistemi di trasporto, magari di nicchia, magari marginali, ma neanche tanto se consideriamo l'indotto a cui fanno riferimento, che, per esempio, nel settore dell'automobile devono provvedere alla fornitura in gabbie di componentistica già predisposta per il montaggio, l'assemblaggio e la produzione. In questi trasporti cosiddetti *just-in time* esiste un problema di applicazione della normativa vigente che, di fatto, inibisce il trasporto di queste gabbie, ancorché saldamente ancorate le une alle altre, per i limiti di carico di sagoma.

È un problema oggi superato solo con la complicità o la benevolenza degli operatori della polizia stradale, che chiudono un mezzo occhio e forse anche tutti e due pur di evitare il blocco di questi mezzi, che peraltro approvvigionano tutta la filiera del mercato dell'auto. Potrebbe, allora, forse essere più laico e coraggioso stabilire una previsione specifica su questo tipo di trasporto, garantendo, ovviamente, la sicurezza delle persone e delle merci, ma cercando di conciliarle con questa concreta e ineludibile esigenza.

Ultimo aspetto, ma non ultimo, è il tema del noleggio con conducente. Stiamo parlando – è vero – di autotrasporto, ma anche loro trasportano, magari non merci ma persone, e rimangono l'unica categoria che pretende da tempo le liberalizzazioni e che il decreto delle liberalizzazioni ha mortificato. Nonostante le buone intenzioni che lei stesso ci aveva manifestato, quell'emendamento a firma del senatore Musso, che fu presentato al Senato e di cui veniva chiesto l'accoglimento nel maxiemendamento del Governo, è rimasto lettera morta. Questo è un problema pressante, se è vero, come è vero, che ormai sono moltissimi i rinvii e le proroghe dell'entrata in vigore di quel dissennato 1-*quater* dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008. Siamo prossimi alla scadenza, mi pare che tra meno di due mesi dovrà essere di nuovo prorogata o, finalmente, superata da una normativa di settore: ebbene, anche questo è un tema che, a nostro avviso, è degno di nota perché la filiera degli NCC interessa decine di migliaia di operatori ed è opportuno che il Governo non rimanga sordo a questa necessità.

ANTONIO MEREU. Intervengo per ringraziare a mia volta il sottosegretario Improta di questo lavoro che, sicuramente, sarà utile a me personalmente, ma anche a tutta la Commissione. Sono un po' imbarazzato e chiedo scusa ai colleghi, ma la situazione è tale nel nostro Paese che sono obbligato a parlare del particolare, quindi della Sardegna.

Ogni volta che, soprattutto, il lavoro del Governo viene a illustrare i propri programmi e obiettivi, ci accorgiamo che sempre di più ci troviamo in una situazione di grande emarginazione. Pur provando soddisfazione nel vedere, comunque, che qualche cosa va cambiando nel resto del Paese, questa differenza emerge sempre.

Evitando ogni polemica, vorrei semplicemente porre una questione. Siccome nella relazione si fa riferimento anche alle autostrade del mare, suona un po' strano sentire, o quanto meno occorre fare uno sforzo necessario, il Governo parlare di autostrada del mare e vedere, per esempio, la regione Sardegna esclusa per questa situazione. Vorrei sapere, nel particolare, se esistono in questo campo e in questo senso volontà diverse e se possiamo aspettarci le soluzioni che fino adesso non abbiamo visto e la cui mancanza ci preoccupa molto.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al sottosegretario per la replica, vorrei sottolineare pochi aspetti. Innanzitutto, a proposito del problema delle risorse che esiste nel mondo dell'autotrasporto e del trasporto pubblico locale, il Governo ha assunto degli impegni che, chiaramente, devono essere rispettati. Diversamente, ri-

schiamo di mandare in blocco sistemi che creano ulteriori problematiche alla nostra società.

Per quanto riguarda il tema della responsabilità civile auto, voglio ricordare all'onorevole Toto non essere di competenza della nostra Commissione né della X, ma della VI Commissione, perché rientra maggiormente nell'ambito della finanza che non in quello dell'attività produttiva; ricordo inoltre che io stesso fui un fautore della scatola nera. Voglio anche ricordare qui al Governo che quella alla fine approvata dal Parlamento è una norma che vede addirittura la riduzione dell'utilizzo di questo mezzo. Esso consente il rapporto trasparente tra assicurato e assicuratore, quindi per chi le ha, consente all'assicuratore di ridurre i costi perché conosce benissimo il profilo del proprio utente.

La formula finale approvata in forma definitiva alla Camera, ma che è stata modificata al Senato, che impone alle compagnie assicurative di pagare tutto, installazione, canone annuale, eventuale disinstallazione e così via, è una formula che ha bloccato il mercato. Se prima, quindi, si montavano 10-20.000 scatole nere al mese, oggi non se ne montano più perché, chiaramente, c'è un obbligo di legge che non aiuta.

Oltretutto, una delle maggiori critiche sempre esistita rispetto a questo, la *privacy*, è di fatto decaduta perché oggi, con questo, la *privacy* non c'è. Il vero nodo – ho approfondito abbastanza questo tema – non è tanto che il mercato non è libero. Il mercato delle assicurazioni in Italia è libero perché chiunque dall'estero può venire: è il costo del sinistro ad essere troppo elevato, al punto che nessuno viene perché dovrebbe ricorrere a tariffe altissime.

Il costo del sinistro è elevato a causa di una serie di costi che nel nostro Paese sono decuplicati rispetto ad altri, non ultime le microlesioni alle persone, tutta la parte di contenzioso legale, che ovviamente implicano cifre che portano a un costo medio del sinistro molto alto. Ecco perché la scatola nera può rappresentare, se applicata su vasta scala, una riduzione del costo del sinistro, e conseguentemente anche una riduzione del sistema tariffario.

Ho voluto ricordare questi punti, soprattutto con riferimento al tema della scatola nera, che andava rivista perché altrimenti non è utilizzata.

Quanto all'ANAS, che ha convocato un'assemblea il 31 maggio, bisognerà capire che cosa succede dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali e dell'Autorità dei trasporti, che dovrebbe decollare a brevissimo e che è fondamentale per tantissimi argomenti che sono stati citati. Penso anche al tema del noleggio con conducente perché, in qualche modo, data la difficoltà che tutti i Governi e la politica hanno avuto nel gestire questo tema, forse un'Autorità indipendente può essere in grado di regolare il mercato in modo più appropriato.

Per quanto riguarda il sollecito sul coinvolgimento del sottosegretario, anche se insieme al sottosegretario del Ministero delle attività produttive, sulla legge relativa alla mobilità degli autoveicoli con cosiddetti carburanti alternativi, penso che sia molto importante anche l'andamento del prezzo della benzina, che non credo che si potrà ridurre più di tanto; quanto alla necessità di regolamentare ancora meglio ed efficientare il sistema del trasporto pubblico locale, a mio modo di vedere, questo deve essere sradicato dai livelli comunali. Questo è l'unico modo o, comunque, sicuramente una premessa per eliminare quel clientelismo politico che impedisce a queste aziende di essere efficientate in modo adeguato. Penso si tratti di un tema importante su cui il Governo può fare molto.

Do la parola al sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta, per la replica.

GUIDO IMPROTA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Parto da quest'ultimo aspetto, dove, ferma restando la responsabilità da parte delle regioni nel definire la stazione appaltante, l'orientamento è, però, quello comunque di avere dei lotti o delle stazioni appaltanti

almeno su base provinciale. La maggior parte si sta orientando su bacini almeno interprovinciali.

La replica sarà breve perché ritengo questo passaggio un tagliando e un *work in progress*, per cui non potrei esaurire il novero delle questioni oggetto delle vostre riflessioni in una replica, ma solo in un impegno continuativo nel tempo. Tuttavia, alcune questioni puntuali meritano una risposta.

Per quanto riguarda le problematiche concernenti la regione Sardegna, sapete che c'è un tavolo dedicato dal Presidente del Consiglio. La prossima riunione si terrà a Palazzo Chigi il 15 maggio alle 11,30 e quello della continuità territoriale e marittima è uno dei temi di competenza del mio dicastero, su cui già mi sono impegnato il 13 marzo scorso a fornire delle risposte. Il tutto, però, va conciliato con una garanzia da parte dell'ente regione di avere una chiara visione nella gestione del trasporto. Quello che ho visto, infatti, sul trasporto e sulla continuità territoriale aerea non è di gran conforto rispetto alla cessione di sovranità, senza far polemiche, assolutamente, ma limitandoci unicamente a guardare le risultanze di mercato e a volersi innamorare di un'idea che non trova riscontro sul mercato, dato che la gara per la continuità territoriale aerea è europea, non limitata soltanto a vettori italiani. Ci tenevo alla precisazione.

I riferimenti dell'onorevole Monai sono puntuali. Ne condivido alcuni e sa che mi ero anche impegnato, ma è chiaro che nel decreto-legge liberalizzazioni abbiamo dovuto contemperare le esigenze degli NCC con altre politicamente più forti. Come, però, ha ricordato lo stesso presidente Valducci, l'*Authority* è sicuramente un alleato per risolvere alcune delle questioni che lei ha sollevato.

Stesso discorso vale per il tema dell'Agenzia e dell'*Authority*. Nei giorni scorsi, il Ministro Passera ha ribadito che la partita politica sarà sciolta a breve. Abbiamo, inoltre, la tagliola di fine luglio, per cui o parte l'Agenzia entro fine luglio o l'Agenzia si rende automaticamente risolta. Ovviamente, però, c'è un impegno da parte del Governo a risolverla sicuramente a breve e, comunque, anche in questo caso esiste una scadenza derivante dal decreto-legge liberalizzazioni che prevede la costituzione dell'*Authority* entro fine maggio.

Per quanto riguarda la partita di giro evocata sia a sinistra sia a destra, è evidente che è oggetto di *spending review* e mi consta che il Ministro Giarda abbia già preso contatti con le strutture tecniche ministeriali proprio per affrontare meglio il giro che fanno questi contributi, in modo da efficientare e razionalizzare la spesa.

Ho fatto riferimento al mercato dell'auto non per fare un'invasione di campo, ma perché ritenevo che fosse un elemento imprescindibile rispetto ai temi che erano stati sollevati. Ovviamente, non volevo essere assolutamente esaustivo. Mi faccio carico delle osservazioni che sono state fatte e le trasmetterò senz'altro al Ministro anche in relazione al tavolo che ha annunciato all'onorevole Biasotti.

Concludo con la considerazione che il confronto con le associazioni di autotrasportatori non può prescindere in nessun caso dal rispetto della legalità. Le aggressioni a chi non ha rispettato l'esigenza di fare sciopero o addirittura l'incendio di apparati produttivi, com'è avvenuto nel caso delle bisarche, sono comportamenti inaccettabili e intollerabili pur in presenza di una disponibilità da parte del Governo ad affrontare la situazione.

Chiaramente, si può fare di più, si deve fare meglio, nessuno ha tenuto nessuno fuori dalla porta. Io ho ritenuto, però, non di non dialogare con quelle forze che hanno assunto dei comportamenti assolutamente inaccettabili e intollerabili. Rimane la disponibilità, che peraltro mi caratterizza nell'esercizio delle mie funzioni, a trovare sempre il punto di mediazione costruttivo per risolvere i problemi, purché però questi non ledano la tutela legale dei diritti e, soprattutto, il diritto da parte degli operatori di voler operare anche se altri ritengono, invece, di dover scioperare.

Ringrazio il presidente e tutti i presenti per l'attenzione e per il riconoscimento al lavoro che sto portando avanti.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Improta per la relazione e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna *(vedi allegato)*.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11,05.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa il 13 luglio 2012.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Audizione del Sottosegretario dott. Guido Improta presso la IX Commissione Camera dei Deputati

9 maggio 2012

ALLEGATO 1

REGISTRAZIONE
REG. DECRETI
27 FEB 2012
CORTE DEI CONTI

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

di concerto con

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze

VISTO l'articolo 33, comma 10, della legge 12 novembre 2011, n. 183, recante "disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012)", che dispone l'autorizzazione della spesa di 400 milioni di euro per l'anno 2012, da destinare a misure di sostegno al settore dell'autotrasporto di merci;

CONSIDERATO che l'articolo 33, comma 10, della citata legge di stabilità dispone che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa, sono ripartite le risorse tra le diverse misure, in coerenza con gli interventi già previsti a legislazione vigente e con le esigenze del settore;

VISTA la legge 12 novembre 2011, n. 184, recante "bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014", Tab. 10;

VISTO il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 1° dicembre 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 22 dicembre 2011, n. 297 – supplemento ordinario n. 271 - recante la "ripartizione in capitoli delle unità di voto parlamentare relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014", che prevede l'iscrizione dei citati 400 milioni di euro nel capitolo 7420 - Fondo per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto di merci - dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO l'articolo 61, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 19, del 24 gennaio 2012, S.O. n.18, recante "disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", ed in particolare il comma 3, che dispone la riduzione di 26,4 milioni di euro dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 33, comma 10, della citata legge di stabilità 2012;

CONSIDERATO di dover ripartire le risorse complessivamente disponibili per interventi a sostegno del settore dell'autotrasporto per un importo pari a 373,6 milioni di euro;

VALUTATE le esigenze prioritarie del settore, anche in relazione a quanto emerso a seguito del confronto con le associazioni di categoria del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi;

CONSIDERATA la necessità di definire gli interventi e la ripartizione delle somme disponibili, nei limiti di fattibilità, avuto riguardo alle norme comunitarie in materia di aiuti di Stato di cui al Trattato istitutivo dell'Unione europea, con particolare riferimento agli interventi per la riduzione dei costi di esercizio;

CONSIDERATO che, tra gli interventi già previsti a normativa vigente, devono essere privilegiati quelli mirati al soddisfacimento delle principali esigenze del settore, con particolare riferimento alla riduzione del costo del lavoro, anche per far fronte alla concorrenza dei vettori extracomunitari, nonché alla sicurezza della circolazione, ai sensi dell' articolo 29, comma 1-bis, terzo periodo, del

decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14 e dell'articolo 45, comma 1, lettera c), della legge 23 dicembre 1999, n. 488;

VALUTATA l'importanza, stante la complessità del settore determinata anche dagli effetti scaturenti dalle nuove norme in materia di sicurezza della circolazione e di accesso alla professione di autotrasportatore, di porre in essere ed incentivare ulteriori interventi di formazione professionale, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera f), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007, n. 227, pienamente compatibili con la normativa comunitaria, in quanto non rientranti nell'ordinaria gestione aziendale;

VALUTATA l'opportunità di prevedere una ripartizione di fondi anche per sgravi destinati al contributo al Servizio sanitario nazionale sui premi di assicurazione per la responsabilità civile per danni derivanti dalla circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto merci, nonché per la deduzione forfetaria di spese non documentate per gli autotrasportatori mono veicolari, ai sensi dell'articolo 1, commi 103 e 106, della legge 23 dicembre 2005, n. 266;

CONSIDERATO necessario garantire, altresì, le risorse per la proroga degli incentivi agli autotrasportatori per l'utilizzo delle vie del mare, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 205 -"Ecobonus"- a valere sui viaggi effettuati nell'anno 2011, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007, n. 227;

DECRETA

Articolo 1

Per l'anno 2012, la somma di 373,6 milioni di euro, di cui alle premesse, da destinare agli interventi a sostegno del settore dell'autotrasporto, tenuto conto della finalità degli interventi già previsti da disposizioni di legge e regolamentari, viene utilizzata come segue:

a) articolo 29, comma 1-bis, terzo periodo, del decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14 – riduzione dei tassi di premio INAIL – euro 91 milioni, dei quali 82 milioni destinati alle imprese con dipendenti e 9 milioni alle imprese artigiane del settore dell'autotrasporto di merci;

b) articolo 45, comma 1, lettera c), della legge 23 dicembre 1999, n. 488 – fondi da assegnare al Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori per la protezione ambientale e per la sicurezza della circolazione, anche con riferimento all'utilizzo delle infrastrutture (riduzione compensata dei pedaggi autostradali) – euro 102,6 milioni;

c) articolo 2, comma 2, lettera f), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007, n. 227 – contributi alle imprese di autotrasporto per iniziative per la formazione professionale – euro 15 milioni. Tale importo è da assegnare sul fondo per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto di merci, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Missione 13 "Diritto alla mobilità" – Programma 2 "Autotrasporto e intermodalità" - capitolo 7330) per l'incentivazione di ulteriori interventi di formazione professionale, con le medesime procedure già adottate per gli interventi in atto;

d) articolo 1, commi 103 e 106, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 – compensazione dei versamenti effettuati a titolo di contributo al servizio sanitario nazionale sui premi di assicurazione per la responsabilità civile di veicoli a motore adibiti al trasporto merci e deduzione forfetaria di spese non documentate – euro 135 milioni (di cui euro 22 milioni per contributo al servizio sanitario nazionale sui premi di assicurazione per la responsabilità civile ed euro 113 milioni per deduzione forfetaria di spese non documentate);

e) articolo 2, comma 2, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007, n. 227 – contributi alle imprese di autotrasporto per interventi volti a realizzare l'utilizzo di modalità di trasporto alternative al trasporto stradale - euro 30 milioni. Tale importo è da assegnare sul fondo per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto di merci, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Missione 13 "Diritto alla mobilità" – Programma 2 "Autotrasporto e intermodalità" - capitolo 7330) per la proroga degli incentivi agli autotrasportatori per l'utilizzo delle vie del mare di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 205 - "Ecobonus"- a valere sui viaggi effettuati nell'anno 2011.

Articolo 2

Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio, in relazione alla ripartizione dell'importo di euro 373,6 milioni di cui all'articolo 1.

15 FEB. 2012

Il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze
IL VICE MINISTRO DELEGATO
(Prof. Vittorio Umberto Grilli)

REGISTRO VISTI EX ART 5 COMMA 2
N311 UFF. V
Roma, li 06-03-2012
IL DIRETTORE

REG.TO ALLA CORTE DEI CONTI
Addì 21 MAR. 2012
UFFICIO CONTROLLO ATTI MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE, DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Reg. N 306 Foglio
IL CONSIGLIERE

ALLEGATO 9

...della Collaborazione Ministro
UFFGAB
REG_DECRETI
Prot: 0000108-29/03/2012-
REGISTRAZIONE

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTO l'articolo 2 del decreto legge 28 dicembre 1998 n. 451, convertito nella legge 26 febbraio 1999, n. 40 che assegna al Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori risorse da utilizzare per la protezione ambientale e la sicurezza della circolazione, anche con riferimento all'uso delle infrastrutture;

VISTO l'articolo 45 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, che, a decorrere dall'anno 2000, rende strutturali le misure previste dalle disposizioni normative testè citate, e le successive modifiche ed integrazioni che hanno elevato a £ 150.000.000, pari ad € 77.468.535,00 la somma destinata alle finalità della legge 40/1999;

VISTA la legge 12 novembre 2011, n. 184, recante "bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014", Tab. 10;

VISTO il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 1° dicembre 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 22 dicembre 2011 n. 297 – supplemento ordinario n. 271 – recante la "ripartizione in capitoli delle unità di voto parlamentare, relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014", che prevede l'iscrizione, per l'anno 2012, di euro 77.394.806,00 nel capitolo 1330 dello Stato di previsione della spesa del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, prot. 55 del 24.02.2012, registrato dalla Corte dei conti in data 16 marzo 2012, registro 2, foglio 306, emanato ai sensi dell'articolo 33, comma 10, della legge 12 novembre 2011, n. 183, recante "disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012);

CONSIDERATO che il citato decreto prot. 55 del 24.02.2012 prevede la ripartizione delle risorse recate dal citato articolo 33, comma 10, della legge 183/2011 e l'utilizzazione di 102,6 milioni di euro per le misure inerenti la sicurezza della circolazione, con specifico riferimento alla riduzione compensata dei pedaggi autostradali, di cui all'articolo 45, comma 1, lettera c), della legge 23 dicembre 1999, n. 488, da assegnare al Comitato Centrale per l'albo degli autotrasportatori;

RILEVATA l'opportunità che i fondi assegnati dal suddetto decreto, anche in esito alle osservazioni a suo tempo formulate dagli Organi di controllo, siano destinati prioritariamente alle riduzioni dei pedaggi autostradali relativi agli anni 2009 e 2010;

RITENUTO, inoltre, che, considerati i tempi tecnici necessari per acquisire i dati dei passaggi autostradali e provvedere quindi all'impegno ed al pagamento di quanto dovuto per le riduzioni, si provvederà alla destinazione di fondi per le riduzioni dei pedaggi autostradali relativi all'anno 2011 a valere sulle risorse disponibili per l'anno 2013;

CONSIDERATA la necessità di definire tempestivamente le modalità di calcolo delle riduzioni dei pedaggi autostradali per il corrente anno 2012 in modo da rendere note in tempo utile tali modalità agli autotrasportatori interessati;

VISTA la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti inerente il 2008, adottata con D.M. 10 giugno 2008, n. 0000026, con la quale, nell'ambito della graduale rimodulazione degli sconti sui pedaggi autostradali volta a favorire l'utilizzo dei veicoli con un minor impatto ambientale, si era ipotizzata un'apposita Commissione, che, anche a seguito di intese con le associazioni di categoria degli autotrasportatori, avrebbe dovuto definire eventuali ulteriori rimodulazioni da applicare per l'anno 2009, valutando, in particolare, l'esclusione dagli sconti in questione dei veicoli di categoria Euro 2;

VISTA la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti inerente il 2009, adottata con D.M. 14 settembre 2009, n. 0000737, la quale, considerato che l'intervenuta crisi economica globale ha inciso profondamente sui bilanci di gran parte delle imprese di autotrasporto - impedendo loro l'ipotizzata eliminazione degli Euro 2 dal rispettivo parco veicoli, e rendendo non opportuna l'attivazione della predetta Commissione - non modificava per il 2009 i criteri precedentemente fissati per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali;

VISTA la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti inerente il 2010, adottata con D.M. 5 ottobre 2010, n. 730, la quale, sulla base delle medesime considerazioni assunte ai fini della Direttiva 2009, non modificava anche per il 2010 i criteri precedentemente fissati per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali in riferimento alla classe ecologica dei veicoli;

VISTA la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti inerente il 2011, adottata con D.M. 23 maggio 2011, n. 202 la quale, sulla base delle medesime considerazioni assunte ai fini della Direttiva 2009, non modificava anche per il 2011 i criteri precedentemente fissati per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali;

RITENUTO che, nonostante i perduranti effetti della crisi economica, sia opportuno definire, per il 2012, una parziale modifica dei criteri fissati negli esercizi precedenti per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali, onde favorire l'utilizzo di veicoli a minor impatto ambientale, impartendo le conseguenti istruzioni al Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori;

VISTE le delibere assunte dal Comitato Centrale in materia di riduzione compensata dei pedaggi autostradali 2009, delibere tutte assunte in attuazione della Direttiva n. 0000737 del 14 settembre 2009;

VISTA in particolare la delibera assunta dal Comitato Centrale n. 29/09 del 27 ottobre 2009 che destinava alle riduzioni compensate dei pedaggi autostradali 2009 l'importo di € 101.065.873,50, sostituita dalla delibera n. 10/10 del 27 maggio 2010 che ha rideterminato in € 52.295.415 la disponibilità dei fondi di cui alla Legge 40/1999 per il 2009 destinando l'importo di € 47.065.873,50 - pari al 90% delle risorse disponibili - alle riduzioni compensate dei pedaggi 2009, incluse le spese per la procedura e per l'accantonamento per il contenzioso connesso ai pedaggi 2009 e pregressi, stimate in € 314.000,00;

VISTA la delibera d'urgenza n. 16/2011 del 26 settembre 2011, ratificata dal Comitato Centrale il 25 ottobre 2011, che sostituisce integralmente la citata delibera 10/2010, con la quale – rilevato che per soddisfare le richieste di riduzione dei pedaggi 2009 pervenute al Comitato Centrale ed ammesse al beneficio sarebbe necessaria una disponibilità di fondi pari ad euro 164.401.978,27 – è stata rideterminata la disponibilità dei fondi dell'anno 2011 da destinare ai pedaggi 2009 in euro 90.676.081,07;

VISTA, inoltre, la delibera n. 10/2011 del 16 giugno 2011 con la quale è stata destinata la somma di euro 54.576.735,84, pari al 90% della somma di euro 60.640.817,57, alla riduzione compensata dei pedaggi pagati nell'anno 2010 ed alle spese di procedura relative, in attuazione dell'art. 4 della citata Direttiva 0000730/2010;

CONSIDERATO che entro il 31.12.2011 è stato possibile assumere impegni di spesa per la riduzione compensata dei pedaggi 2009 limitati ad euro 90.676.081,07 e che pertanto restano da assumere gli impegni di spesa corrispondenti alle riduzioni compensate dei pedaggi a saldo del 2009 per euro 73.725.897,20 ed a quelle dei pedaggi del 2010;

CONSIDERATO che il Comitato Centrale deve dare attuazione alle citate delibere relative ai pedaggi 2009 e 2010 ed alle spese necessarie per le iniziative e gli interventi in materia di sicurezza della circolazione e di controlli dei mezzi pesanti, ivi incluse quelle previste dal Protocollo di intesa sottoscritto il 27 dicembre 2010 dal Comitato Centrale e dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, e dal successivo Protocollo aggiuntivo sottoscritto il 23 dicembre 2011, prioritariamente con i fondi già iscritti per l'anno 2011 e 2012 sul capitolo 1330;

VISTO il Decreto Dirigenziale n. 2 del 16 gennaio 2012, registrato dall'Ufficio Centrale del Bilancio presso il Ministero al n. 124/Uff.1 il 3.2.2012, con il quale il Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici ha attribuito per l'anno 2012 al Presidente del Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori, le risorse finanziarie dei capitoli 1294 e 1330, iscritte nello Stato di previsione del Ministero, nonchè i maggiori stanziamenti che risultassero assegnati a seguito di provvedimenti amministrativi e/o normativi posti in essere nel corso dell'anno 2012;

CONSIDERATO che, ai fini della sicurezza della circolazione e della protezione ambientale, si rende necessario prevedere iniziative specificatamente destinate all'autotrasporto di merci, anche con riferimento all'attività di controllo della circolazione dei mezzi pesanti da parte del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici e delle Forze di Polizia ed alla realizzazione di aree di sosta per veicoli pesanti, impartendo apposite istruzioni al Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori;

VISTO il Protocollo di Intesa sui controlli in materia di autotrasporto, sottoscritto il 14 luglio 2009 dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, e dal Ministro dell'Interno, che ha l'obiettivo - tra l'altro - di incrementare le verifiche sulle imprese estere e con il quale sono stati definiti gli obiettivi e gli strumenti per il potenziamento e la specializzazione dei controlli nel settore del trasporto stradale;

VISTO, inoltre, il protocollo d'intesa sottoscritto a Trieste il 29 ottobre 2010, con il quale sono stati assunti specifici impegni per l'incremento quantitativo e qualitativo dei controlli sui mezzi pesanti nella Regione Friuli Venezia Giulia;

VISTA la Direttiva del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici n. 0000473 del 4 marzo 2010, con la quale, in attuazione del predetto protocollo d'intesa, sono stati definiti i criteri organizzativi dell'attività di controllo sull'autotrasporto svolta anche con i Centri Mobili di Revisione;

VISTO il Protocollo di intesa stipulato in data 27 dicembre 2010 tra il Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori ed il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici ed il successivo Atto aggiuntivo stipulato in data 23 dicembre 2011, con i quali sono state individuate alcune iniziative da realizzare per la sicurezza stradale;

CONSIDERATO che, in attuazione del citato Protocollo del 27 dicembre 2010 e s.m.i., è stato, tra l'altro, rinnovato, per il quinquennio 2010 – 2014, il contratto di riattamento e manutenzione per i Centri Mobili di Revisione;

CONSIDERATO che, per quanto sopra esposto, le somme utilizzabili nell'anno 2012 per gli interventi di cui all'art. 2 del decreto legge 28 dicembre 2008, n. 451, convertito nella Legge 26 febbraio 1999, n. 40, ammontano a complessivi euro 179.994.806,00, ivi inclusi euro 102.600 ml di cui al citato Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti;

RITENUTO opportuno impartire al Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori, specifici indirizzi programmatici per l'anno 2012;

ADOTTA
la seguente direttiva:

1. Il Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori destinerà le risorse disponibili, per l'anno 2012, sul capitolo 1330 dello Stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in misura pari al 10% della somma corrispondente ai fondi strutturalmente previsti dalla Legge 40/99 e ss.mm.ii. - così come stanziate ai sensi della legge di bilancio 2012 e del relativo decreto di ripartizione in capitoli (euro 77.394.806,00) - ad iniziative ed interventi in materia di sicurezza della circolazione e di controlli dei mezzi pesanti, ivi incluse quelle previste dal Protocollo di intesa sottoscritto il 27 dicembre 2010 dal Comitato Centrale e dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici e successivo Atto aggiuntivo in data 23 dicembre 2011, al fine di rendere strutturale l'attività di controllo svolta sul territorio.
   A tali fini il Comitato Centrale:
   - sottoscriverà con il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici gli atti eventualmente necessari per l'aggiornamento del protocollo d'intesa del 27 dicembre 2010, prevedendo, tra l'altro, di assegnare alle Direzioni Generali Territoriali del Dipartimento le risorse finanziarie necessarie per lo sviluppo dell'attività di controllo dei mezzi pesanti, con particolare riferimento al Nord-Est del Paese interessato da fenomeni di abusivismo posti in essere da vettori stranieri;
   - interverrà, a supporto del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici e previa intesa con il Dipartimento stesso, nelle fasi di controllo al fine di fornire, nell'ambito delle attività programmate dal Dipartimento e dal Servizio di Polizia Stradale, supporti tecnici per l'ulteriore specializzazione del controllo;
   - continuerà – in attuazione al Protocollo d'intesa del 27 dicembre 2010 e s.m.i.– la collaborazione già attivata con il Dipartimento con ulteriori iniziative di formazione ed aggiornamento professionale degli operatori dello stesso Dipartimento e delle Forze di Polizia, nonché dei formatori, allo scopo di conseguire un'ulteriore intensificazione e specializzazione dei controlli, con particolare riguardo alle verifiche sulle imprese estere;
   - provvederà agli oneri derivanti dal contratto per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei Centri Mobili di Revisione e, sulla base degli approfondimenti effettuati in collaborazione con il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, agli oneri inerenti il monitoraggio attraversamento sui valichi alpini delle merci pericolose;
   - proseguirà la contribuzione al finanziamento sia di organismi costituiti in ambito comunitario, aventi l'obiettivo di ottimizzare l'attività di controllo sull'autotrasporto di merci, sia di studi promossi da organismi internazionali cui partecipa il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in materia di sicurezza e regolazione

del traffico dei mezzi pesanti attraverso i valichi alpini o che comunque interessino le problematiche dell'attraversamento delle Alpi;

- prevederà, sulla base di quanto sarà definito dalla Direzione Generale per la sicurezza stradale, una contribuzione per le attività e per la realizzazione delle iniziative in materia di autotrasporto sviluppate dalla Consulta Nazionale per la Sicurezza Stradale istituita presso il CNEL sulla base dell'Accordo di collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- provvederà alla attivazione delle procedure per la realizzazione di aree di sosta attrezzata;
- utilizzerà le rimanenti risorse, previa intesa con il Dipartimento per i Trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, per la promozione di iniziative volte a diffondere i principi della sicurezza, nonché per ulteriori interventi per la sicurezza della circolazione e la protezione ambientale.

2. Il Comitato Centrale utilizzerà le rimanenti risorse finanziarie iscritte sul capitolo 1330 per il corrente anno per la residua copertura delle riduzioni dei pedaggi autostradali relativi all'anno 2009 e per le riduzioni dei pedaggi 2010 pagati dalle imprese, con sede nell'Unione Europea, che effettuano autotrasporto di cose, del contenzioso pregresso, nonché per le spese per la procedura relativa al 2010. Il Comitato Centrale seguirà a tali fini le modalità ed i criteri di cui alle relative Direttive ministeriali.

3. La riduzione compensata dei pedaggi pagati nell'anno 2012 dalle imprese, con sede nell'Unione Europea, che effettuano autotrasporto di cose sarà provvisoriamente determinata nella misura del 90% dei fondi strutturalmente previsti dalla legge 40/99, così come stanziati ai sensi della legge di bilancio 2012 e del relativo decreto di ripartizione in capitoli (pari ad € 77.394.806,00). Il Comitato Centrale provvederà alla rideterminazione definitiva della riduzione sulla base delle risorse finanziarie che saranno effettivamente disponibili, a tale fine, all'atto dell'assunzione dell'impegno di spesa.

4. La riduzione compensata dei pedaggi 2012 sarà differenziata per classi di veicoli commerciali e per fatturato globale realizzato sulla rete autostradale dalle suddette imprese, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 1, comma 1223, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e successive modificazioni.

5. La riduzione compensata di cui sopra si applica ai veicoli Euro 2, Euro 3 e categorie superiori, individuati nelle classi B3, B4 e B5, previste nel sistema di classificazione assisagoma applicato per la determinazione dei pedaggi dalle società concessionarie di autostrade, secondo i seguenti criteri:

   a) determinazione del fatturato totale annuo, moltiplicando il fatturato dei pedaggi pagati da un singolo veicolo per i seguenti coefficienti:
      - 0,5 per veicoli Euro 2;
      - 1,5 per veicoli Euro 3;
      - 2,00 per i veicoli Euro 4, Euro 5 e superiori;

   b) applicazione ai seguenti scaglioni di fatturato globale annuo delle percentuali di riduzione compensata secondo il seguente prospetto:
      - da 200.000 a 400.000 4,33%
      - da 400.001 a 1.200.000 6,50%

» da	1.200.001	a 2.500.000	8,67%
» da	2.500.001	a 5.000.000	10,83%
» oltre	5.000.000		13%

Per le imprese che hanno realizzato almeno il 10% del fatturato di pedaggi relativamente a passaggi effettuati nelle ore notturne, con ingresso in autostrada dopo le ore 22 ed entro le ore 02,00 ovvero uscita prima delle ore 06,00 la riduzione compensata è incrementata del 10%, fermo restando il limite percentuale massimo del 13% sopra fissato per fatturati superiori a 5.000.000 di euro.
Tale incremento è applicato allo sconto spettante alla singola impresa, tenuto conto della eventuale appartenenza a forme associative.

6. Il Comitato Centrale, per i fini di cui al precedente comma, è autorizzato a stipulare apposite convenzioni con i soggetti titolari di concessioni di tratte autostradali a pedaggio.
Tali convenzioni dovranno prevedere:
a) la presentazione delle domande e della relativa documentazione da parte dei soggetti interessati all'ottenimento del rimborso;
b) le modalità di istruttoria delle predette domande;
c) le modalità di erogazione, da parte delle società concessionarie, dei rimborsi ai soggetti aventi diritto;
d) le modalità di erogazione, alle società concessionarie, delle somme a copertura dei minori introiti derivanti dai rimborsi da esse effettuati ai soggetti aventi diritto;
e) le modalità di rendicontazione e di controllo sulle operazioni svolte dalle società concessionarie.

7. Il Comitato Centrale è autorizzato a rivedere le quote percentuali delle riduzioni compensate, al fine di utilizzare integralmente le risorse iscritte sul capitolo 1330, con facoltà di riparametrare le percentuali di sconto nell'ipotesi in cui i fondi disponibili si rivelino insufficienti o in esubero.

8. Il Comitato Centrale è autorizzato ad utilizzare le somme assegnate per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali, anche per la definizione di eventuali contenziosi connessi alle procedure di erogazione dei rimborsi.

9. Il Comitato Centrale, nella realizzazione degli interventi programmati, potrà procedere alle eventuali necessarie modifiche degli stessi, tenendo conto delle prioritarie esigenze di formazione professionale del settore e di tenuta dell'Albo nazionale delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e attivando ogni possibile sinergia e collegamento, anche informatico, tra l'Albo stesso e altre banche dati pubbliche (quali INAIL, INPS, CCIAA) in grado di fornire dati di riscontro, al fine della tutela della regolarità del settore dell'autotrasporto.

Sugli adempimenti posti in essere in attuazione degli indirizzi sopra dettati, il Comitato Centrale dovrà riferire, con cadenza semestrale, per il tramite del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, con specifico riferimento alle risorse utilizzate per le diverse linee di attività.

IL MINISTRO

ALLEGATO 3

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

di concerto con

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

VISTO l'articolo 83 bis, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria e sue modifiche e integrazioni;

VISTO il comma 14 del citato articolo 83 bis, che punisce la violazione delle norme di cui ai commi 7, 8, 9, 13 e 13-*bis* con l'esclusione, per un periodo di un anno, dai benefici fiscali, finanziari e previdenziali di ogni tipo previsti dalla legge, nonché l'esclusione fino a sei mesi dalla procedura per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi;

VISTO il comma 15 dell'articolo 83 bis, come da ultimo modificato dall'articolo 6, comma 2, lettera *f-ter)*, del decreto legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, che individua nel Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'autorità competente all'applicazione delle predette sanzioni, secondo le modalità individuate con decreto dello stesso Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro della giustizia;

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante "modifiche al sistema penale", che individua i principi generali in materia di procedimento sanzionatorio;

VISTO l'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298, recante "istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada";

VISTO l'articolo 7, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, così come modificato dal decreto legislativo 22 dicembre 2008, n. 214, recante "disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore";

VISTO il decreto del Ministro dello sviluppo economico e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 dicembre 2011, allegato al decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 2011 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 301 del 28

dicembre 2011, a mezzo del quale sono state delegate al Sottosegretario di Stato le materie relative al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

RITENUTO che la conoscenza dell'applicazione delle sanzioni in parola potrebbe avere rilevanza anche per soggetti diversi dagli enti e dalle amministrazioni preposti alla verifica del rispetto delle sanzioni stesse;

DECRETA

Articolo 1

(Sanzioni di cui all'articolo 83 bis, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133)

1. Le sanzioni amministrative, che conseguono alla violazione delle disposizioni di cui all'articolo 83 bis, commi 7, 8, 9, 13 e 13-bis, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, si applicano, in ragione della loro differente natura, come di seguito specificato:

   a) i soggetti destinatari del provvedimento di esclusione dai benefici fiscali, finanziari e previdenziali, riconducibili a tutta l'attività di impresa esercitata, sono esclusi dai benefici medesimi per un anno, a decorrere dal 1 gennaio dell'anno successivo a quello in cui viene notificato il provvedimento sanzionatorio;

   b) i soggetti destinatari del provvedimento di esclusione dalle procedure per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi, sono esclusi da tali procedure per un periodo compreso tra i trenta giorni ed i sei mesi, in relazione alla gravità dell'infrazione commessa. In particolare, se la percentuale media di scostamento rispetto ai parametri normativamente previsti, risulta inferiore al 10%, la durata del provvedimento interdittivo sarà pari a giorni trenta; nel caso in cui la percentuale di scostamento sia compresa tra il 10% ed il 20%, la durata del provvedimento interdittivo sarà pari a giorni sessanta, mentre scostamenti superiori comportano un'interdizione di novanta giorni. Inoltre, qualora nei confronti del medesimo soggetto siano riscontrati casi di irregolarità superiori al 50% rispetto alla documentazione esaminata, il periodo di interdizione è raddoppiato. Infine, in caso di reiterazione, nei tre anni successivi alla commissione di una violazione oggetto di provvedimento interdittivo da parte del medesimo contravventore, il periodo di interdizione sarà raddoppiato, fermo restando il limite massimo di esclusione fino a centottanta giorni complessivi. Gli effetti del provvedimento interdittivo decorrono dal primo giorno del mese successivo alla data di notifica del medesimo provvedimento sanzionatorio.

Articolo 2

(Procedimento per l'applicazione delle sanzioni)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità - in base alle segnalazioni pervenute da parte dei soggetti che hanno effettuato i controlli su strada, anche secondo quanto previsto dalla circolare 18 maggio 2011, a firma congiunta tra Polizia stradale e Direzione Generale per il

trasporto stradale e per l'intermodalità, e, comunque, da parte di chiunque vi abbia interesse diretto e presenti idonea documentazione di supporto, provvede, entro il termine di novanta giorni dal ricevimento delle segnalazioni, all'istruttoria finalizzata all'eventuale applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 1.

2. Durante la fase istruttoria il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità - può acquisire ulteriore documentazione e le osservazioni dei soggetti coinvolti, anche in contraddittorio. In tal caso, i termini di cui al comma 1 decorrono dal ricevimento degli atti e della documentazione di cui al presente comma.

3. E' fatta, comunque, salva la facoltà, per la Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, di procedere d'ufficio, nell'ambito delle proprie competenze, ove abbia altrimenti notizia delle violazioni di cui al citato articolo 83 bis, commi, 7, 8, 9 e 13.

4. In caso di esito negativo dell'istruttoria, la Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità invia al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un dettagliato rapporto e, salvo contrario avviso degli uffici di Gabinetto del Ministro, dispone l'archiviazione della pratica, dandone comunicazione a tutti gli interessati.

5. In caso di esito positivo dell'istruttoria la Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità invia al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un dettagliato rapporto, corredato della proposta di provvedimento sanzionatorio, secondo lo schema in allegato al presente decreto, ai fini dell'emanazione del provvedimento di applicazione della sanzione. Il provvedimento, una volta emanato, viene integrato con la corrispondente relata di avvenuta notificazione, da eseguirsi anche a mezzo posta.

6. La Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 83-*bis*, comma 15, secondo periodo, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133, pubblica sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un elenco contenente le informazioni necessarie per l'identificazione dei destinatari delle sanzioni applicate. L'elenco riporta partita IVA, codice fiscale, nome, cognome, città e data di nascita ovvero denominazione e sede legale di ciascun destinatario della sanzione, nonché gli estremi e la data di notifica del provvedimento di applicazione della sanzione medesima.

7. Nel caso in cui il destinatario del provvedimento di applicazione della sanzione abbia impugnato lo stesso in via giurisdizionale, l'elenco riporterà i vari gradi del procedimento contenzioso e i relativi esiti, anche con riferimento ad eventuali decisioni di sospensione del provvedimento sanzionatorio. In caso di esercizio del potere di autotutela, l'elenco riporta gli estremi del relativo provvedimento.

8. L'elenco di cui all'articolo 83-*bis*, comma 15, secondo periodo, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133, è aggiornato dalla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità entro quindici giorni dalla notifica di ciascun singolo provvedimento sanzionatorio o dall'emergere di informazioni relative al contenzioso o al riesame in sede amministrativa di ciascun singolo atto. La Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità provvede, comunque, a completare l'aggiornamento dell'elenco entro e non oltre il 15 febbraio di ciascun anno con riferimento agli atti notificati entro il 31 dicembre di quello precedente, onde permettere agli enti e alle amministrazioni

preposti di verificare, con riferimento a tutti i benefici fiscali, il rispetto delle sanzioni applicate ai sensi dell'articolo 83-*bis*, comma 15, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133.

9. Le informazioni contenute nell'elenco di cui al secondo periodo del comma 15, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133, restano pubblicate almeno fino al 31 dicembre del secondo anno successivo a quello di notifica al destinatario del provvedimento di applicazione della sanzione e, comunque, fino al 31 dicembre dell'anno successivo a quello di definizione dell'eventuale contenzioso instaurato dal destinatario avverso il provvedimento stesso o di quello successivo all'anno in cui è stato emesso il provvedimento di autotutela.

10. Ai fini della corretta partecipazione agli appalti pubblici di fornitura di beni e di servizi, le stazioni appaltanti prendono visione dell'elenco di cui ai commi precedenti e possono richiedere una autocertificazione circa l'inesistenza a loro carico di provvedimenti sanzionatori di cui al presente decreto. In sede di verifica dei requisiti, ciascuna stazione appaltante può accertare la veridicità della predetta autocertificazione tramite consultazione del sito informatico presso l' Osservatorio dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture di cui all'articolo 7, del decreto legislativo 12 agosto 2006, n.163.

11. La Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, entro venti giorni dalla ricezione della richiesta, fornisce copia del provvedimento sanzionatorio all'ente o all'amministrazione preposta alla verifica del rispetto delle sanzioni stesse che ne faccia richiesta per le esigenze istruttorie, in sede amministrativa e contenziosa, di competenza.

Articolo 3
(Copertura finanziaria)

1. Le attività di cui al presente decreto e l'adozione dei provvedimenti di competenza sono effettuate nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e, pertanto, dall'attuazione delle disposizioni contenute nel presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, previa trasmissione agli organi di controllo per la registrazione.

Roma, 20 APR. 2012

IL VICE MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
IL VICE MINISTRO DELEGATO
(Prof. Vittorio Umberto Grilli)

IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

UFFICIO
REGISTRO UFFICIALE
Prot. 0000062-27/02/2012-
REGISTRAZIONE

ALLEGATO 4

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTO il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, recante "Riordino della Consulta Generale per l'autotrasporto e del Comitato per l'Albo nazionale degli autotrasportatori", e successive modificazioni;

VISTO il D.P.R. 24 luglio 2007, n. 182, recante "Regolamento contabile della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica";

VISTO il D.P.R. 10 luglio 2009, n. 123, recante "Regolamento di riorganizzazione e funzionamento della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica e del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori", ed in particolare l'art. 3, comma 1, lettera b), che prevede che il programma semestrale delle attività della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica sia deliberato sulla base delle direttive ricevute dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTE le direttive n. 373 dell'8 giugno 2010 e n. 26 del 28 gennaio 2011, con le quali sono stati dettati gli indirizzi programmatici per gli anni 2010 e 2011 alla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica;

VISTO il proprio decreto prot. n. 3 del 9 gennaio 2012, con il quale è stata emanata la direttiva relativa agli Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2012, ed in particolare gli obiettivi strategici di cui alla Priorità politica 2 – Incremento di efficienza del sistema dei trasporti – nell'ambito dei quali si ravvisa l'esigenza di completare il "Piano della logistica 2011-2020", nonché il Contesto programmatico, nel quale viene individuata come prioritaria la riforma della logistica, allo scopo di superare le diseconomie prodotte dall'assenza di un'offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace del comparto;

CONSIDERATO che l'attuazione del Piano della logistica costituisce uno dei presupposti per recuperare competitività al sistema economico del Paese, attraverso la graduale eliminazione dall'inefficienza dell'attuale assetto del comparto della logistica, che comporta, tra l'altro, il trasferimento ad operatori esteri di attività ad alto valore aggiunto, e minori possibilità lavorative offerte dal settore logistico;

CONSIDERATO che il Piano individua, fra le cause principali dell'emergenza logistica, il costo dell'ultimo miglio, la sempre più scarsa utilizzazione dell'offerta ferroviaria, la forte crescita del trasporto su gomma, l'assenza di un'organizzazione efficiente nella distribuzione delle merci in ambito urbano, la forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale, la carenza di interazioni tra porto e retroporto, la saturazione dei transiti alpini, e propone interventi concreti e

non più procrastinabili per la loro rimozione, finalizzati ad aumentare i proventi dell'intera filiera logistica;

PRESO ATTO dell'istituzione, in sede di Assemblea generale della Consulta, di tre Commissioni tematiche permanenti, per gli aspetti normativi, per le tematiche internazionali, per l'intermodalità e la logistica;

VISTE le Determinazioni dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto del 2 novembre e del 14 dicembre 2011, in materia di costi dell'impresa di autotrasporto di merci per conto di terzi;

RITENUTO di dover dettare alla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, specifici indirizzi programmatici per l'anno 2012, coerenti con la direttiva generale per l'attività amministrativa sopra richiamata, e impulsi per la definizione delle politiche di settore;

adotta la seguente

DIRETTIVA

alla Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica per l'anno 2012

1. ***ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA***

1.1 Nell'ottica del superamento dell'inefficienza del comparto della logistica, la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica proseguirà le attività avviate per la compiuta definizione del Piano della Logistica, avvalendosi del Comitato scientifico e d'intesa con le strutture e le istituzioni interessate; a tal fine vorrà individuare un percorso operativo, connotato da concretezza ed efficacia, dando priorità alle azioni del Piano che reputa in grado di produrre da subito effetti virtuosi sui processi logistici e di distribuzione delle merci.

1.2 Gli studi e i servizi di supporto tecnico-specialistico già avviati e le intese concluse con soggetti istituzionali dovranno formare oggetto di specifiche proposte, con particolare riferimento alla messa a sistema ed all'ottimizzazione dei processi di filiera nei settori agroalimentare, del farmaco e dell'*automotive*, alle politiche di *city logistics* attraverso l'individuazione di azioni operative per il processo di filiera relativo alla distribuzione urbana delle merci, finalizzato all'attuazione dell'accordo istituzionale fra la Consulta e l'ANCI.

1.3 La Consulta, approfondita l'evoluzione dei rapporti economici e commerciali tra l'Italia, i Paesi comunitari e quelli dell'Africa mediterranea, con il completamento degli studi già avviati sui corridoi trans europei, individuerà specifiche azioni che favoriscano la promozione di forme di comodalità e possibili scenari di sviluppo sotto il profilo delle infrastrutture di trasporto e del traffico marittimo interessante l'interscambio tra l'Italia e l'Africa mediterranea.

1.4 La Consulta, in relazione alla realizzazione delle attività di cui ai punti precedenti, sottoporrà agli Uffici di Gabinetto, dandone conoscenza al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, proposte operative per il proseguimento e l'attuazione delle azioni individuate, specificando le Amministrazioni, gli Enti ed i soggetti competenti e coinvolti nei processi.

1.5 La Consulta, sulla base degli studi effettuati, predisporrà i documenti per il completamento del Piano Nazionale della Logistica 2011-2020 e trasmetterà i risultati prodotti alla Struttura Tecnica di Missione ed al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici al fine di verificare la possibilità di sottoporre il Piano stesso o parte di esso al CIPE per l'approvazione.

1.6 La Consulta concorderà con il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici eventuali iniziative in materia di sistemi di trasporto intelligenti.
1.7 La Consulta proseguirà, infine, le attività di comunicazione già attivate nel corso dell'anno 2011; in particolare porrà in essere le azioni necessarie perché venga realizzato tempestivamente il portale web della Consulta, che dovrà costituire lo strumento di diffusione dell'attività istituzionale della Consulta medesima.

2. ***ORGANI INTERNI***

2.1 La Consulta procederà alla concreta attivazione delle Commissioni permanenti, rispettivamente per l'esame di tematiche riguardanti la normativa in materia di autotrasporto, per l'esame di tematiche internazionali e comunitarie, e per l'esame di questioni concernenti l'intermodalità e la logistica, al fine di fornire supporto alle competenti strutture del Ministero nella trattazione delle rispettive tematiche.
2.2 Va, inoltre, assicurata una stretta collaborazione fra le Commissioni permanenti ed il Comitato esecutivo, da intendersi anche quale luogo di raccordo fra i lavori delle Commissioni stesse e le iniziative connessi con il Piano nazionale della Logistica, affidate al Comitato scientifico.
2.3 La composizione delle Commissioni tematiche dovrà garantire una omogenea ed equilibrata partecipazione di tutti gli organismi rappresentati in Consulta, con professionalità di provata competenza e rappresentatività.

3. ***INDIRIZZI IN MATERIA DI CONTROLLI E DI LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI PESANTI***

3.1 In armonia con la normativa nazionale ed europea di riferimento, ed in collaborazione con i competenti organi del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, e del Ministero dell'Interno – Polizia stradale, la Consulta proseguirà nell'impegno di formulare proposte e indirizzi in materia di sicurezza della circolazione stradale, nonché di strategie mirate al potenziamento e ottimizzazione dei controlli sull'attività di autotrasporto.
3.2 In particolare saranno sviluppate le potenzialità connesse con la collaborazione con la Polizia stradale in materia di controlli, con specifico riferimento alla semplificazione dell'attività di verbalizzazione, dell'attività di riscossione delle sanzioni pecuniarie, alla raccolta ed elaborazione dei dati sull'incidentalità dei veicoli adibiti al trasporto delle merci.
3.3 Con specifico riferimento alle diverse forme di limitazione della circolazione dei mezzi pesanti, ivi compreso il c. d. Calendario dei divieti per i giorni festivi, la Consulta, alla luce dei risultati dell'indagine sull'incidentalità relativa a tali veicoli, dalla stessa promossa avvalendosi della Polstrada, e sulla base delle valutazioni condotte dall'apposita Commissione istituita d'intesa con la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, fornirà all'Amministrazione ipotesi di soluzioni in grado di contemperare la tutela della sicurezza stradale con l'esercizio dell'attività di impresa.

4 ***OSSERVATORIO SULLE ATTIVITA' DI AUTOTRASPORTO***

4.1 Ruolo centrale è destinato ad assumere ancor di più l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, in ragione dell'impatto sul mercato che le sue determinazioni sono suscettibili di avere. La definizione dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi, ai sensi dei commi 1 e 2 dell'articolo 83 bis della legge 6 agosto 2008, n. 133, nonché dei costi minimi di

esercizio che garantiscano il rispetto dei parametri di sicurezza, di cui ai commi 4 e 4 bis dell'e stesso articolo 83 bis, deve essere perfezionata e affinata, anche per contribuire al superamento delle tensioni e dalla conflittualità che si registrano su tale problematica.

4.2 La Consulta provvederà affinché l'Osservatorio, nell'espletamento delle proprie attività, ivi compreso l'aggiornamento delle raccolte degli usi e consuetudini in materia di contratti di trasporto tenuti dalle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, possa avvalersi della collaborazione del Comitato scientifico.

La Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica vorrà attenersi alle indicazioni sopra richiamate, riferendo sulla loro attuazione con cadenza semestrale.

La presente Direttiva viene pubblicata sul sito web istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sezione dedicata alla Consulta.

IL MINISTRO

ALLEGATO 5

28.03.2012

Bozza di modifica del DPR n. 495/1992

(Regolamento di Esecuzione e di Attuazione
del Nuovo Codice della Strada)

Artt. 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 268

Tabella I.3 Art. 18

DLs n. 285/1992

(Nuovo Codice della Strada)

Art. 10 - Veicoli eccezionali
e trasporti in condizioni di eccezionalità

Art. 104 – Sagome e masse limiti
delle macchine agricole

Art. 9. Regolamento - Veicoli eccezionali e veicoli adibiti a trasporti eccezionali

1. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, eccedenti i limiti previsti dall'articolo 62 del codice, sono quelle indicate nell'appendice I al presente titolo.

2. Le norme di cui al comma 1 non si applicano ai veicoli, sia a motore (abilitati o non al traino) che rimorchiati, destinati esclusivamente a servizi di trasporto o di movimentazione negli ambiti degli scali aerei o dei porti e a quelli per uso speciale o per trasporto specifico, ai quali si applicano le prescrizioni dettate, con specifico provvedimento, ~~*dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione (M.C.T.C.)*~~ ***dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per la Motorizzazione***.

3. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, eccedenti i soli limiti previsti dall'articolo 61 del codice, sono quelle indicate nell'appendice II al presente titolo.

4. Un trasporto in condizioni di eccezionalità è consentito solo nel caso non sia possibile eseguirlo in condizioni ordinarie nel rispetto dei limiti fissati dagli articoli 61 e 62 del Codice perché anche una sola delle cose trasportate, indivisibile ai sensi dell'articolo 10, comma 4, del Codice, determina eccedenze rispetto ai limiti di sagoma o di massa consentiti, o di entrambi.

Art. 10. Regolamento - Veicoli qualificati mezzi d'opera *e materiali trasportabili*

1. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli qualificati mezzi d'opera, di cui all'articolo 10, comma 16, e all'articolo 54, comma 1, lettera n), del codice, sono determinate dalle disposizioni indicate nell'appendice III al presente titolo.

2. Le norme di cui al comma 1 possono essere modificate od integrate ~~*dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione (M.C.T.C.)*~~ ***dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per la Motorizzazione***, in relazione a specifiche esigenze determinate dall'evoluzione della tecnica di realizzazione dei veicoli mezzi d'opera.

3. Tra i materiali assimilati indicati all'articolo 54, comma 1, lettera n), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono compresi:
a) quelli impiegati nel ciclo produttivo delle imprese forestali e quelli derivanti dalla raccolta e compattazione di rifiuti solidi urbani e dallo spurgo di pozzi neri effettuati mediante idonee apparecchiature installate sui mezzi d'opera;
b) quelli dell'industria siderurgica compresi i coils e i laminati grezzi, trasportati mediante idonee selle di contenimento installate sui mezzi d'opera.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per la Motorizzazione stabilisce le caratteristiche riguardanti le particolari attrezzature necessarie per il carico, lo scarico e l'eventuale compattazione delle materie trasportate con veicoli mezzi d'opera. Può altresì classificare, tra i materiali assimilati trasportabili dai mezzi d'opera, altri materiali risultanti da necessità operative industriali, ovvero la cui rimozione sia connessa con esigenze di salvaguardia di inquinamento ambientale e di sicurezza del trasporto.

Art. 13. Regolamento - Tipi di autorizzazioni alla circolazione per veicoli e trasporti eccezionali

1. Le autorizzazioni alla circolazione per i veicoli e i trasporti eccezionali, di cui all'articolo 10, comma 6, del Codice, sono dei seguenti tipi:
a) periodiche, valide per un numero indefinito di viaggi, ***su percorsi anche diversi,*** da effettuarsi in un determinato periodo di tempo;
b) multiple, valide per un numero definito di viaggi, ***su un medesimo percorso,*** da effettuarsi in date prestabilite, o in date libere ma entro un determinato periodo di tempo;
c) singole, valide per un unico viaggio da effettuarsi in una data prestabilita, o in una data libera ma entro un determinato periodo di tempo.
~~*In quest'ultimo caso la data di effettuazione del viaggio deve essere comunicata dall'interessato all'ente rilasciante per via telegrafica o per fax, almeno ventiquattr'ore prima dell'inizio del viaggio, che, comunque, deve essere sempre effettuato nel periodo autorizzato.*~~
Per viaggio si intende, nei casi di cui alle lettere b) e c), sia la sola andata, sia l'andata ed il ritorno, con veicolo, o complesso di veicoli, a carico o scarico.
Per percorso si intendono strade o tronchi di strade anche differenti tra loro ma colleganti sempre la stessa origine e la stessa destinazione, come individuate dagli enti proprietari secondo le esigenze di viabilità.

2. L'autorizzazione periodica:

A) ~~*E'*~~ ***Può essere*** rilasciata quando ricorrono congiuntamente le seguenti condizioni:
a) i veicoli ***e o*** i trasporti siano eccezionali solamente ai sensi dell'articolo 61 del Codice;
b) il carico del trasporto eccezionale, ~~*ove sporga rispetto al veicolo,*~~ ***non sporga anteriormente*** ~~*risulti eccedente solo posteriormente e per*~~ ***e l'eventuale sporgenza posteriore non superi i*** ~~*non più di*~~ quattro decimi della lunghezza del veicolo con il quale il trasporto stesso viene effettuato;
c) durante tutto il periodo di validità dell'autorizzazione, gli elementi oggetto del trasporto ~~*siano costituiti sempre da materiale della stessa natura e siano riconducibili sempre ad una stessa tipologia*~~ ***rispettino le condizioni di cui al comma 9***;
d) su tutto il percorso sia garantito, in qualunque condizione planoaltimetrica, un franco minimo del veicolo e del suo carico rispetto ai limiti di corsia, misurato su ciascun lato, non inferiore a m 0,20;
~~*e) non ricorra nessuna delle condizioni per le quali è prevista l'imposizione della scorta di polizia o di quella tecnica*~~;
f) i veicoli ***e o*** i trasporti eccezionali rientrino entro i limiti delle combinazioni dimensionali che sono fissate, per ciascuna strada o tratto di strada, dagli enti proprietari delle stesse in relazione alle caratteristiche del tracciato stradale e che comunque non possono essere superiori alle seguenti:
1) altezza 4,30 m, larghezza 3 m, lunghezza 20 m;
2) altezza 4,30 m, larghezza ~~*2,50*~~ ***2,55*** m, lunghezza 25 m.
Tali valori costituiscono peraltro i limiti delle combinazioni ammissibili per le strade classificate di tipo A e B ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del Codice. In attesa della classificazione si applicano le disposizioni dell'articolo 2, comma 8.

B) ~~*E'*~~ ***Può essere*** altresì rilasciata per le seguenti categorie di veicoli e di trasporti eccezionali, in considerazione delle loro specificità:
a) veicoli per uso speciale individuati agli articoli 203, comma 2, lettere b), c), h), i), ~~*e*~~ ***j), cc) e ii),*** e 204, comma 2, lettere a) e b);

b) autotreni ed autoarticolati ~~*di massa complessiva a pieno carico non superiore a 56 t, formati con motrice classificata mezzo d'opera o dichiarata idonea a formare autoarticolati mezzi d'opera, e*~~ con rimorchio o semirimorchio destinato al trasporto esclusivo di macchine operatrici da cantiere, anche se superano le dimensioni prescritte dall'articolo 61 del Codice, ma sono comunque compresi entro i limiti fissati dall'ente che rilascia l'autorizzazione, in relazione alla configurazione della rete stradale interessata***, di massa complessiva a pieno carico non superiore a 72 t, ovvero 56 t se formati con motrice classificata mezzo d'opera o dichiarata idonea a formare autoarticolati mezzi d'opera***;

c) veicoli adibiti al trasporto di carri ferroviari;

d) veicoli che trasportano, in quanto adeguatamente e permanentemente allestiti, pali per linee elettriche, telefoniche e di pubblica illuminazione, purchè non eccedenti con il carico le dimensioni in larghezza ed altezza di cui all'articolo 61 del Codice, ed aventi lunghezza massima di 14 m. Le parti a sbalzo devono essere efficacemente segnalate ai fini della sicurezza della circolazione; la parte a sbalzo anteriore non deve eccedere 2,50 m misurati dal centro dell'asse anteriore;

e) veicoli adibiti al trasporto di blocchi di pietra naturale a condizione che il trasporto venga effettuato senza sovrapporre i blocchi gli uni sugli altri;

e-bis) veicoli adibiti al trasporto di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, per i quali il trasporto rientri nei limiti dimensionali seguenti:

altezza 4,30 m, larghezza 2,55 m, lunghezza 35 m;

f) veicoli adibiti al trasporto di coils e laminati grezzi;

g) veicoli adibiti al trasporto di attrezzature per spettacoli viaggianti, che non eccedano i limiti di massa fissati dall'articolo 62 del Codice e i seguenti limiti dimensionali: altezza 4,30 m, larghezza 2,60 m, lunghezza 23 m;

L'autorizzazione periodica non è consentita per i veicoli di cui alle lettere e), ***e-bis)*** ed f) per il transito sulle strade classificate di tipo A, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del Codice.

3. L'autorizzazione multipla ***è può essere*** rilasciata a condizione che, in ciascun viaggio, rimangano invariati ~~*i percorsi*~~ ***il percorso*** e tutte le caratteristiche del trasporto, salvo quanto disposto al successivo comma 7, per veicoli o per trasporti che risultano eccezionali sia solamente ai sensi dell'articolo 61 del Codice, nei casi non rientranti fra le ipotesi di cui al comma 2, sia solamente ai sensi dell'articolo 62 del Codice, sia congiuntamente ai sensi degli articoli 61 e 62 del Codice.

4. Nei casi nei quali non sussistono le condizioni di cui ai commi 2 e 3 ***è può essere*** rilasciata unicamente autorizzazione di tipo singolo.

5. Per le autorizzazioni di tipo periodico, fatta salva la invariabilità ~~*della natura del materiale e*~~ della tipologia degli elementi ***nei casi di cui al comma 2, punto B),*** è ammessa la facoltà di variare le dimensioni degli elementi oggetto del trasporto o il posizionamento degli stessi, in maniera tale da variare le dimensioni del trasporto o del veicolo, nei casi ed entro i limiti ammessi dalla carta di circolazione ovvero dalla documentazione rilasciata dalla Direzione generale ~~*della M.C.T.C.*~~ ***per la Motorizzazione*** tra i limiti superiori fissati dalla autorizzazione ed i limiti fissati dall'articolo 61 del Codice. É consentito rientrare anche entro i limiti stessi, a condizione che sia garantito il rispetto, in qualunque condizione di carico, di tutte le altre prescrizioni di cui all'articolo 16 e di tutti i limiti di massa fissati dall'articolo 62 del Codice.

6. Alla domanda di autorizzazione periodica deve essere allegata una dichiarazione di responsabilità, sottoscritta dal legale rappresentante della ditta che esegue il trasporto, che attesti il rispetto, in qualunque condizione di carico, di tutte le altre prescrizioni di cui all'articolo 16 e, nell'ipotesi di cui al comma 2, punto A), ***la compatibilità del carico indivisibile trasportato con il tipo di veicolo utilizzato e le attrezzature di cui lo stesso è dotato, nonché il rispetto*** dei limiti di massa fissati dall'articolo 62 del Codice. Nell'autorizzazione è riportata solo l'indicazione dei limiti dimensionali superiori del trasporto.

7. Per le autorizzazioni di tipo singolo o multiplo, fatta salva la invariabilità della natura del materiale e della tipologia degli elementi, ***e fermo restando l'indennizzo eventualmente già corrisposto ai sensi dell'articolo 18, comma 1,*** è ammessa la facoltà di ridurre le dimensioni o la massa degli elementi oggetto del trasporto o il loro posizionamento, ~~*in maniera tale da ridurre le dimensioni o la massa del trasporto entro la percentuale massima del 5%, con il limite, per la dimensione longitudinale, di 1,50 m*~~, a condizione che sia garantito il rispetto, in qualunque condizione di carico, di tutte le altre prescrizioni di cui all'articolo 16 e dei limiti di massa fissati dall'autorizzazione stessa o, nel caso in cui questa non li preveda, dall'articolo 62 del Codice. ~~*Per i trasporti eccezionali solamente in lunghezza, ai sensi dell'articolo 61 del Codice, autorizzati per una dimensione longitudinale contenuta entro 25,00 m, e per i quali nel provvedimento di autorizzazione non è prescritta la scorta della polizia della strada, è ammessa anche la facoltà di ridurre la dimensione longitudinale del trasporto, anche con eventuale riduzione di massa, fino al limite fissato dall'articolo 61 del Codice, potendo rientrare anche entro il limite stesso.*~~

8. Nei casi in cui per il transito di un veicolo o di un trasporto eccezionale siano necessari particolari accorgimenti tecnici o particolari cautele atte a salvaguardare le opere stradali, l'ente proprietario della strada può prescrivere un servizio di assistenza tecnica i cui compiti sono limitati ad interventi di carattere tecnico sulle opere stradali con esclusione di qualunque intervento di regolazione della circolazione e di scorta dei veicoli. Detto servizio deve essere di norma svolto con personale e attrezzature dell'ente proprietario della strada. Nel caso in cui lo stesso non abbia la possibilità di prestare in proprio detto servizio, può affidarne lo svolgimento ad una impresa esterna, anche su indicazione del richiedente l'autorizzazione, la quale deve documentare il possesso del personale e delle attrezzature idonee allo svolgimento del servizio che deve, comunque, essere sempre condotto sotto la sorveglianza e la responsabilità di un tecnico dell'ente proprietario della strada. Gli oneri economici del servizio di assistenza tecnica sono a carico del soggetto richiedente.

9. Qualora il trasporto riguardi più cose indivisibili la o le eccedenze rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'articolo 61 del Codice, non possono derivare dall'affiancamento, sovrapposizione o abbinamento longitudinale delle cose stesse. ***Nel caso di autotreni, non si configura l'abbinamento longitudinale delle cose indivisibili qualora l'eccedenza in lunghezza si verifichi per il solo rimorchio.***

10. Qualora la sistemazione del carico determini una sporgenza anteriore oltre la sagoma limite del veicolo, tale sporgenza non deve diminuire la visibilità da parte del conducente.

Art. 14. Regolamento - Domande di autorizzazione

1. Le domande per ottenere l'autorizzazione alla circolazione per i veicoli eccezionali o per i trasporti in condizione di eccezionalità devono essere presentate, ***anche con procedura telematica,*** su carta resa legale, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1982, n. 955, ***con imposta di bollo corrisposta anche in modo virtuale,*** all'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari ed alle regioni per la rimanente rete viaria almeno quindici giorni prima della data fissata per il viaggio o della data di decorrenza del periodo di autorizzazione richiesto. Il divieto di autorizzazione o la necessità di procrastinare il rilascio a date successive a quelle richieste nella domanda, deve essere espressamente motivato. Le regioni possono delegare alle province le competenze relative all'autorizzazione alla circolazione di cui all'articolo 10, comma 6, del Codice. In tal caso ciascuna provincia ha competenza a rilasciare l'autorizzazione sull'intero territorio regionale, previo nulla osta delle altre province.

1-bis. Gli enti proprietari o i loro concessionari possono costituire consorzi o stipulare convenzioni fra loro al fine di istituire sportelli unici per l'accettazione, la gestione delle domande ed il rilascio delle relative autorizzazioni; a fini di coordinamento e di scambio di informazioni gli stessi possono richiedere l'interconnessione con i rispettivi sistemi informativi e con quelli della Direzione Generale per la Motorizzazione e della Direzione Centrale per la Polizia Stradale.

2. I termini di cui al comma 1 possono essere ridotti per ragioni di pubblico interesse dichiarate dalle competenti autorità, ***ovvero per documentate esigenze di esportazione o trasferimento.***

2-bis. I termini di cui al comma 1 possono essere altresì ridotti, per veicoli già in possesso di autorizzazione, in caso di trasferimento presso officine di riparazione su percorsi diversi da quelli già autorizzati, ovvero in caso di soccorso o rimozione con i veicoli di cui all'articolo 12.

3. Nelle domande relative alle autorizzazioni di tipo singolo o multiplo, possono essere indicati, con annotazione a parte, ***sia per il veicolo trainante che per quello trainato,*** fino ad un massimo di cinque veicoli, costituenti riserva di quelli scelti per il trasporto, a condizione che:

a) sia documentata l'abbinabilità di ciascuno dei complessi di veicoli scelti per il trasporto, ***ai sensi dell'articolo 219, comma 3***;
b) nel caso di veicoli o trasporti eccezionali per massa, rimangano invariati i carichi trasmessi a terra da ciascun asse, in relazione alle condizioni di carico autorizzate e gli interassi varino entro una tolleranza del 20% e che, comunque, si determini una differenza non superiore a 0,50 m;
c) la massa complessiva ***a pieno carico*** di ciascun veicolo ***o complesso di veicoli*** di riserva non sia superiore a quella del primo veicolo ***o complesso di veicoli.***
~~***L'autorizzazione accordata si intende valida per il primo veicolo isolato o complesso di veicoli indicati nella domanda e la sua sostituzione è ammessa a condizione che il richiedente, nel caso che intenda fare ricorso ad uno dei veicoli indicati come riserva, prima del viaggio o di ciascun viaggio, comunichi, per via telegrafica e telefax, all'ente rilasciante, gli estremi del veicolo isolato o complesso di veicoli da utilizzare per il trasporto. Copia di tale comunicazione deve accompagnare l'autorizzazione, di cui costituisce parte integrante, ai fini della validità. L'obbligo di***~~

~~comunicare gli estremi non riserve nel caso in cui, nell'effettuazione del trasporto, si utilizzi l'unico veicolo trattore indicato nell'autorizzazione o uno dei rimorchi o semirimorchi individuati come riserva nell'autorizzazione medesima, purchè il complesso di veicoli così risultante rientri nelle combinazioni autorizzate.~~

4. Nelle domande relative alle autorizzazioni di tipo periodico, deve essere indicato un unico veicolo trattore, mentre per i rimorchi ed i semirimorchi possono essere indicati fino ad un massimo di ~~cinque~~ ***dieci*** veicoli di riserva, purchè di documentata abbinabilità, ***ai sensi dell'articolo 219, comma 3,*** e tali da rispettare in ogni combinazione tutti i limiti di massa ~~fissati dall'articolo 62 del Codice~~ ed i limiti dimensionali fissati dall'autorizzazione.

5. Il veicolo o trasporto eccezionale per altezza che debba attraversare passaggi a livello su linee ferroviarie elettrificate deve ottenere anche l'autorizzazione ~~delle Ferrovie dello Stato o dell'ente concessionario, rispettivamente per la rete delle Ferrovie dello Stato o per quella in concessione,~~ ***del gestore della rete ferroviaria,*** cui deve essere inoltrata istanza. Detta autorizzazione contiene le prescrizioni a garanzia della continuità del servizio ferroviario e della sicurezza dell'attraversamento.

6. Fermo restando l'obbligo di verifica da parte dell'ente rilasciante l'autorizzazione, per i veicoli o i trasporti eccedenti in altezza, i richiedenti devono, altresì, dichiarare di aver verificato che sull'intero percorso non esistono linee elettriche che determinano un franco inferiore a 0,40 m ed opere d'arte con franco inferiore a 0,20 m rispetto all'intradosso. Ove non sussistano tali condizioni, l'ente proprietario ha la facoltà di rilasciare l'autorizzazione, previa adozione di specifiche misure prescrittive e di controllo.

7. Nella domanda di autorizzazione, oltre a tutti i dati necessari ad ~~individuare~~ ***identificare*** il richiedente, ***il veicolo o complesso di veicoli*** e la dotazione dei mezzi tecnici di supporto eventualmente necessari per effettuare il trasporto, devono essere di norma indicati:

A) per le autorizzazioni di tipo periodico:
a) una descrizione del carico, compresa ~~la natura del materiale in cui è realizzato e~~ la tipologia degli elementi che lo costituiscono ***nei casi e nelle forme di cui all'articolo 13, comma 2, punto B)***, nonchè dell'eventuale imballaggio;
b) lo schema grafico longitudinale, trasversale e planimetrico riportante: il veicolo o complesso di veicoli compresi quelli eventuali di riserva, con carico nella configurazione prevista di massimo ingombro; i limiti dimensionali massimi per i quali si richiede l'autorizzazione, rientranti comunque entro i limiti consentiti dall'ente proprietario o concessionario della strada; la massa totale e la distribuzione del carico sugli assi a pieno carico nella configurazione di massimo ingombro prevista nonchè i limiti di massa complessiva e per asse ammissibili ai sensi dell'articolo 62 del Codice;
c) le strade o i tronchi di strada interessate al transito;
d) il periodo di tempo per il quale si richiede l'autorizzazione;

B) per le autorizzazioni di tipo multiplo o singolo:
a) una precisa descrizione del carico e del suo eventuale imballaggio;
b) lo schema grafico longitudinale, trasversale e planimetrico riportante: la configurazione del veicolo o complesso di veicoli, compresi quelli eventuali di riserva, con il suo carico; il limite superiore delle dimensioni, della massa totale e la distribuzione del carico sugli assi sia a vuoto che a pieno carico nella configurazione corrispondente al limite superiore di

dimensioni e di massa. Qualora ci sia eccedenza rispetto a quanto previsto dall'articolo 62 del Codice, devono essere indicati la pressione di gonfiaggio dei pneumatici e il baricentro del carico complessivo. Alla domanda deve essere allegata una dichiarazione sulla percorribilità di tutto l'itinerario da parte del veicolo, a firma del titolare o legale rappresentante della ditta, con particolare riferimento all'inscrivibilità in curva del veicolo, in caso di eccedenza rispetto a quanto previsto dall'articolo 61 del Codice;
c) le strade o i tronchi di strada interessate al transito;
d) la data del viaggio o dei viaggi con cui si realizza il trasporto o il periodo di tempo nel quale si effettuano il viaggio o i viaggi.

8. La domanda di autorizzazione deve essere corredata da ~~fotc~~copia ***~~autenticata~~*** del documento di circolazione o del documento sostitutivo rilasciato dalla Direzione generale ***~~della M.C.T.C.~~ per la Motorizzazione*** dal quale risultino le dimensioni e le masse massime riconosciute ammissibili e, nel caso di complessi, l'abbinabilità della motrice con il rimorchio o semirimorchio. Qualora non risultino dai documenti citati i carichi massimi per asse, questi devono essere certificati da un documento della casa costruttrice o della Direzione generale ***~~della M.C.T.C.~~ per la Motorizzazione***. Deve inoltre essere presentata la ricevuta attestante il pagamento ove previsto, dell'indennizzo di cui all'articolo 18 e delle spese di cui all'articolo 19, ad eccezione delle voci di spesa che possono essere contabilizzate ed addebitate soltanto a consuntivo. Tale ricevuta deve essere consegnata, ***in originale o in copia secondo i casi,*** all'ente rilasciante prima del ritiro dell'autorizzazione, salvo che l'ente stesso non ***~~dispenga~~ acquisisca*** altrimenti ***l'informazione dell'avvenuto pagamento***, purchè tale ***~~dispesizione~~ modalità*** sia uniforme per tutta la rete viaria dell'ente rilasciante ***ovvero degli enti consorziati o operanti in regime di convenzione ai sensi dell'articolo 14, comma 1-bis***. Alla domanda di autorizzazione devono altresì, essere allegati: copia dell'autorizzazione di cui al comma 5, ove prevista; la dichiarazione sulla verifica delle linee elettriche di cui al comma 6, ove prevista; la dichiarazione di cui all'articolo 13, comma 6, ove prevista. É ammessa la facoltà di formulare le dichiarazioni previste in calce alla domanda di autorizzazione.

9. La domanda di autorizzazione presentata dalle imprese concessionarie del servizio di trasporto su strada di carri ferroviari sarà corredata dalla copia della carta di circolazione del trattore e dei rimorchi autorizzati da parte del competente ufficio della Direzione generale ***~~della M.C.T.C.~~ per la Motorizzazione*** ad essere agganciati al medesimo, fino ad un massimo di dieci rimorchi; l'autorizzazione e' rilasciata per i complessi che possono così formarsi.

10. Per i casi previsti dagli articoli 98 e 99 del Codice, ***possono essere rilasciate, secondo i casi, le autorizzazioni di cui all'articolo 13, comma 1, lettere b) o c).*** Le domande di autorizzazione ***possono essere*** presentate da parte ***~~delle ditte costruttrici~~ di dei soggetti di cui all'articolo 1, comma 1, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474;*** in luogo della documentazione relativa al veicolo, possono essere corredate da una dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante della ditta costruttrice, ***~~autenticata~~,*** contenente le medesime specifiche tecniche ***ed identificative ~~sopra elencate~~ di cui al comma 7***, ed un disegno di insieme del veicolo. ***~~Tale~~ La*** documentazione deve essere completata dalla copia del certificato della targa di prova o del foglio di via che accompagna la targa provvisoria di cui all'articolo 255.

10-bis. Solo per i veicoli di cui all'articolo 13, comma 2, puntoB), lettera a), qualora prodotti in serie, è consentito il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 13,

comma 1, lettera a), per i casi previsti dall' articolo 98 del Codice, in capo ai ***soggetti di cui all'articolo 1, comma 1, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474. In tal caso l'autorizzazione deve essere relativa alla circolazione di un determinato modello di veicolo.***

11. Le domande di autorizzazione devono essere sottoscritte ***ai sensi dell'art. 38 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445,*** dal legale rappresentante della società o impresa di trasporto ***o da altro soggetto munito di procura speciale*** o dal proprietario del veicolo che, nel caso di trasporto per conto terzi, deve anche dichiarare di avere tutti gli specifici requisiti e autorizzazioni di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni ed integrazioni. Per ~~***le ditte costruttrici***~~ ***i soggetti*** di cui al comma 10, tale dichiarazione non è necessaria.

11-bis. Oltre ai soggetti autorizzati ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264, la presentazione delle domande di autorizzazione può essere effettuata anche dal committente il trasporto, ovvero, qualora sia necessaria la scorta, dalla ditta che svolgerà il servizio, se espressamente a ciò delegata dal legale rappresentante della società o impresa di trasporto o dal proprietario del veicolo. Nei casi di cui al comma 2-bis la domanda può essere avanzata anche dall'esercente l'officina di riparazione, in possesso di targa prova ai sensi dell'articolo 98 del Codice e dell'articolo 1, comma 1, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, ovvero dall'esercente l'attività di soccorso o di rimozione.

12. I vettori esteri che intendono circolare sul territorio nazionale con veicoli o complessi eccezionali, immatricolati all'estero oppure effettuare trasporti eccezionali devono produrre un documento tecnico rilasciato dalla Direzione generale ~~***della M.C.T.C.***~~ ***per la Motorizzazione*** a richiesta dell'interessato secondo un modello fissato dal Ministero ~~***dei Trasporti e della Navigazione***~~ ***delle infrastrutture e dei trasporti. L'abbinabilità può essere documentata ai sensi dell'articolo 219, comma 3, ovvero con equivalente attestazione dell'autorità estera competente.***

13. La ~~***foto***~~copia del documento di circolazione o del documento sostitutivo di cui ai commi 8 e 9, deve essere ***relativa ad un documento valido e*** presentata ~~***in forma autenticata in data non anteriore a tre mesi, o***~~ in forma semplice; ~~***in quest'ultimo caso***~~ deve essere esibito, contestualmente, l'originale del documento stesso***, ovvero la copia deve essere dichiarata dall'interessato conforme all'originale***. L'ente rilasciante l'autorizzazione attesta sulla ~~***foto***~~copia***, se del caso,*** la presa visione del documento originale. I soggetti che presentano più domande di autorizzazione presso lo stesso ente e per lo stesso veicolo possono fornire per tutte le domande successive alla prima, nell'arco temporale di un anno, ~~***fotocopia in carta semplice di quella presentata in allegato alla prima richiesta, citando***~~ gli estremi della medesima e dichiarando che, dalla data della prima presentazione, il documento di circolazione o il documento sostitutivo non hanno subito modifiche ed hanno mantenuto validità' per la circolazione.

Art. 15. Regolamento - Domande di rinnovo e di proroga

1. Le autorizzazioni ***in scadenza o scadute*** sono rinnovabili su domanda, per non più di tre volte, per un periodo di validità ***complessiva dell'autorizzazione*** non superiore ~~***ai due***~~ ***a tre*** anni, quando tutti i dati, riferiti sia al veicolo ***o complesso di veicoli*** che al suo carico, e il percorso stradale sono rimasti invariati.

2. La domanda per il rinnovo delle autorizzazioni, ***da presentarsi in carta semplice entro trenta giorni dalla scadenza,*** deve essere sottoscritta da uno dei soggetti di cui all'articolo 14, ~~***comma***~~ ***commi 10, 10 bis,*** 11 ***e 11-bis, e*** corredata da:

a) ~~***copia della precedente autorizzazione rilasciata***~~ ***estremi identificativi del provvedimento di autorizzazione rilasciato e da rinnovare***;
b) dichiarazione sottoscritta, nelle forme di legge, ***dal committente il trasporto ovvero*** dal legale rappresentante della ditta che esegue il trasporto, attestante il permanere di tutti i requisiti che hanno determinato il rilascio ~~***della stessa***~~ ***dell'autorizzazione***;
c) ricevuta, ***in originale o in copia secondo i casi, salvo che non sia altrimenti acquisita dall'ente stesso,*** attestante il pagamento dell'indennizzo, ove previsto, e delle spese di cui ~~***agli articoli 18 e***~~ ***all'articolo*** 19, ~~***aggiornate***~~ ***aggiornati*** all'anno in cui avviene il rinnovo;
d) ~~***foto***~~copia del documento di circolazione o del documento sostitutivo, presentata con le modalità previste all'articolo 14, comma 13.

2-bis. Si applica quanto disposto dal comma 2 anche nel caso di modifiche ovvero integrazioni ad autorizzazioni già rilasciate ed in corso di validità.

3. Le autorizzazioni di tipo singolo o multiplo, non ancora scadute, possono a domanda dell'interessato essere prorogate per un periodo di validità non superiore a quello originariamente concesso. La domanda di proroga, ***da presentarsi in carta semplice almeno quindici giorni prima della scadenza,*** deve essere corredata da una dichiarazione attestante la necessità della proroga, dalla dichiarazione sottoscritta ***dal committente il trasporto ovvero*** dal legale rappresentante che il trasporto o i trasporti per i quali si chiede la proroga non sono stati effettuati e dalla dichiarazione del permanere di tutti i requisiti che hanno determinato il rilascio della autorizzazione stessa.

4. All'atto del rinnovo o della proroga dell'autorizzazione l'ente proprietario o concessionario delle strade ha facoltà di integrare o modificare le prescrizioni contenute nell'autorizzazione originaria.

Art. 16. Regolamento - Provvedimento di autorizzazione *e obblighi connessi*

1. Nel provvedimento di autorizzazione sono stabilite le prescrizioni ritenute opportune per la tutela del patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione e, in particolare, gli eventuali percorsi da seguire o da evitare, i limiti di velocità da rispettare, la necessità o meno della scorta tecnica da parte del personale abilitato di cui all'articolo 12, comma 3-bis, del Codice ~~*ovvero, qualora ricorrano le condizioni indicate dal comma 5, a cura degli organi che espletano i servizi di polizia stradale, di cui all'articolo 12, comma 1, del Codice,*~~ gli eventuali periodi temporali (orari e giornalieri) di non validità delle autorizzazioni, le modalità inerenti la marcia, la sosta o il ricovero del veicolo o del complesso. Resta fermo che la sistemazione del carico deve essere fatta in modo da evitarne la perdita, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 164 del Codice. Il provvedimento deve altresì contenere prescrizione che, in caso di neve, ghiaccio, nebbia o scarsa visibilità, sia diurna che notturna, il veicolo debba essere tempestivamente allontanato dalla sede stradale e condotto alla più vicina area disponibile. ***Di intesa tra i vari enti proprietari interessati dal transito, previo coordinamento tra gli stessi secondo le facoltà di cui all'articolo 14, comma 1-bis, qualora le situazioni e condizioni locali lo consentano, le prescrizioni devono essere il più possibile uniformi.***

2. Sulle strade, anche temporaneamente ad una corsia per senso di marcia, nel caso di trasporto o veicolo eccezionale avente larghezza superiore a quella della corsia, nonchè sui tratti di strada in curva, ove il trasporto con il suo ingombro superi la larghezza della corsia, deve essere prescritta la circolazione a senso unico alternato per brevi tratti di strada regolamentata con specifiche segnalazioni, con il pilotaggio del traffico ovvero con altri interventi di regolazione del traffico da effettuarsi a cura dei soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 o 3-bis, del Codice.

3. La scorta è prescritta, qualora si verifichi anche una sola delle seguenti condizioni:
a) la larghezza della corsia sia inferiore a 3,50 m per i veicoli o i trasporti che sono eccezionali anche in larghezza ed a 3,00 m per i veicoli o i trasporti che non sono eccezionali in larghezza;
b) la fascia di ingombro del veicolo o del trasporto eccezionale sia superiore alla larghezza della corsia di marcia, decurtata di 20 cm in relazione all'andamento planimetrico del percorso;
c) il veicolo o trasporto eccezionale abbia larghezza superiore a 3 m o a 3,20 m, nel caso di veicoli classificati o utilizzati come sgombraneve o in caso di trasporto di carri ferroviari;
d) il veicolo o trasporto eccezionale abbia lunghezza superiore a 25 m;
e) la velocità consentita sia inferiore a 40 km/h sulle strade di tipo A e B, a 30 km/h sulle altre strade;
f) il carico presenti una sporgenza posteriore superiore ai 4/10 della lunghezza del veicolo;
g) il carico presenti una sporgenza anteriore superiore a 2,50 m rispetto al limite anteriore del veicolo.
Per i veicoli ed i trasporti eccezionali che rispettano tutti i limiti dell'articolo 61 del Codice, le condizioni di cui sopra si intendono soddisfatte, fatta salva la verifica delle condizioni di cui alla lettera e).
Ai sensi e per gli effetti dell'aricolo 13, commi 5, 6 e 7, le prescrizioni imposte con il provvedimento di autorizzazione devono contemplare i limiti dimensionali che esentano dalla scorta, fatto salvo quanto disposto dai commi 5 e 5-bis.

4. Ferme restando le condizioni di cui al comma 3, nel provvedimento di autorizzazione è prescritta la scorta tecnica a cura del personale abilitato di cui all'articolo 12, comma 3-bis, del Codice,

~~*a) sulle strade o tratti di strade di tipo A e B ovvero sulle altre strade extra urbane ad almeno due corsie per senso di marcia, per veicoli o trasporti eccezionali di larghezza fino a 4,50 m o di lunghezza fino a 35 m;*~~

~~*b) sulle altre strade o tratti di strade diverse da quelle indicate alla lettera a) per i veicoli o trasporti eccezionali di larghezza fino a 4 m o lunghezza fino a 30 m (3).*~~

~~*5. É prescritta la scorta della polizia della strada quando le dimensioni del veicolo o trasporto eccezionale eccedono i valori indicati nel comma 4.*~~

fissandone le modalità secondo le indicazioni del disciplinare di cui al comma 6, nel rispetto delle eventuali indicazioni fornite, ai sensi dei commi 5 e 5 bis, dagli organi di polizia stradale di cui all'art.12, comma 1, del Codice.

~~*5. Quando le dimensioni del veicolo o trasporto eccezionale eccedono i valori indicati nel comma 4, nel provvedimento di autorizzazione è prescritta la scorta a cura degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del Codice. Questi, ai sensi dell'articolo 10, comma 9, del Codice e secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, se ne ricorrono le condizioni, autorizzano l'impresa che effettua il trasporto ad avvalersi, per tutto il percorso o per parte di esso, di una scorta effettuata a cura di uno dei soggetti indicati all'articolo 12, comma 3-bis, del Codice ovvero impongono che la scorta da loro effettuata sia integrata con i soggetti indicati al medesimo articolo 12, comma 3-bis, del Codice fissandone il numero e le modalità di intervento, secondo le disposizioni del disciplinare tecnico di cui al comma 6.*~~

5. Nei casi in cui è prevista la scorta, il responsabile dell'impresa autorizzata a svolgerla deve darne comunicazione agli organi di polizia stradale competenti per territorio di cui all'articolo 12, comma 1, del Codice, almeno 5 giorni lavorativi prima dell'inizio del viaggio, quando:

a) il viaggio deve essere effettuato sulle strade o tratti di strade di tipo A e B ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del Codice, e sulle altre strade extraurbane con almeno due corsie per senso di marcia, per veicoli o trasporti eccezionali di larghezza superiore a 4,5 m o di lunghezza superiore a 38 m;

b) il viaggio deve essere effettuato sulle altre strade o tratti di strade diverse da quelle indicate alla lettera a) per i veicoli o trasporti eccezionali di larghezza superiore a 4 m o lunghezza superiore a 35 m;

c) è necessaria l'adozione di provvedimenti di chiusura completa al transito della strada con deviazione del traffico su itinerari alternativi, ai sensi dell'articolo 10, comma 9, del Codice, ovvero la chiusura del tratto stradale interessato ha durata prevedibile superiore ad un'ora.

La comunicazione, che deve essere fornita con le modalità indicate con direttive del Ministero dell'Interno, deve precisare la data e l'ora d'inizio del viaggio e le generalità del capo-scorta designato.

5-bis. Gli organi di polizia stradale competenti per territorio di cui all'articolo 12, comma 1, del Codice, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'Interno, e conformemente alle disposizioni del disciplinare tecnico di cui al comma 6, possono:

a) nei casi indicati dal comma 5, lettere a) e b), se le circostanze lo richiedono, imporre all'impresa autorizzata che effettua la scorta tecnica ulteriori modalità

operative ovvero fornire indicazioni sul numero di ulteriori veicoli o persone abilitate di scorta;

b) nel caso indicato dal comma 5, lettera c), se le circostanze lo consentono, autorizzare il personale della scorta tecnica a coadiuvare il personale di polizia o ad eseguire direttamente, in luogo di esso, le necessarie operazioni.

6. ~~*Qualora l'impresa sia stata autorizzata ad eseguire la scorta tecnica nel relativo provvedimento sono indicati: il divieto, per gli incaricati della scorta, di porre in atto segnalazioni e interventi diretti alla regolazione del traffico, salvo quelli strettamente indispensabili posti in essere, nei casi previsti dal comma 2, dal personale abilitato a norma del presente comma; l'obbligo di rispettare la segnaletica stradale e le prescrizioni circa l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, la condotta di guida dei veicoli di scorta.*~~ La scorta tecnica può essere svolta direttamente da una delle imprese interessate al trasporto con autoveicoli di cui abbia la disponibilità o può essere affidata a imprese specializzate. In entrambi i casi le imprese devono essere munite di autorizzazione allo svolgimento del servizio di scorta tecnica e le persone incaricate della scorta tecnica devono essere munite di apposita abilitazione. Con disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro ~~*dei Lavori pubblici*~~ ***delle infrastrutture e dei trasporti***, di concerto con il Ministro dell'Interno, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica, sono stabiliti i requisiti e le modalità per l'autorizzazione delle imprese allo svolgimento del servizio di scorta tecnica e per l'abilitazione delle persone atte ad eseguire la scorta tecnica. Con lo stesso disciplinare tecnico sono stabiliti i dispositivi supplementari di cui devono essere dotati gli autoveicoli adibiti al servizio di scorta tecnica, le modalità di svolgimento della stessa, ***nonchè le eventuali ulteriori comunicazioni***. L'autorizzazione allo svolgimento del servizio di scorta tecnica da parte dell'impresa e l'abilitazione del personale incaricato sono rilasciati da parte del Ministero dell'Interno.

~~*Fino a quando non siano effettuati tutti gli adempimenti di cui al presente comma, la scorta tecnica è effettuata sulla base delle disposizioni previgenti.*~~

6-bis. I concessionari di pubblici servizi, di cui all'articolo 28 del Codice, possono effettuare la scorta tecnica per i veicoli nella loro disponibilità e per i trasporti di proprio interesse, utilizzando personale dipendente e veicoli di cui abbiano la disponibilità. Il personale che effettua la scorta deve essere munito di abilitazione rilasciata secondo le disposizioni del disciplinare tecnico di cui al comma 6 ed i veicoli utilizzati devono essere attrezzati secondo le disposizioni dello stesso disciplinare. Deve essere in ogni caso garantito il rispetto delle modalità di svolgimento della scorta dettate dal medesimo disciplinare tecnico.

6-ter. Per i veicoli eccezionali ovvero per i trasporti in condizioni di eccezionalità nella disponibilità o sotto il diretto controllo delle Forze armate, la scorta tecnica può essere effettuata dal personale dell'Amministrazione della difesa. Parimenti, le Amministrazioni assimilate alle Forze armate di cui all'articolo 138, comma 11, del Codice, potranno effettuare la scorta tecnica con proprio personale. L'abilitazione del personale di scorta tecnica ai predetti veicoli o trasporti eccezionali è rilasciata dal Comando militare competente o dall'autorità assimilata ai sensi dell'articolo 138 del Codice. Le disposizioni del disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno di cui al comma 6, si applicano, limitatamente alle modalità di effettuazione della scorta, anche per la circolazione dei veicoli e trasporti eccezionali nella disponibilità o sotto il diretto controllo di soggetti di cui all'articolo 138 del Codice.

7. Per le scorte assicurate dalla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato, ***ovvero dai corpi di polizia municipale ai sensi dell'articolo 21, comma 2,*** nel rispetto del regolamento di amministrazione e di contabilità dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza, ***ovvero della competente amministrazione comunale,*** sono a carico del richiedente le spese e gli oneri relativi, fissati con provvedimento del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

8. Il conducente o il responsabile dell'eventuale scorta, sono tenuti ad accertare che il transito del trasporto o del veicolo eccezionale per massa su opere d'arte avvenga in modo tale che non sia presente, su ciascuna opera d'arte o singola campata del viadotto, un altro veicolo o trasporto eccezionale.

9. In ogni caso l'efficacia del provvedimento di autorizzazione è subordinata al pieno rispetto, durante il transito, degli obblighi e delle limitazioni localmente imposti e risultanti dalla segnaletica stradale e dalle disposizioni localmente in vigore.

10. Sulle autorizzazioni singole e multiple devono essere annotati, prima di iniziare il viaggio, l'ora e il giorno di effettuazione di ciascun viaggio e l'autorizzazione, al termine del suo uso o alla sua scadenza, deve essere restituita all'ente che ha rilasciato l'autorizzazione stessa. ***Le annotazioni possono essere effettuate in forma digitale nei casi di cui all'articolo 14, comma 1-bis.***

11. ***Onde consentire i necessari controlli tariffari e fiscali, e gli opportuni avvisi in caso di circostanze contingenti non prevedibili al momento del rilascio dell'autorizzazione, per tutti i tipi di provvedimento di cui all'articolo 13, comma 1, almeno ..... ore prima dell'inizio di ogni viaggio deve esserne data comunicazione all'ente rilasciante. Nel caso delle autorizzazioni periodiche di cui all'articolo 13, comma 2, punto A), la comunicazione deve indicare anche la natura e la tipologia del carico indivisibile trasportato.*** Nel caso in cui nella domanda si sia fatto riferimento a veicoli di riserva, conformemente a quanto disposto all'articolo 14, comma 3, ~~***prima dell'inizio del viaggio***~~ devono essere comunicati ~~***per via telegrafica o telefax, all'ente rilasciante,***~~ anche i numeri delle targhe e gli estremi del documento di circolazione del veicolo ***o del complesso di veicoli*** con cui si inizia il viaggio. ***La comunicazione è dovuta anche nei casi di cui all'articolo 14, comma 10-bis, indicando gli estremi identificativi del veicolo messo in circolazione. In ogni caso la comunicazione può essere effettuata per via telegrafica o telefax o posta elettronica, ovvero altra modalità, suscettibile di riscontro.***

12. Se l'annotazione prevista nel comma 10 non risulta iscritta sul documento di autorizzazione, e se la ***copia della*** comunicazione di cui al comma 11 non è allegata al documento stesso, ***nel caso di autorizzazioni singole o multiple*** il trasporto eccezionale deve ritenersi non autorizzato. Pertanto, in caso di accertamento da parte degli organi di polizia stradale, lo stesso è soggetto a tutte le conseguenze previste per la mancata autorizzazione ***dall'articolo 10, comma 18, del Codice. La medesima violazione si configura in caso di circolazione contemporanea di più veicoli o complessi di veicoli nell'ambito della medesima autorizzazione.*** Alla fine del viaggio, durante il quale è stata accertata la inadempienza, l'autorizzazione deve essere restituita all'ufficio che l'ha rilasciata. ***Nel caso di autorizzazioni periodiche la omessa comunicazione di cui al comma 1 equivale alla omessa osservanza delle prescrizioni stabilite***

nell'autorizzazione, con le conseguenze previste dall'articolo 10, comma 19, del Codice.

13. I documenti di autorizzazione in originale, e le copie delle comunicazioni di cui all'articolo 11, da conservarsi in buono stato, devono accompagnare sempre il veicolo durante la sua circolazione in regime di trasporto eccezionale e non devono essere in alcun modo manomessi, pena la immediata decadenza. ***Essi possono essere sostituiti dalla copia digitale nei casi di cui all'articolo 14, comma 1-bis.***

14. Sui documenti di autorizzazione devono essere formulati, da parte degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3 del Codice, rilievi circa le accertate inadempienze alle prescrizioni imposte nell'autorizzazione stessa o violazioni al Codice della strada, dalle quali consegue la sospensione della patente fin dal primo accertamento, da parte del trasportatore. ***Tali rilievi possono essere effettuati in forma digitale nei casi di cui all'articolo 14, comma 1-bis.*** I predetti organi di polizia stradale informano di ciò gli enti proprietari della strada e la segreteria del comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori. Il titolare dell'autorizzazione deve, nei casi suddetti, restituire con effetto immediato all'ente proprietario della strada l'autorizzazione.

14-bis. Sui documenti di autorizzazione di tipo multiplo o singolo, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, ~~commi~~ ***comma*** 1 ~~e~~, ***ovvero il personale abilitato di cui all'articolo 12, comma*** 3-bis, del Codice, che effettuano la scorta devono annotare, rispettivamente prima dell'inizio dell'attività ed immediatamente dopo la fine della stessa, la data e l'ora di inizio e di fine della scorta.

15. Il trasporto eccezionale effettuato con complessi costituiti da uno o più trattori con due o più rimorchi può essere autorizzato, sempre che l'ammissibilità alla circolazione di tali complessi sia attestata da apposito documento tecnico degli uffici competenti della Direzione generale ~~*della M.C.T.C*~~ ***per la Motorizzazione***.

16. I trasporti eccezionali per massa possono essere autorizzati soltanto nei limiti di massa massima, complessiva o per asse, ammessa per ciascun veicolo, quale risulta dalla documentazione rilasciata dalla Direzione generale ~~*della M.C.T.C*~~ ***per la Motorizzazione***, ovvero dalla carta di circolazione, nonchè, nei casi di complessi, con unità il cui abbinamento risulti annotato sui predetti documenti.

17. Disposizioni particolari, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 138, comma 2, del Codice, possono essere stabilite con provvedimento del Ministro ~~*dei Lavori pubblici*~~ ***delle Infrastrutture e dei trasporti***, per quanto riguarda i trasporti eccezionali o con veicoli eccezionali militari su richiesta dell'ente militare competente in accordo con l'ente proprietario, ovvero per quanto riguarda i trasporti eccezionali o con veicoli eccezionali effettuati dal Servizio nazionale della Protezione civile in caso di emergenza.

Art. 17. Regolamento - Durata delle autorizzazioni

1. Le autorizzazioni di tipo singolo e multiplo non possono essere rilasciate per un periodo superiore rispettivamente a mesi ~~*uno*~~ ***tre*** ed a mesi ~~*tre*~~ ***sei.***

2. Le autorizzazioni di tipo periodico non possono essere rilasciate per un periodo superiore a mesi ***sei dodici.*** ~~*Per le categorie individuate all'articolo 13, comma 2, punto B), l'autorizzazione ha validità annuale.*~~

~~*3. Le autorizzazioni di tipo periodico rilasciate dagli enti proprietari o concessionari di autostrade hanno, di norma, validità di un anno e, comunque, non superiore ad un anno.*~~

4. É facoltà dell'amministrazione concedente revocare o sospendere l'efficacia di ciascuna autorizzazione in qualunque momento, quando risulti incompatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione.

5. É fatto obbligo al titolare dell'autorizzazione di accertarsi, prima dell'inizio di ciascun viaggio, della percorribilità delle strade o tratti di strada oggetto dell'autorizzazione. ***Tale obbligo non esime dalla comunicazione obbligatoria di cui all'articolo 16, comma 11. Ricevuta la comunicazione l'ente rilasciante, nel caso di necessità sopraggiunte dopo il rilascio dell'autorizzazione, prima dell'inizio del viaggio deve fornire le informazioni relative alla transitabilità e le eventuali istruzioni conseguenti. Nei casi di cui all'articolo 14, comma 1-bis, le informazioni possono essere fornite con le stesse modalità della comunicazione.***

Art. 18. Regolamento - Indennizzo

1. La misura dell'indennizzo dovuto agli enti che rilasciano l'autorizzazione per la maggiore usura della strada in relazione al transito dei veicoli e dei trasporti eccezionali eccedenti le masse stabilite dall'articolo 62 del codice, si calcola con le modalità di cui alle tabelle I.1, I.2, I.3 che fanno parte integrante del presente Regolamento - Detta misura, a partire dal 1° gennaio 1994, è adeguata automaticamente, per ciascun anno solare, alle variazioni degli indici ISTAT relativi ai prezzi al consumo per le famiglie degli operai ed impiegati (media nazionale), con arrotondamento alle mille lire inferiori per importi fino a cinquecento lire, ed alle mille lire superiori per importi oltre le cinquecento lire. Per gli indici ISTAT di riferimento, si assumono gli ultimi pubblicati nella Gazzetta Ufficiale, entro il 1° dicembre dell'anno precedente a quello in cui devono essere applicati gli adeguamenti.

2. Dell'effettuato versamento fa fede la ricevuta, da allegare***, in originale o in copia secondo i casi,*** alla domanda di autorizzazione***, salvo che l'ente stesso non acquisisca altrimenti l'informazione dell'avvenuto pagamento.*** Nei casi in cui l'ente rilasciante non sia proprietario o concessionario della strada interessata al transito, si effettua tempestivo trasferimento delle somme percepite a favore del competente ente. ***Il riscontro del pagamento deve essere annotato sull'autorizzazione. Nei casi di cui all'articolo 14, comma 1-bis l'annotazione può essere effettuata in forma digitale.***

3. Nei casi di percorsi autostradali ripetitivi e non controllabili con esazioni di ingresso-uscita, l'indennizzo è calcolato assumendo come valore "L" (elle) che figura nel calcolo di "I" - giusta tabelle I.1, I.2, I.3 - la metà della lunghezza del percorso autostradale non controllabile.

4. É consentita la valutazione convenzionale dell'indennizzo per la maggiore usura, ove dovuto, per i veicoli o i trasporti, di cui all'articolo 13, comma 2, punto B), qualora all'atto della domanda di autorizzazione periodica, il richiedente non sia in grado di precisare il chilometraggio da effettuare complessivamente nè i singoli itinerari richiesti, nè l'effettivo carico del singolo trasporto.

5. La valutazione convenzionale riferita al periodo di un anno e alla massa complessiva del veicolo, quale risulta dalla relativa carta di circolazione, è effettuata come segue:

a) veicoli e trasporti di cui all'articolo 13, comma 2, punto B), lettera a), ***b) se diversi dai mezzi d'opera,*** e), ***e-bis), ed*** f) ~~***e-g)***~~ :

1) sino a 20 t € 510,26;
2) da oltre 20 t a 33 t € 850,09;
3) da oltre 33 t a 56 t € 1.445,05.

Per la massa superiore a 56 t, gli importi aumentano di € 25,31 per ogni t in più;

b) veicoli e trasporti di cui all'articolo 13, comma 2, punto B), lettera b), limitatamente al rimorchio ***se mezzi d'opera***:

1) sino a 20 t € 169,91;
2) da oltre 20 t a 33 t € 297,48;
3) da oltre 33 t a 56 t € 510,26;
4) da oltre 56 t a 70 t € 850,09.

Per la massa superiore a 70 t, gli importi aumentano di € 25,31 per ogni t in più;

c) veicoli e trasporti di cui all'articolo 13, comma 2, punto B), lettera c):

1) € 1,03 per viaggio, per i complessi adibiti al trasporto di carri ferroviari a due assi aventi massa massima di 40 t e € 6,71 per viaggio, per i complessi adibiti al trasporto di carri ferroviari a quattro assi, aventi massa massima di 80 t. I richiedenti devono, all'atto della domanda da presentare tramite ~~*le Ferrovie dello Stato, ovvero l'amministrazione concessionaria o di gestione*~~ ***il gestore del trasporto ferroviario***, versare a titolo di acconto per ogni trimestre, le somme di € 92,96 o di € 604,25, rispettivamente per i carri ferroviari a due o a quattro assi. Tali somme sono conguagliate, entro il primo mese successivo al trimestre, sulla base della documentazione dei viaggi effettuati nel trimestre stesso. Tale documentazione è convalidata ~~*dalle Ferrovie dello Stato, ovvero dall'amministrazione concessionaria o di gestione*~~ *dal gestore del trasporto ferroviario.* ~~*In alternativa, le Ferrovie dello Stato, ovvero l'amministrazione concessionaria o di gestione, nella veste di amministrazione concedente il servizio il gestore del trasporto ferroviario provvede a versare direttamente ed in unica soluzione, entro il primo mese successivo al trimestre, gli importi dovuti, sulla base della documentazione dei viaggi effettuati nel trimestre stesso. In tal caso, i richiedenti sono esonerati, all'atto della presentazione della domanda di autorizzazione, dal versamento degli acconti come sopra determinati.*~~

6. Gli importi conseguenti alle valutazioni convenzionali di cui al comma 5, alle lettere a) e b), su domanda del richiedente l'autorizzazione, possono essere versati in soluzioni non inferiori a 1/3 di quella annuale; in tal caso l'autorizzazione avrà il valore temporale corrispondente all'entità della soluzione versata. ***Tale limitazione si applica anche nei casi di cui all'articolo 10, comma 7, in riferimento all'indennizzo di usura di cui all'articolo 34, comma 1, del Codice.***

7. Gli importi, come determinati nel comma 5, sono versati, nei casi di itinerari interessanti sia le strade statali che la viabilità minore, in ragione di 7/10 alle amministrazioni regionali e di 3/10 al compartimento A.N.A.S. competente per territorio operativo e le ricevute dei relativi versamenti sono allegate alle rispettive domande di autorizzazione. Nel caso di veicoli e trasporti eccezionali che impegnano la rete viaria di piu' regioni, la quota di indennizzo che compete a ciascuna regione è ripartita in proporzione alla lunghezza dei relativi percorsi indicati nelle rispettive autorizzazioni.

8. Il pagamento dell'indennizzo per i veicoli di cui al comma 5 è effettuato nella misura di X/12 rispetto a quanto dovuto per l'intero anno, in conformità dei mesi X di validità dell'autorizzazione.

9. Gli importi come definiti al comma 5, a partire dal 1° gennaio del 1993, sono adeguati automaticamente, per ciascun anno solare, alle variazioni degli indici Istat, di cui al comma 1.

9-bis. Nei soli casi di cui all'articolo 10, comma 2-bis, del Codice, per i veicoli o i trasporti di cui all'articolo 10, comma 2, lettera b), si applica la valutazione forfettaria dell'indennizzo per la maggiore usura; in tal caso la durata dell'autorizzazione non può essere superiore al periodo di frazionamento della tassa di possesso.

10. Le disposizioni di cui al presente articolo, ad eccezione dei commi 1, 2 e 3, non si applicano alle autorizzazioni rilasciate dagli enti concessionari di autostrade.

Art. 21. Regolamento - Coordinamento dei servizi di polizia stradale. Rilascio di informazioni

1. Ai compiti di coordinamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 11, comma 3, del Codice, provvede con proprie direttive, il Ministro dell'Interno.

2. L'espletamento dei servizi di scorta a veicoli o trasporti eccezionali ***è può essere*** affidato ***ai soggetti di cui all'articolo 12, comma 3-bis, del Codice, ovvero*** alla specialità polizia stradale della polizia di Stato. La scorta ***è può essere*** curata dai corpi di polizia municipale quando l'intero itinerario del trasporto si sviluppa su strade comunali. ~~*L'espletamento dei servizi di scorta a veicoli o trasporti eccezionali militari è affidato all'Arma dei carabinieri. All'espletamento di tale servizio si applica l'articolo 16, commi 5 e 7.*~~

2-bis. L'espletamento dei servizi di scorta a veicoli o trasporti eccezionali militari è affidato al personale civile e militare dell'Amministrazione della Difesa, abilitato a svolgere scorte tecniche ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizioni di eccezionalità, munito di specifico attestato rilasciato dall'autorità militare competente. L'Ente o il Comando responsabile del trasporto potrà anche richiedere l'ausilio dei Carabinieri per l'effettuazione della scorta o affidare la stessa a soggetti di cui all'articolo 12, comma 3-bis, del Codice.

3. Per ottenere le informazioni di cui all'articolo 11, comma 4, del Codice, gli interessati devono rivolgersi direttamente o con raccomandata con ricevuta di ritorno, al comando o ufficio cui appartiene il funzionario o l'agente che ha proceduto alla rilevazione dell'incidente.

4. Il comando o ufficio è tenuto a fornire, previo pagamento delle eventuali spese, le informazioni richieste secondo le vigenti disposizioni di legge.

5. In caso di incidente che abbia causato la morte di una persona, le informazioni sono fornite, previa presentazione di nulla-osta rilasciato dall'autorità giudiziaria competente.

6. Se dall'incidente siano derivate lesioni alle persone, le informazioni sono fornite, in pendenza di procedimento penale, previa autorizzazione della autorità giudiziaria, ovvero previa attestazione prodotta dall'interessato e rilasciata dalla medesima autorità dell'avvenuto decorso del termine utile previsto per la presentazione della querela.

Art. 268. Regolamento - Autorizzazioni alla circolazione delle macchine agricole eccezionali

1. La domanda per ottenere l'autorizzazione di cui all'articolo 104, comma 8, del Codice, per la circolazione di macchine agricole eccezionali deve essere presentata ***dai soggetti di cui all'articolo 110, comma 2, del Codice*** all'ente competente per la località di inizio del viaggio e deve essere corredata dalla ~~*foto*~~copia della carta di circolazione ovvero del certificato di idoneità tecnica del veicolo; per le modalità di presentazione della suddetta ~~*foto*~~copia si applicano le disposizioni dell'articolo 14, comma 13. La domanda deve riportare oltre ai dati identificativi del richiedente ***e del veicolo***, l'indicazione dei comuni nei cui ambito territoriale avviene la circolazione del veicolo stesso e deve essere sottoscritta dal proprietario del veicolo o dal legale rappresentante dell'impresa agricola per conto della quale il veicolo è utilizzato. Le regioni possono delegare alle province le competenze relative alla autorizzazione alla circolazione, di cui all'articolo 104, comma 8, del Codice. In tal caso ciascuna provincia ha competenza a rilasciare l'autorizzazione sull'intero itinerario per il quale è richiesta, previo nulla osta degli altri enti interessati. ***La durata massima dell'autorizzazione non può essere superiore a due anni, la minima non può essere inferiore a quattro mesi.***

2. L'ente competente, entro dieci giorni dalla data di presentazione della domanda, rilascia l'autorizzazione al transito prescrivendone condizioni e cautele. Qualora per il rilascio dell'autorizzazione debba essere acquisito il nulla osta da parte di altri enti, gli stessi rispondono entro dieci giorni dalla richiesta del medesimo. Il tempo che intercorre tra tale richiesta ed il rilascio del nulla osta, costituisce interruzione del termine previsto per l'ente presso il quale è stata presentata la domanda di autorizzazione.

3. I titolari dell'autorizzazione accertano direttamente, sotto la propria responsabilità, la percorribilità di tutto l'itinerario da parte del veicolo nonchè l'esistenza di eventuali limitazioni, anche temporanee, presenti lungo il percorso da essi prescelto.

4. Per le macchine agricole eccezionali, che eccedono la larghezza di 3,20 m, nell'autorizzazione è prescritta la scorta tecnica. Detta scorta può essere realizzata con autoveicoli di cui dispone l'impresa agricola. Detti autoveicoli precedono ***e seguono*** il mezzo a distanza non inferiore a 75 m e non superiore a 150 m e sono equipaggiati con il dispositivo a luce lampeggiante gialla o arancione di tipo approvato dal Ministero ~~***dei Trasporti e della Navigazione***~~ ***delle infrastrutture e dei trasporti*** - Direzione generale ~~***della M.C.T.C***~~ ***per la Motorizzazione***. Il conducente segnala con drappo rosso la presenza e l'ingombro della macchina agricola agli utenti della strada.

5. Il conducente della macchina agricola eccezionale deve avere con sè l'autorizzazione da esibire, a richiesta, agli organi preposti alla vigilanza stradale.

6. Le macchine agricole che eccedono i limiti di massa fissati dall'articolo 104 del Codice, sono tenute al pagamento di un indennizzo per la maggior usura della strada, in relazione al loro transito. La misura dell'indennizzo è valutata in maniera convenzionale ed i relativi importi corrispondono a quelli individuati all'articolo 18, comma 5, lettere a) e b), rispettivamente per le macchine agricole atte al carico e per le macchine agricole non atte al carico, ***da versare con le modalità di cui all'articolo 18, commi 6 e 8.***

7. Le norme di cui al presente articolo si applicano anche per il trasporto di macchine agricole eccezionali effettuato con rimorchi agricoli aventi almeno due assi, idonea portata

e specifica attrezzatura, la domanda di autorizzazione è accompagnata anche dallo schema grafico longitudinale e trasversale del veicolo, ove sono evidenziati gli eventuali ingombri a sbalzo rispetto al rimorchio agricolo e la ripartizione della massa sugli assi dello stesso; *la lunghezza del complesso comprensiva dell'eventuale sporgenza posteriore non deve determinare una lunghezza superiore a 18,75 m.*

8. Per i casi previsti dagli articoli 98 e 99 del Codice, la durata massima dell'autorizzazione non può essere superiore rispettivamente a quattro mesi e a un mese; se dovuto, l'indennizzo d'usura è valutato ai sensi del comma 6, e l'importo può essere versato in misura non inferiore a 1/3 ovvero a 1/12 di quello annuale. Le domande di autorizzazione possono essere presentate da parte dei soggetti di cui all'articolo 1 comma 1 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474; in luogo della documentazione relativa al veicolo, esse possono essere corredate da una dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante della ditta costruttrice, autenticata, contenente le specifiche tecniche ed identificative ed un disegno di insieme del veicolo. Tale documentazione deve essere completata dalla copia del certificato della targa di prova o del foglio di via che accompagna la targa provvisoria di cui all'articolo 255. Per i veicoli prodotti in serie, è consentito che l'autorizzazione sia relativa alla circolazione di un determinato modello di veicolo.

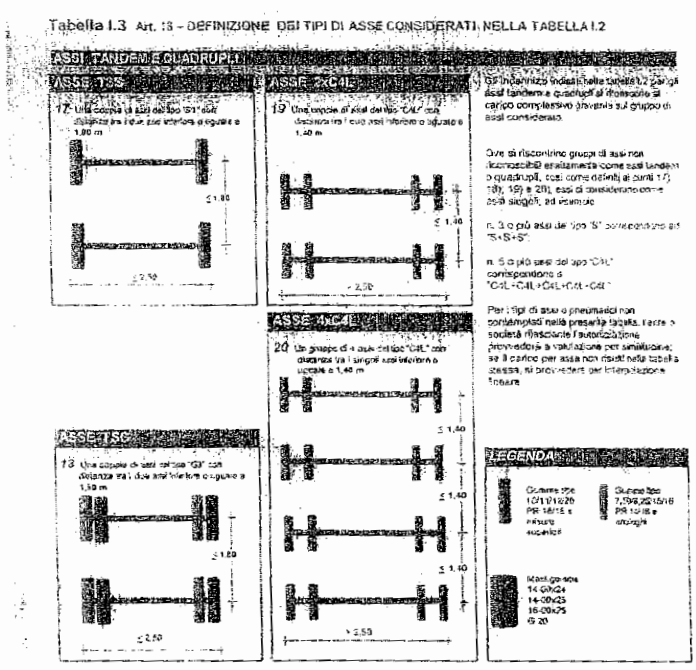
Tabella I.3 Art. 18 – Definizione dei tipi di asse considerati nella Tabella I.2.

Asse TSS – Interasse <= 1,80 m

Asse TSG – Interasse <= 1,80 m

Asse 2xC4L – Interasse <= 1,40 m

Asse 4xC4L – Interasse <= 1,40 m



1. Testo della norma

ALLEGATO 6

ARTICOLO

(Proposta di modifica artt. 174 e 178 codice della strada)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 174, il comma 14 è sostituito dal seguente:

"14. Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato, in caso di violazione dei commi 4, secondo periodo, 5, 6 e 7, all'impresa di trasporto da cui dipende il conducente, è applicata la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228. La medesima sanzione si applica all'impresa che non tiene i documenti prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006, o li tiene scaduti, incompleti o alterati. Alla stessa impresa si applica la sanzione amministrativa da euro 38 a euro 152 nel caso di violazione di cui ai commi 4, primo periodo, e 8. In deroga all'articolo 198, in caso di violazione di più di una delle predette disposizioni commesse dal conducente nell'arco temporale di cui all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/1985, la sanzione di cui al primo periodo è aumentata di 50 euro per ciascuna violazione e quella di cui al terzo periodo è aumentata di 20 euro. Le sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente comma non si applicano se l'impresa di trasporto è munita della attestazione di cui al comma 14-bis."

b) all'articolo 174, dopo il comma 14 è inserito il seguente comma:

"14 bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 14, l'autorità competente, entro 15 giorni dalla contestazione di una delle violazioni di cui allo stesso comma 14, richiede all'impresa di trasporto, da cui dipende il conducente che le ha commesse, la presentazione, entro 30 giorni dalla notifica della richiesta, dell'attestazione, in originale o in copia conforme, comprovante l'osservanza, da parte dell'impresa stessa, delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 2, del regolamento (CE) n. 561/2006. La mancata presentazione dell'attestazione entro il termine indicato comporta l'applicazione all'impresa interessata delle sanzioni contemplate dal comma 14. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti modalità di rilascio, contenuto, allegati e periodo di validità della suddetta attestazione."

c) all'articolo 178, il comma 13 è sostituito dal seguente:

"13. Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato, in caso di violazione dei commi 4, secondo periodo, 5, 6 e 7, all'impresa di trasporto da cui dipende il conducente, è applicata la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228. La medesima sanzione si applica all'impresa che non tiene i documenti prescritti dal

l'accordo di cui al comma 1 o li tiene scaduti, incompleti o alterati. Alla stessa impresa si applica la sanzione amministrativa da euro 38 a euro 152 nel caso di violazione di cui ai commi 4, primo periodo, e 8. In deroga all'articolo 198, in caso di violazione di più di una delle predette disposizioni commesse dal conducente nell'arco temporale di cui all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/1985, la sanzione di cui al primo periodo è aumentata di 50 euro per ciascuna violazione e quella di cui al terzo periodo è aumentata di 20 euro. Le sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente comma non si applicano se l'impresa di trasporto è munita della attestazione di cui all'articolo 174, comma 14-bis."

d) all'articolo 178, dopo il comma 13 è inserito il seguente comma:

"13 bis. *Ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 13, l'autorità competente, entro 15 giorni dalla contestazione di una delle violazioni di cui allo stesso comma 13, richiede all'impresa di trasporto da cui dipende il conducente che le ha commesse la presentazione, entro 30 giorni dalla notifica della richiesta, dell'attestazione, in originale o in copia conforme, di cui all'articolo 174, comma 14 bis, comprovante l'osservanza, da parte dell'impresa stessa, delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 2, del regolamento (CE) n. 561/2006."*

2. Spiegazione della ratio fondamentale della norma

a. finalità perseguite :

L'attuale formulazione del comma 14 dell'art. 174, nonché del comma 13 dell'art. 178, del codice della strada, che prevedono l'applicazione del principio della responsabilità oggettiva dell'impresa per infrazioni commesse dai propri conducenti al regolamento comunitario 561/2006 in materia di tempi di guida e di riposo, non consente, in realtà, di dare compiuta applicazione all'articolo 10, comma 3, del regolamento stesso, per la parte in cui consente agli Stati membri di tener conto di ogni prova atta a dimostrare che l'impresa non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa dai propri conducenti.

È evidente, infatti, come l'applicazione sistematica, anche all'impresa di autotrasporto, delle sanzioni irrogate ai conducenti, non solo si traduce in un aggravio economico immediato (fatta salva, ovviamente, la possibilità di proporre ricorso alle autorità competenti), ma comporta anche -soprattutto per le imprese maggiormente strutturate e, quindi, con più dipendenti con qualifica di autisti- un incremento del punteggio che concorre a formare il c.d. indice di rischio, sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse, come individuate dal decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144.

Circa il contenuto, le modalità di rilascio, eventuali allegati e periodo di validità dell'attestazione, la proposta normativa rimanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge. Secondo le intese intercorse nell'apposito tavolo di lavoro

attivato presso la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica, è presumibile che l'attestazione in parola debba comprovare che l'impresa interessata:

- adotti un modello di organizzazione e di gestione, coerente con le prescrizioni di cui all'articolo 30 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni;
- abbia fornito ai conducenti istruzioni aderenti alle disposizioni del regolamento comunitario n. 561/2006;
- effettui regolarmente controlli sui propri conducenti per accertarne il rispetto di detto regolamento e provveda a sanzionare le infrazioni commesse;
- adempia agli obblighi in materia di informazione, formazione ed aggiornamento del personale adibito alla guida.

La proposta prevede altresì che, ai fini di cui sopra, l'autorità competente, entro 15 giorni dalla contestazione delle violazioni, richieda all'impresa di trasporto, da cui dipende il conducente che le ha commesse, la presentazione, entro 30 giorni dalla notifica della richiesta, della predetta attestazione, in originale o in copia conforme.

b. effetti positivi attesi:

La proposta di modifica, concordata con Polstrada e con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, prevede, da un lato, l'applicazione del principio del "cumulo giuridico", in deroga all'art. 198, per evitare l'effetto moltiplicatore della sanzione in funzione del numero dei conducenti coinvolti, e, dall'altro, l'esenzione della responsabilità dell'impresa, purché munita di attestazione comprovante il rispetto, da parte della stessa, delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 2, del regolamento 561/2006. Quest'ultimo fa obbligo alle imprese di trasporto di organizzare l'attività dei conducenti in modo che essi possano rispettare le disposizioni del regolamento stesso, di fornire loro le opportune istruzioni, e di effettuare controlli regolari per garantire che siano rispettate dette disposizioni.

3. Misurazione dell'impatto economico atteso.

Non sono previsti impatti economici sulla finanza pubblica.

L'impatto economico della norma sul sistema e sulle imprese di autotrasporto non è direttamente stimabile, ma, garantendo le prioritarie esigenze della sicurezza della circolazione stradale, consente di valorizzare l'attenzione delle imprese per il rispetto delle norme evitando di sanzionare automaticamente anche le imprese virtuose.

4. Norme che vengono modificate

Vengono modificati gli artt. 174 (novellando il comma 14 e aggiungendo il comma 14 bis), e 178 (novellando il comma 13 e aggiungendo il comma 13 bis) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Tabella di confronto tra disposizioni precedenti e nuova norma

Art. 174, comma 14 del Decreto legislativo 30/04/1992	Nuova norma
14. L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, e' soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.	*"14. Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato, in caso di violazione dei commi 4, secondo periodo, 5, 6 e 7, all'impresa di trasporto da cui dipende il conducente, è applicata la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228. La medesima sanzione si applica all'impresa che non tiene i documenti prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006, o li tiene scaduti, incompleti o alterati. Alla stessa impresa si applica la sanzione amministrativa da euro 38 a euro 152 nel caso di violazione di cui ai commi 4, primo periodo, e 8. In deroga all'articolo 198, in caso di violazione di più di una delle predette disposizioni commesse dal conducente nell'arco temporale di cui all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/1985, la sanzione di cui al primo periodo è aumentata di 50 euro per ciascuna violazione e quella di cui al terzo periodo è aumentata di 20 euro. Le sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente comma non si applicano se l'impresa di trasporto è munita della attestazione di cui al comma 14-bis."*

	"14 bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 14, l'autorità competente, entro 15 giorni dalla contestazione di una delle violazioni di cui allo stesso comma 14, richiede all'impresa di trasporto, da cui dipende il conducente che le ha commesse, la presentazione, entro 30 giorni dalla notifica della richiesta, dell'attestazione, in originale o in copia conforme, comprovante l'osservanza, da parte dell'impresa stessa, delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 2, del regolamento (CE) n. 561/2006. La mancata presentazione dell'attestazione entro il termine indicato comporta l'applicazione all'impresa interessata delle sanzioni contemplate dal comma 14. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti modalità di rilascio, contenuto, allegati e periodo di validità della suddetta attestazione."
Art. 178, comma 13, del Decreto legislativo 30/04/1992 13. L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nell'accordo di cui al comma 1, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, e' soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228 per	*"13. Fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato, in caso di violazione dei commi 4, secondo periodo, 5, 6 e 7, all'impresa di trasporto da cui dipende il conducente, è applicata la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228. La medesima sanzione si applica*

ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.	*all'impresa che non tiene i documenti prescritti dal l'accordo di cui al comma 1, o li tiene scaduti, incompleti o alterati. Alla stessa impresa si applica la sanzione amministrativa da euro 38 a euro 152 nel caso di violazione di cui ai commi 4, primo periodo, e 8. In deroga all'articolo 198, in caso di violazione di più di una delle predette disposizioni commesse dal conducente nell'arco temporale di cui all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/1985, la sanzione di cui al primo periodo è aumentata di 50 euro per ciascuna violazione e quella di cui al terzo periodo è aumentata di 20 euro. Le sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente comma non si applicano se l'impresa di trasporto è munita della attestazione di cui all'articolo 174, comma 14-bis."* "13 bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 13, l'autorità competente, entro 15 giorni dalla contestazione di una delle violazioni di cui allo stesso comma 13, richiede all'impresa di trasporto da cui dipende il conducente che le ha commesse la presentazione, entro 30 giorni dalla notifica della richiesta, dell'attestazione, in originale o in copia conforme, di cui all'articolo 174, comma 14 bis, comprovante l'osservanza, da parte dell'impresa stessa, delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 2, del regolamento (CE) n. 561/2006."

ALLEGATO 7

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Audizione del Sottosegretario dott. Guido Improta presso IX Commissione Camera

Settore del Trasporto Pubblico Locale

La tematica delle risorse da attribuire alle Regioni per il Trasporto Pubblico Locale (TPL) è stata oggetto di numerosi dibattiti in sede di Conferenza Unificata Stato - Regioni, al fine di trovare una soluzione che riduca gli effetti delle criticità prodottesi per tutto il settore a seguito della riduzione dei trasferimenti statali operata dalle ultime manovre finanziarie.

Tale soluzione è stata riscontrata nel disposto dell'articolo 30, comma 3, del decreto legge n. 201 del 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità ed il consolidamento dei conti pubblici, con il quale è stato elevato a 1200 Meuro, a decorrere dall'anno 2012, la disponibilità sul fondo di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto legge n. 98 del 2011, convertito, con modificazioni dalla legge n. 111 del 2011.

Si evidenzia, al riguardo l'accordo del 21 dicembre 2011, raggiunto tra Governo, Regioni e Comuni, sulle risorse da destinare al trasporto locale su ferro.

Nell'ambito di tale intesa, è stata, tra l'altro, concordata l'apertura di un tavolo sui temi della razionalizzazione e dell'efficientamento del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle azioni più urgenti da intraprendere a partire dall'anno corrente.

In tale contesto, nell'ambito del Tavolo Tecnico sul TPL tenutosi presso il Ministero per gli Affari regionali lo scorso 1° marzo, il Governo ha sbloccato 425 milioni di euro per il trasporto pubblico su ferro. Di questi, 108 erano già stati accantonati da Trenitalia ed ora si procederà alla ripartizione regione per regione secondo lo schema approvato durante la riunione; i restanti 317 milioni saranno erogati a Trenitalia e, nello stesso momento, sarà indicato il metodo della ripartizione. Il tavolo tecnico ha inoltre trasferito 148 milioni di euro dall'edilizia sanitaria al trasporto pubblico locale; procedendo al contestuale sblocco di ulteriori 970 milioni per le infrastrutture sanitarie, che saranno immediatamente ripartiti.

Si fa presente, inoltre, che con il decreto legge n. 216 del 2011, convertito dalla legge n. 14 del 2012, è stata introdotta una modifica al già citato articolo 21, comma 3, del decreto legge n. 98, con la quale si prevede un'intesa tra il Governo e la Conferenza unificata Stato-Regioni, per la definizione degli obiettivi di efficientamento e di razionalizzazione del trasporto pubblico locale nel suo complesso e delle misure da adottarsi nel primo trimestre dell'anno, nonché dei criteri di riparto del fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale tra le regioni a statuto ordinario.

La medesima disposizione di legge demanda all'Osservatorio nazionale sul Trasporto pubblico locale, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge finanziaria 2008, il compito di monitorare l'attuazione della predetta intesa e di predisporre il piano di riparto delle risorse del fondo in parola, ai fini della sua successiva approvazione, prevista con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

In tale contesto, si riportano, di seguito, gli elementi di analisi e di pianificazione nel settore del Trasporto Pubblico Locale contenuti nel documento che le Amministrazioni regionali hanno consegnato al Governo in sede di Conferenza Unificata lo scorso 4 aprile, e di cui si è discusso in sede di riunione lo scorso 3 maggio. Le tematiche di interesse sono riconducibili a tre distinti ambiti:

- **Problematiche di natura tecnica**

- Esigenza di differire il termine del 31 dicembre 2012 per il completamento del percorso (definizione del bacino, verifica di mercato, pubblicazione del bando e aggiudicazione). Entro il 31 dicembre si potrebbe arrivare alla pubblicazione dei bandi;
- Esigenza di istituire l'Authority dei Trasporti deputata all'approvazione degli schemi dei bandi di gara che, necessariamente, dovranno prevedere delle penalità a carico dei soggetti che ostacoleranno il subentro in favore del soggetto aggiudicatario;
- Necessità di comprimere al massimo l'iter di approvazione del regolamento che disciplina la fase di "verifica di mercato" che deve riguardare i servizi minimi, anche quelli in capo a Trenitalia e scaduti;
- Disponibilità a finalizzare le risorse economiche previste dal D.L. 98/2011, e pari a 314 Meuro per servizi e non per investimenti.

- **Allineamento di natura gestionale tra Governo e Enti Locali**

- Condivisione sul fatto che Ambito e Bacino possono coincidere;
- Condivisione che la stazione appaltante possa essere su base regionale, interprovinciale, provinciale e possa riguardare uno o più lotti da porre in gara;
- Condivisione dell'approccio da tenere con Trenitalia che:
  (i) fornisce il servizio universale al MIT (300 mln/anno) e i servizi a catalogo alle Regioni (1700 mln/anno): ci potrebbero essere delle efficienze se il tavolo negoziale fosse unico,
  (ii) è inadempiente (stima pari a 500 mln di euro) sulla quota di investimenti che si era impegnata a sostenere siglando i contratti di servizio con le Regioni che pure scontano l'ammortamento del materiale rotabile utilizzato;
- Necessità di prevedere il ricorso a idonei strumenti di tutela sociale per gestire eventuali esuberi derivanti dall'efficientamento.

- **Elementi di scenario**

- Necessità di definire gli obiettivi che si intendono conseguire (salvaguardia dei servizi/salvaguardia delle aziende;
- Trasferimento di competenza alle Regioni con riserva allo Stato di valutazione dei risultati conseguiti, con possibilità di erogare un 20% delle risorse stanziate;
- Opportunità di definire un crono programma di attività;
- Possibilità che le Regioni si facciano carico degli oneri connessi agli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile e per la manutenzione straordinaria.

Il Governo si è riservato i necessari approfondimenti circa le problematiche evidenziate, con particolare riferimento all'esigenza di garantire un trasferimento di risorse pluriennale, proprio a garanzia delle gare che dovranno essere bandite.

ALLEGATO 8

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Audizione del Sottosegretario dott. Guido Improta presso IX Commissione Camera

Settori: Pedaggi autostradali e Contratto di Programma ANAS

Pedaggi autostradali

In materia di pedaggi autostradali, occorre far riferimento al vigente sistema delle convenzioni di concessione. Attualmente i pedaggi trovano la propria regolamentazione in 23 atti convenzionali sottoscritti dall'ente concedente, ANAS S.p.A, con ciascuna società concessionaria, approvati per legge o a seguito di perfezionamento dell'iter previsto dalla normativa di settore.

La materia è stata oggetto di riassetto a seguito dell'emanazione del D.L. n.262/2006, che ha fissato i nuovi principi nella determinazione dei pedaggi autostradali, volti a garantire una stretta correlazione tra gli investimenti e gli adeguamenti tariffari.

A seguito del nuovo quadro regolatorio, è intervenuto anche il CIPE con emanazione della direttiva 39/2007, in base alla quale l'adeguamento annuale del pedaggio viene calcolato sulla base del tasso di inflazione programmato, al quale si sottrae un parametro "X" di riequilibrio del piano finanziario, nel presupposto che il concessionario non effettui investimenti, ed al quale si aggiunge un parametro "K" che rappresenta la variazione percentuale determinata annualmente in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente a quello di applicazione.

Alla tariffa così individuata si aggiunge o si sottrae una componente relativa al fattore cosiddetto della "qualità", che tiene conto di un indice di incidentalità e dello stato strutturale delle pavimentazioni.

Le verifiche di questi parametri sono effettuate da un'apposita struttura dell'ANAS: l'IVCA (Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali) che, per legge, ha il compito di vigilare sull'esatto adempimento degli obblighi convenzionali.

Si evidenzia che, in attuazione dell'art.36 del D.L. 98/2011, tali compiti di controllo saranno trasferiti all'istituenda Agenzia per le infrastrutture stradali ed autostradali.

La citata direttiva ha, inoltre, previsto, l'obbligo di procedere all'aggiornamento del piano economico - finanziario allegato alla concessione al termine di ogni periodo regolatorio che ha durata quinquennale.

La formula di adeguamento della tariffa, di cui alla citata delibera n.39/2007, è prevista da nove convenzioni.

Le rimanenti convenzioni prevedono, invece, varie tipologie di formule, tra le quali emerge quella già concordata tra ANAS e Autostrade per l'Italia S.p.A. nella convenzione unica del 2007 (approvata per legge) e successivamente chiesta ed introdotta negli atti convenzionali da altre otto concessionarie, a seguito della facoltà loro concessa dal D.L. 185/2008.

Questa formula prevede che l'adeguamento annuale delle tariffe debba avvenire sulla base di una percentuale fissa, pari al 70% dell'inflazione reale, per l'intera durata della convenzione (che nell'adeguamento per il 2012 è pari a 2,10%) a cui si aggiunge una componente (K) che remunera gli investimenti effettuati.

Nelle rimanenti convenzioni è, infine, previsto un regime di adeguamento tariffario basato sulla delibera CIPE n.319/1996, che prevede, rispetto alla delibera n.39/2007, un diverso meccanismo basato sul price – cap, per la differente valenza attribuita al parametro "X" (che risponde a finalità di efficienza e di produttività attesa del concessionario).
Per le nuove concessioni, il legislatore è di recente intervenuto con l'art.37 del D.L. 201/2011, prescrivendo che le stesse prevedere sistemi tariffari basati sul price – cap, con la previsione dell'indicatore"X" produttività.
Le varie fasi del procedimento annuale di adeguamento dei pedaggi autostradali sono disciplinate espressamente dall'art.21, comma 5, del D.L.355/2003, convertito dalla L.47/2004.
E' previsto che ANAS–IVCA, a seguito dell'istruttoria e dei controlli effettuati sulle proposte presentate dai concessionari, presenti una propria proposta di adeguamento annuale che viene approvata o respinta con decreto interministeriale (MIT – MEF) da adottarsi entro il mese di dicembre di ogni anno.
Gli incrementi autorizzati nel 2012, a seguito del suddetto procedimento, sono risultati pari a circa il 4,4%, calcolato come media ponderata; l'incremento autorizzato per il principale concessionario Autostrade per l'Italia (ASPI) è risultato pari al 3,51%, in virtù del fatto che tale operatore ha optato per il mantenimento di una formula tariffaria di price-cap ancorata all'inflazione.
Pertanto, l'incremento tariffario cumulato 2009-2012 risulta pari al 10,6% per ASPI e del 21,5% per gli altri soggetti; l'incidenza investimenti / ricavi da pedaggio per il biennio 2009/2010 è del 43,4% per ASPI e del 32,8% per gli altri operatori

Segnalo, da ultimo, che:

- il peso dei pedaggi autostradali sul paniere ISTAT dei prezzi al consumo è pari al 2,8 per mille; 3,7 per mille per il trasporto ferroviario; 5,8 per mille per il trasporto aereo; 4,8 per mille per il trasporto urbano;
- le tariffe autostradali italiane risultano tra le più basse in Europa: 6,44 centesimi di €/km (IVA inclusa) per le auto e 15,90 centesimi di €/km (IVA inclusa) per i veicoli pesanti;
- Il primo bimestre del 2012 ha fatto registrare un dato molto negativo del traffico veicolare (- 14,5%) rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Pur considerando che le abbondanti nevicate, il prezzo dei carburanti e gli scioperi degli autotrasportatori possono aver inciso su tale decremento, tuttavia la stima per l'anno in corso è comunque negativa.

Contratto di programma MIT/ANAS

Sulla base della vigente convenzione datata 19 dicembre 2002 e sottoscritta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS SPA, viene stipulato, per il periodo di riferimento, apposito contratto di programma MIT/ANAS, nell'ambito del quale vengono disciplinati i rapporti fra gli stessi sottoscrittori ed individuati, altresì, gli interventi di nuove opere, di completamento o di manutenzione straordinaria da realizzare, nonché i servizi da erogare da parte della medesima società nel periodo stesso.
La copertura finanziaria per la realizzazione degli interventi sopraccitati è stata, fino al 2009, prevista dalle varie leggi finanziarie annualmente intervenute, mentre a partire dal

2010 le risorse all'uopo destinate sono rinvenienti dal Fondo di cui all'art. 32, comma 1, del D.L. n. 98/2011.

Sempre nel corso del 2009 la scarsità delle risorse disponibili, a fronte delle innumerevoli criticità viarie evidenziatesi, ha determinato l'esigenza di indirizzare ANAS a privilegiare, nell'ambito degli interventi da eseguire, quelli di manutenzione straordinaria e di completamento di opere già avviate e ciò allo scopo di assicurare, sulle tratte di competenza Anas, adeguate condizioni di sicurezza per i relativi utenti.

Per l'anno in corso le somme assegnate, in via programmatica, dal CIPE ad ANAS per il contratto di programma, attualmente in fase di predisposizione, sono pari a 300 milioni di euro, sempre a valere del Fondo suindicato; le medesime risorse sono destinate, per le considerazioni suesposte, ai soli interventi di manutenzione straordinaria e di completamento di lavori in corso.

L'approvazione del Contratto di programma 2012 (unitamente alla parte servizi di quello 2011) è prevedibile per il prossimo CIPE calendarizzato per il 25 maggio p.v.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Audizione del Sottosegretario dott. Guido Improta presso IX Commissione Camera

Settore delle infrastrutture viarie

L'avanzamento delle opere di legge obiettivo, alla data dell'ultimo monitoraggio validato dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, descrive una Programma Infrastrutture strategiche complessivamente composto di 19 famiglie infrastrutturali, 478 opere del costo programmatico di circa 233 mld di euro. **Dall'inizio dell'operatività della Legge Obiettivo, delle 478 opere programmate, 269 sono state oggetto di deliberato CIPE, di cui 132 stradali e 33 ferroviarie, per un valore pianificato di interventi per circa 133,5 mld di euro**. Di questi 133,5 miliardi di euro il **valore delle opere stradali è pari a circa 58.6 miliardi di euro e quello delle opere ferroviarie pari a circa 45.9 miliardi di euro. Le opere in realizzazione ammontano a complessive 205 unità, di cui ultimate 51, per un valore immesso nel mercato delle costruzioni per 56,7 miliardi di euro di lavori e per circa 18 miliardi di opere in progettazione.**

La fotografia dell'avanzamento lavori delle opere di Legge obiettivo, restituisce, come in uno specchio, la cronistoria recente della infrastrutturazione del Paese, delle sue regole di programmazione e di pianificazione, delle logiche di finanziamento pubblico e delle logiche del finanziamento privato, delle effettive disponibilità di risorse.

Proprio a questo proposito è da sottolineare come dalla prima seduta CIPE del Governo Monti (6 dicembre 2011) e per effetto di tagli lineari imposti su progetti già deliberati, questo Governo ha dovuto massimizzare lo sforzo per ottimizzare le risorse disponibili e per garantire la continuità degli investimenti del settore.
La massimizzazione dello sforzo di ottimizzazione delle risorse disponibili è avvenuta attraverso **l'assegnazione di nuovi fondi per circa 4870 milioni di euro destinati per poco più di 2 mld di euro ad interventi ferroviari, tra cui il terzo Valico, per circa 1, 8 mld di euro tra effettivi e programmatici alle esigenze di manutenzione ordinaria di strade e ferrovie, per circa 163 mld di euro per strade collocate nel Mezzogiorno e per la differenza ad interventi per la salvaguardia del territorio ed interventi in aree metropolitane.**

Per garantire la continuità degli investimenti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inteso operare secondo le seguenti principali direttrici:

- predisposizione, nell'ambito del Piano per il Sud, degli interventi ferroviari dedicati al Mezzogiorno (finanziati anche con risorse dell'Unione Europea) di risorse economiche per circa 4 mld di euro;

- conferma delle opere il cui processo di finanziamento era imperfetto per circa 3 mld di euro tra strade ed autostrade tra cui la Jonica e per circa 200 milioni di opere ferroviarie;

- dichiarazione di indifferibilità di opere per circa 1,9 mld di euro di cui circa 500 milioni di opere ferroviarie e circa 650 milioni di opere stradali, senza trascurare l'edilizia scolastica, le piccole e medie opere nel Mezzogiorno ed i sistemi metropolitani e logistici.

Questo è il grosso sforzo di riprogrammazione, confluito nell'allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza presentato il 19 aprile 2012.

Infrastrutture viarie di maggiore rilevanza

1. *AV/AC Torino-Lione.*

La delibera CIPE 6/2012 allo scopo di tutelare gli interventi ritenuti indifferibili ai sensi dell'art 33 comma 3 della legge 183/2011 che hanno subito il taglio lineare imposto per legge ed attuato con il DPCM del 28 settembre 2011, ha confermato la quota parte di 12 milioni di euro assegnati al progetto dalla delibera CIPE 86/2010, integrativa dei circa 150 milioni necessari all'avvio del tunnel geognostico.

Il CIPE ha confermato la necessità di rivisitare il Trattato con la Francia con all'oggetto una nuova ripartizione di costi tra Francia ed Italia , tenuto conto che:

- la parte comune del tracciato del collegamento internazionale Torino Lione ha una estensione di 84km di cui 36 in territorio italiano e si estende da Saint Jeanne de Maurienne in Francia a Chiusa San Michele in Italia;
- il costo della parte comune ammonta a circa 10 miliardi di cui la metà a carico UE ed il resto ripartito tra Italia e Francia secondo quanto deciderà la Commissione Intergovernativa che, su mandato dei due Paesi, ha avuto l'incarico, in data 18 ottobre 2010, di valutare nuove ipotesi di ripartizione dei costi di realizzazione dell'opera.
- Il soggetto aggiudicatore è LTF (Lyon Turin Ferroviarie), società posseduta per il 50% dal Gestore nazionale della rete francese RFF ed il gestore nazionale della rete italiana RFI.

La delibera CIPE 57/2011, prende atto del fatto che lo sviluppo attuale del tracciato della parte comune del collegamento internazionale Torino-Lione ha un'estensione di circa 84 km, di cui oltre 35 km in territorio italiano, e si compone delle seguenti «sezioni»:

- Interconnessione Saint-Jean de Maurienne;
- Tunnel di base (57 km) ;
- Stazione di Susa e attraversamento della piana;
- Tunnel dell'Orsiera;
- Interconnessione Chiusa San Michele;

E' ormai un fatto acquisito che la parte comune italo-francese del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione sarà realizzata mediante più fasi funzionali.

L'Accordo sottoscritto al gennaio 2012, in corso di ratifica da parte del Parlamento, focalizza la sua attenzione sulla realizzazione e successiva gestione della prima fase

funzionale, concernente la sola sezione transfrontaliera, ovvero la porzione della parte comune italo-francese compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa – Bussoleno in Italia.

Per la realizzazione della sezione transfrontaliera, l'Accordo prevede una ripartizione del costo tra i due Paesi, stimato sulla base del progetto definitivo e validato-certificato da un soggetto esterno indipendente, al netto del contributo europeo e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, pari a 57,9% per l'Italia e 42,1% per la Francia; l'eventuale eccedenza avrà invece una ripartizione paritaria tra i due Paesi. Fanno eccezione i costi per le acquisizioni fondiarie, le interferenze e le misure di accompagnamento, che sono a carico di ogni Stato in funzione del territorio sul quale si trovano.

Per l'avvio dei lavori sarà necessario far discendere il complessivo montaggio economico-finanziario dell'operazione, sulla base degli impegni economici di ogni Parte (Unione Europea, Italia e Francia) e sulla base delle eventuali risorse derivabili da Partenariato Pubblico-Privato, assicurando la completa copertura finanziaria per la realizzazione della sezione transfrontaliera.
Ad oggi, il costo di sola realizzazione della sezione transfrontaliera, stimato sulla base di uno studio di fattibilità redatto dalla società LTF sas, responsabile degli studi progettuali del nuovo collegamento, è valutato complessivamente in circa 8.168 Milioni di euro (valore 2010). Le acquisizioni fondiarie, le interferenze e le misure di accompagnamento sono invece quantificate complessivamente in circa 267 milioni di euro.
Sul valore complessivo di 8.168 Milioni di euro le necessità per la parte italiana, ammontano a circa 2.9 miliardi di euro.
In merito alle disponibilità finanziarie, si auspica fortemente un contributo comunitario nel campo delle reti transeuropee di trasporto TEN-T per i periodi di programmazione 2014-2020 e seguenti pari al 40% del costo.

2. Terzo Valico

Collocato lungo l'asse ferroviario AV/AC Milano Genova, inserto nella programmazione europea Core network come componente fondamentale del futuro assetto programmatico del Territorio europeo, il terzo valico dei Giovi ha uno sviluppo complessivo di 53 km di cui 39 in galleria ed è collegato alla linea esistente attraverso 4 interconnessioni lunghe complessivamente 14 km. Come previsto dal progetto definitivo, approvato dal CIPE nel marzo 2006, la linea parte dal nodo di Genova e attraversa le province di Genova e Alessandria sviluppandosi lungo la direttrice Genova - Milano, fino a Tortona, e lungo la direttrice Alessandria - Torino, fino a Novi Ligure. Quindi si innesta sulle linee esistenti di collegamento con Milano e Torino.
Con successive delibere il CIPE ha approvato il progetto definitivo, ha autorizzato alla costruzione per lotti costruttivi, ha assegnato ad oggi circa 1,8 miliardi di euro a copertura dei circa 6,4 mld di euro necessari alla copertura dell'intero costo a vita intera.
L'avvio dei cantieri riferiti al primo lotto costruttivo è avvenuto circa un mese fa.

3. Salerno Reggio Calabria

L'asse autostradale Salerno Reggio Calabria, si estende per circa 433 km lungo la dorsale tirrenica che interessa tutto il Mezzogiorno d'Italia. Ad oggi i lavori di adeguamento del

tracciato hanno un valore pari a circa 10 mld di euro scomposti in circa 65 interventi aggregati in 5 megalotti.
Del costo complessivo pari a 10 mld di euro, il valore delle opere terminate ammonta a circa 2 mld di euro, quello dei cantieri in corso ammonta circa 4,4 mld di euro, circa 620 milioni di euro registrano una gara in corso, e per circa 3,1 mld di euro gli interventi sono in programmazione. Dei circa 7 mld di euro di copertura finanziaria assicurata a partire dall'inizio della operatività della Legge Obiettivo nel 2002, circa 3,3 mld sono stati erogati con procedura di legge obiettivo. Di questi i finanziamenti specifici di legge obiettivo ammontano a circa1,950 mld di euro.

4. Viabilità EXPO 2015

Il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha mantenuto gli impegni assunti per le opere dell'EXPO 2015 di natura procedurale (Pareri, Conferenze dei Servizi, confronti con le istituzioni competenti in sede locale e nazionale), ingegneristica (tutti gli interventi sono stati istruiti tecnicamente dalla Struttura Tecnica di Missione, sono stati sottoposti alla apposita Unità di Finanza di Progetto, inoltrati al CIPE e seguiti fino alla registrazione della Corte dei Conti) ed infine finanziaria .
Gli interventi dell'EXPO, supportati parzialmente o totalmente dalla Legge Obiettivo, sono pari a circa 11 miliardi di euro, di cui 3,7 miliardi di € di fonte pubblica e 7,5 miliardi di € di fonte privata.

Relativamente agli interventi di viabilità che interagiscono direttamente o indirettamente con il quadro infrastrutturale lombardo – milanese a supporto del sistema EXPO sono quelli relativi a:

- Pedemontana Lombarda per l'importo globale di 4,1 miliardi di Euro di cui garantiti da fondi pubblici 1,244 miliardi di Euro; (lavori in corso per il primo lotto e appaltati per il secondo lotto)
- BreBeMi per l'importo di 1,86 miliardi di Euro garantiti da fondi privati; (lavori in corso con un avanzamento del 35%)
- Tangenziale Est di Milano dell'importo di 1,89 miliardi di Euro garantiti da fondi privati; (avvio lavori entro prossimo trimestre)

Inoltre non fanno parte del Piano EXPO, ma sono strettamente funzionali ad esso, i seguenti interventi:

- Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallaratese, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8 - SS 527 dell'importo globale di 163 milioni di Euro (di cui programmaticamente garantiti 71 milioni di Euro);
- Collegamento tra la SS 11 e la tangenziale Ovest Milano: variante di Abbiategrasso sulla SS 494 dell'importo globale di 418 milioni di Euro di cui programmaticamente disponibili 281 milioni di Euro;
- SS 33 - Variante del Sempione dell'importo globale di 281 milioni di Euro allo stato garantiti programmaticamente solo 42 milioni di Euro.

Quadro di sintesi delle Deliberazioni CIPE (Dicembre 2011–Aprile 2012)

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001)

INTERVENTO – LOTTI COSTRUTTIVI	ASSEGNAZIONE	RISORSA	STATO ATTIVITA'
2° Lotto Linea AV/AC Treviglio-Brescia	M€ 919,05	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali	Autorizzazione avvio lavori
2° Lotto Linea AV/AC Milano-Genova	M€ 1.100	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali	Autorizzazione avvio lavori
Metropolitana Roma Linea C	M€ 79,4 (Costo complessivo opera = M€ 3.486)		Approvazione variante
Stazioni Roma Termini e Venezia Santa Lucia		Programma Grandi Stazioni	Approvazione variante
Itinerario Palermo-Agrigento – 2° Lotto Palermo-Lercara Friddi			Approvazione progetto definitivo
Stazione di Bari Centrale		Programma Grandi Stazioni	Approvazione variante opere complementari
SS 38 della Valtellina – Variante Morbegno	M€ 50,1	Art. 32, c 1, d.l. 98/2011	Approvazione variante
Linea ferroviaria AV/AC Torino-Lione – misure compensative e Stazione Rebaudengo	M€ 10+20	Art. 32, c 1, d.l. 98/2011	Assegnazione
Metropolitana di Brescia tratta Prealpino-S.Eufemia	M€ 41,6 (1^ tranche opere completamento) + M€ 30 in via programmatica (2^ tranche)	Art. 32, c 1, d.l. 98/2011	Assegnazione
Collegamento A3 (SA-RC) – A16 (NA-BA) Asse Lioni-Grottaminarda	M€ 70 (*) *ulteriore finanziamento di 220M€ a valere sulle risorse del Piano per il Sud*	Art. 32, c 1, d.l. 98/2011	Assegnazione finanziamento
Hub portuale Ravenna	M€ 60	Art. 32, c 1, d.l. 98/2011	Assegnazione programmatica
SS 172 "dei Trulli"	M€ 9	Art. 32, c 1, d.l. 98/2011	Assegnazione programmatica
SS 106 "Jonica" tratta Squillace-Simeri	M€ 33	Art. 32, c 1, d.l. 98/2011	Assegnazione programmatica
Via del Mare A4-Jesolo	M€ 200,7	Fondi privati – Finanza di progetto	Approvazione progetto preliminare
Hub portuale Trieste	M€ 132,4	Fondi privati (M€ 30) Fondi Aut. Port. (M€ 70,4) CIPE (M€ 32)	Approvazione progetto definitivo
Pedemontana Marche	M€ 90,2	Regione Marche	Approvazione progetto definitivo

Altre decisioni in materia di infrastrutture

INTERVENTO	ASSEGNAZIONE	RISORSA	STATO ATTIVITA'
Interventi infrastrutturali medio-piccoli nel Mezzogiorno	M€ 123,3 + M€ 37,5 + M€ 47,3	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali + utilizzo economie di gara	Assegnazione

Contratto di programma ANAS

INTERVENTO	ASSEGNAZIONE	RISORSA	STATO ATTIVITA'
Contratto di programma ANAS 2010 e 2011 – parte investimenti	M€ 598	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali	Assegnazione
Contratto di programma ANAS 2012	M€ 300	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali	Assegnazione in via programmatica

Contratto di programma RFI

INTERVENTO	ASSEGNAZIONE	RISORSA	STATO ATTIVITA'
Contratto di programma RFI 2010 e 2011 – parte investimenti	M€ 600 manutenzione straordinaria	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali	Assegnazione
Contratto di programma RFI 2012	M€ 300	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali	Assegnazione in via programmatica

ALLEGATO 10

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Audizione del Sottosegretario dott. Guido Improta presso IX Commissione Camera

Settore del Mercato dell'auto

Produzione mondiale auto

Dati storici

- produzione mondiale auto 1999.....56 milioni di veicoli
- produzione mondiale auto 2003..... 60 milioni di veicoli
- produzione mondiale auto 2007..... 70 milioni di veicoli
- produzione mondiale auto 2011..... 80 milioni di veicoli

(+ 3% rispetto al 2010)

Dati geografici

produzione mondiale auto 2011: Asia.....40,6 milioni di veicoli (Cina 18,4 milioni)
Europa..... 21,6 milioni di veicoli
Nord America....13,5 milioni di veicoli (USA 8,6 milioni)

Dati di vendita dell'auto

Decennio 1990 – 1999	39 milioni/anno di auto vendute, di cui:	41% Nord America 36% Europa 18% Asia
Periodo 2000 – 2008	50 milioni/anno di auto vendute, di cui:	39% Nord America 35% Europa 22% Asia

Con l'inizio della crisi economica occidentale si impenna la vendita dell'auto in Asia

Anno 2010	57 milioni/anno di auto vendute, di cui:	24,5% Nord America 28,3% Europa 39,5% Asia
Proiezione Anno 2011		25,8% Nord America 26,6% Europa 38% Asia

Mercati dell'auto con trend positivo:

Cina: Primo mercato mondiale per la vendita di auto
Brasile: Miglior incremento mondiale percentuale per vendita di veicoli a marzo 2012
(FIAT leader in Brasile con il 22% delle vendite – 15.000 dipendenti nello stabilimento)

Mercato dell'auto in Italia

Produzione auto 1° trimestre 2012: **- 11%** (rispetto al 1° trimestre 2011)
(Produzione industriale in Italia 1° trimestre 2012: - 6,8%)

Vendite auto nuove **- 21%** (rispetto al 1° trimestre 2011)
(*Vedasi grafico allegato*)

Vendite auto usate 1° trimestre 2012: **- 11,9%** (rispetto al 1° trimestre 2011)

Dati storici

Auto prodotte
1980.....**1,3 milioni** di auto prodotte in Italia
2011.....**500.000** auto prodotte in Italia

Dipendenti Gruppo FIAT
1993.....**260.000**
2003.....**160.000**
2011.....**141.000** *(63.000 lavorano in fabbriche italiane)*

Mercato tedesco dell'auto in controtendenza rispetto al dato italiano

Gruppo Volkswagen 1° trimestre 2012: + 10% delle vendite rispetto al 1° trimestre 2011

90.000 dipendenti lavorano nelle 6 fabbriche tedesche

Proposta dell'A.D. FIAT per una decrescita pianificata del settore auto:

Tagliare la capacità produttiva del 20% in tutte le Imprese automobilistiche europee: contrarietà della Germania (in forza dei positivi dati di vendita) e della Francia (in ragione del sistema di aiuto pubblico nei settori delle ricerca e dell'innovazione dell'auto).

In considerazione dei dati sopra esposti, la strategia del Governo di sostegno al settore dell'auto si articola su tre livelli di intervento.

1) **Sostegno alla ricerca e allo sviluppo** orientata alla realizzazione di progetti nel settore della **mobilità sostenibile**. Il Ministero dello Sviluppo Economico ha finanziato, nell'ambito dell'iniziativa Industria 2015, circa 30 progetti di Ricerca e Sviluppo di grandi dimensioni, focalizzati su queste tematiche e proposti da partenariati qualificati, formati da imprese e organismi di ricerca. I progetti sono orientati sia allo sviluppo di mezzi di trasporto innovativi (a trazione elettrica e ibrida) sia di tecnologie abilitanti e soluzioni per la mobilità;

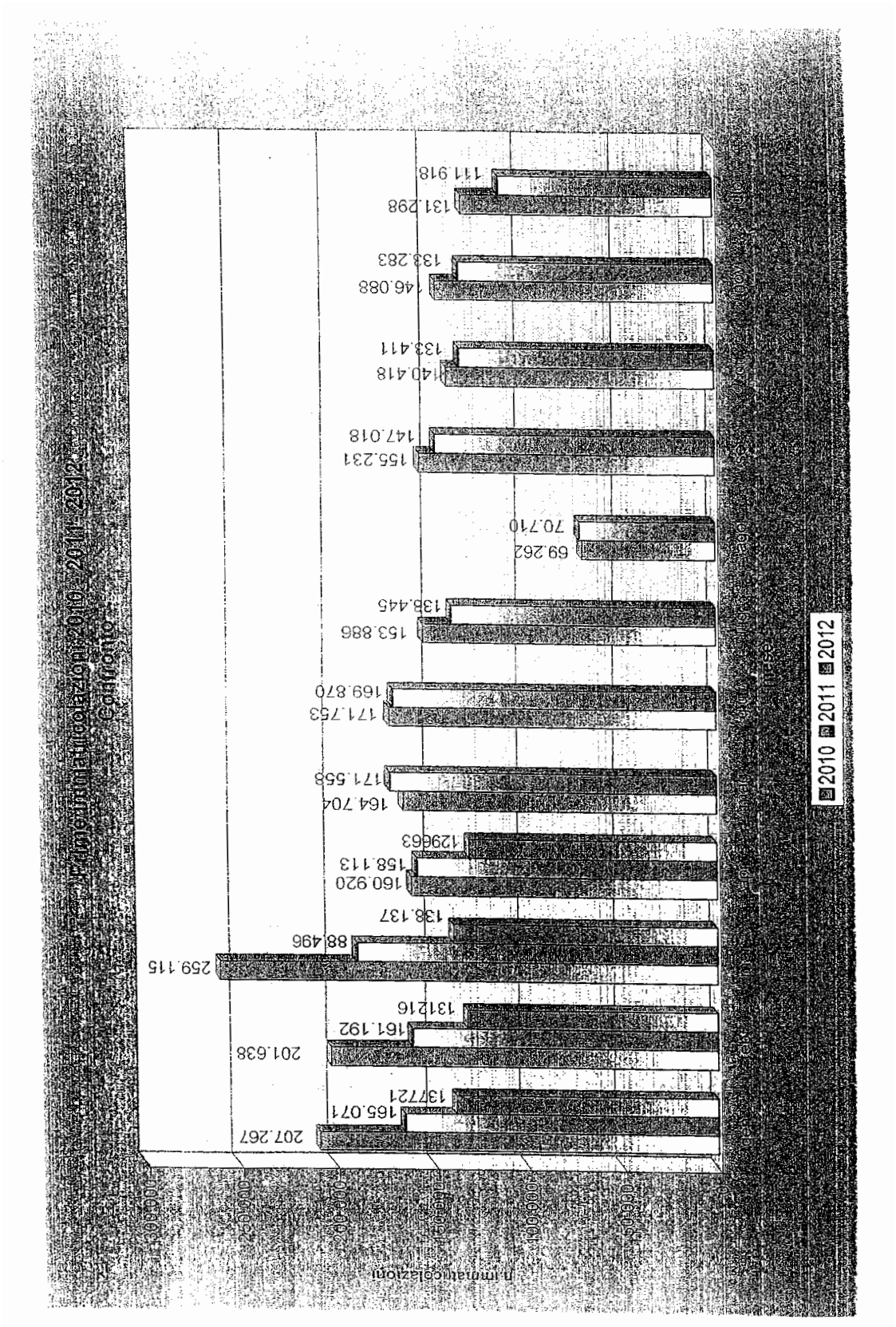
2) **Creazione delle condizioni di contesto per la diffusione di veicoli a ridotto impatto ambientale**, attraverso la rimozione degli ostacoli alla realizzazione delle infrastrutture necessarie per la distribuzione elettrica e di combustibili alternativi (biocombustibili, metano e GPL). In particolare il Governo è impegnato nel fornire tutto il supporto richiesto da parte delle istituzioni parlamentari, con riferimento a due principali iniziative che interessano il settore: Progetto di legge (AC 2844 Lulli e altri) - Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli che non producono emissioni di anidride carbonica e Progetto di legge (AC 2172 Saglia e altri) "Disposizioni in materia di utilizzo del metano come carburante per autotrazione";

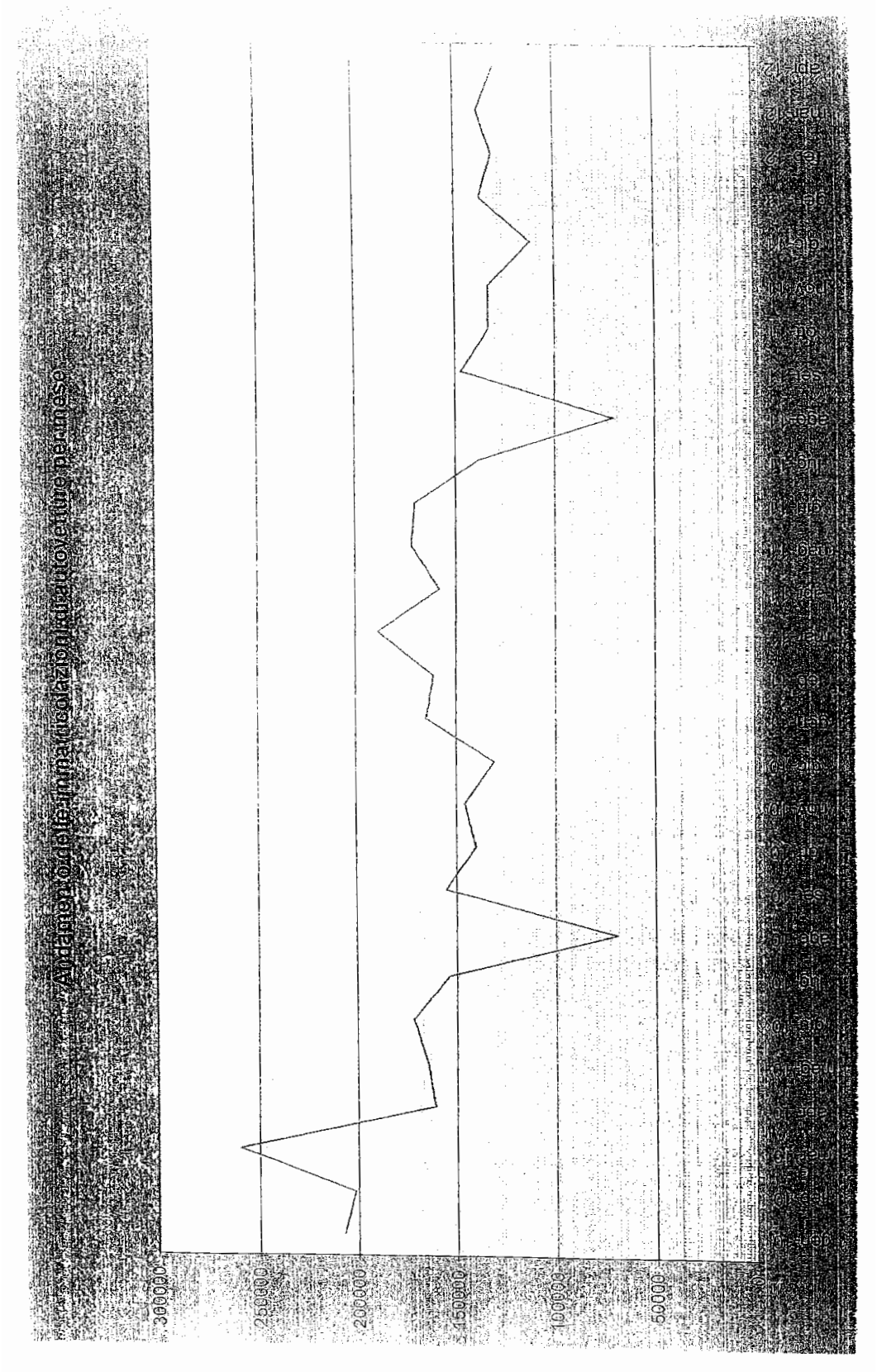
3) **Condivisione delle strategie europee di sviluppo del settore** con particolare riferimento ai gruppi di lavoro su CARS 21 (Risoluzione del Parlamento europeo per la costituzione di un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico), **l'etichettatura dei veicoli** (iniziativa europea per evidenziare all'utenza il consumo di carburante e le emissioni di CO2 dei nuovi veicoli) e il **green pubblic procurement** (procedure di acquisto incentivato per prodotti a minor impatto ambientale)

Per quel che riguarda le politiche d'incentivazione al mercato, che come noto l'Italia ha ampiamente sperimentato nel corso degli ultimi anni, si segnalano effetti distorsivi derivanti dalle dinamiche di acquisto molto accelerate con effetti depressivi a monte e a valle dei provvedimenti.

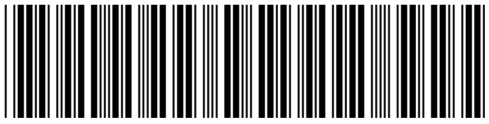
Tali interventi, quindi, richiedono in primo luogo un forte coordinamento a livello europeo e in secondo luogo, un profilo di stabilità nel tempo difficilmente attuabile in una fase d'incertezza sul fronte della finanza pubblica.

Il Governo, infine, anche a fronte dell'andamento delle vendite all'estero che, al momento, registrano un dato migliore rispetto al mercato italiano, soprattutto per quanto riguarda i veicoli commerciali, intensificherà il confronto già in atto con le organizzazioni imprenditoriali e sindacali con l'obiettivo di definire strategie di sostegno al settore, compatibili con l'attuale quadro di finanza pubblica.


Primi immatricolazioni 2010 - 2011 - 2012
Confronto
n. immatricolazioni
2010 2011 2012
111.918
131.298
133.283
146.088
133.411
140.418
147.018
155.231
70.710
69.262
138.445
153.886
169.870
171.753
171.558
164.704
129663
158.113
160.920
138.137
88.496
259.115
131216
161.192
201.638
137721
165.071
207.267


Andamento delle immatricolazioni di autoveicoli per mese
300000
250000
200000
150000
100000
50000

€ 5,20



16STC0019370