CAMERA DEI DEPUTATI N. **3270-A**

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

(BURLANDO)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL TESORO E DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(CIAMPI)

CON IL MINISTRO DELLE FINANZE

(VISCO)

CON IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

(RONCHI)

E CON IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

(TREU)

—

Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità

Presentato il 25 febbraio 1997

(Relatore: **DE PICCOLI**)

NOTA: La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il 24 novembre 1997, ha deliberato di riferire favorevolmente sul testo. In pari data la Commissione ha chiesto di essere autorizzata a riferire oralmente.

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

Il Comitato permanente per i pareri ha adottato la seguente decisione:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

valuti la Commissione di merito l'opportunità di sopprimere la previsione di cui alla lettera *h)* del comma 4 dell'articolo 1, che affida alla Corte dei conti il controllo preventivo di legittimità sul provvedimento del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, cui è demandato il compito di stabilire la normativa contabile per l'amministrazione delle quote versate dagli autotrasportatori medesimi, dal momento che, sotto il profilo della coerenza ordinamentale, tale previsione appare in contrasto con la logica che ispira l'articolo 3 della legge n. 20 del 1994, volta a ridurre le ipotesi di controllo preventivo della Corte dei conti, mediante l'enumerazione tassativa delle tipologie degli atti sottoposti al controllo, tra i quali non possono farsi rientrare gli atti di organismi associativi di categorie professionali;

valuti, conseguentemente, la Commissione l'eventualità di modificare la citata lettera *h)* del comma 4 dell'articolo 1, sottoponendo, più opportunamente, al controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti il regolamento previsto dall'articolo 2, comma 1, della legge 27 maggio 1993, n. 162, al quale già oggi è affidato il compito di disciplinare il sistema di gestione delle spese derivanti dal funzionamento del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che la lettera *h)* del comma 4 dell'articolo 1 del provvedimento in esame sembra, invece, demandare al provvedimento adottato dal medesimo Comitato centrale;

si rileva, inoltre, come l'articolo 2, comma 1, della legge n. 162 del 1993, preveda che le somme versate dagli autotrasportatori siano utilizzate esclusivamente per la tenuta degli albi provinciali, mentre la lettera *h)* del comma 4 dell'articolo 1 del provvedimento in esame stabilisce – senza, peraltro, novellare la succitata disposizione – la destinazione delle quote degli autotrasportatori alla copertura degli oneri derivanti dall'assolvimento dei compiti del Comitato centrale per l'Albo nazionale; occorre, pertanto, che la Commissione di merito chiarisca se le quote versate dagli autotrasportatori costituiscano l'unica fonte di finanziamento per le attività del Comitato centrale, poiché in assenza di fonti di finanziamento ulteriori – cui, peraltro,

pare alludere l'ultimo periodo della lettera *h)* del comma 4, dell'articolo 1 del provvedimento in esame – la previsione di un controllo preventivo di legittimità contabile da parte della Corte dei conti risulterebbe ingiustificato, atteso il carattere endo-categoriale del finanziamento di cui godrebbe il Comitato;

valuti, inoltre, la Commissione l'opportunità di modificare l'articolo 6, comma 2, del provvedimento in esame, nel senso di non configurare l'irrogazione di sanzioni disciplinari da parte dell'Albo degli autotrasportatori quale causa impeditiva delle domande di ammissione ai benefici previsti dalla legge, atteso che appare dubbio conferire, ai fini dell'esclusione dai benefici medesimi, rilevanza sul piano dell'ordinamento generale a vicende relative agli ordinamenti interni di categorie professionali, come nell'ipotesi dell'esercizio di poteri disciplinari;

valuti, infine, la Commissione di merito l'esigenza di inserire, tra i criteri di delega di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 6-*bis* del provvedimento in esame, una clausola di salvaguardia delle competenze amministrative di regioni ed enti locali in materia di rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di autotrasporto, in conformità con la disciplina prevista dalla legge n. 59 del 1997, modificando, conseguentemente, la composizione del Comitato per l'autotrasporto, prevista dall'articolo 7 del provvedimento in esame, con l'inclusione tra i suoi componenti anche di rappresentanti espressi dalle regioni e dagli enti locali.

PARERE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE
(GIUSTIZIA)

La II Commissione Giustizia,

esaminato il nuovo testo del disegno di legge n. 3270 recante: « Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità »

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE

(BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

La V Commissione ha adottato la seguente decisione:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

l'articolo 2, comma 1, sia modificato alla luce della introduzione della lettera *c-bis)*, che prevede interventi di adeguamento per la riduzione di emissioni inquinanti su veicoli immatricolati da oltre cinque anni, stabilendo la quota di risorse assegnata a tale finalità e assicurandone la copertura mediante corrispondente riduzione delle percentuali di riparto specificamente stabilite dalle lettere da *a)* a *d)* del medesimo comma 1 dell'articolo 2 per il finanziamento delle operazioni e degli interventi ivi previsti;

l'onere di 500 milioni annui, previsto per le spese di funzionamento del Comitato per l'autotrasporto e l'intermodalità dall'articolo 7, comma 3, sia inteso come limite massimo invalicabile delle spese medesime;

poiché la quota 1997 dell'accantonamento di fondo speciale di parte capitale relativo al Ministero del Tesoro iscritto nel bilancio triennale 1997-1999 non presenta sufficienti disponibilità, l'articolo 8, comma 3, sia modificato come segue:

« 3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 10 miliardi annui per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999, si provvede quanto a lire 10 miliardi per il 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 10 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito della unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo. »;

l'articolo 9, comma 3, sia sostituito dal seguente: « All'onere derivante dal comma 1, pari a lire 50 miliardi per l'anno 1997, lire 100

miliardi per l'anno 1998 e lire 150 miliardi per l'anno 1999, si provvede quanto a lire 50 miliardi per il 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 100 miliardi per il 1998 e lire 150 miliardi per il 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. »;

l'approvazione definitiva del provvedimento intervenga entro il 31 dicembre 1997.

PARERE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE
(FINANZE)

La VI Commissione Finanze,

esaminato il disegno di legge n. 3270,

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito se le risorse a disposizione degli interventi di cui all'articolo 2 siano sufficienti a coprire anche gli oneri derivanti dalla concessione dei contributi di cui alla lettera *c-bis);*

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di chiarire nel testo del provvedimento le tipologie di benefici di cui è prevista la concessione stante il fatto che in alcuni casi si prospetta l'erogazione di mutui a tassi agevolati, e in altri di finanziamenti agevolati, e in altri ancora di veri e propri contributi;

c) si riformuli il comma 1 dell'articolo 9 in modo da consentire alla generalità delle banche che vi siano interessate di concedere mutui avvalendosi dei contributi ivi previsti. L'attuale formulazione, infatti, non risulta pienamente compatibile con il vigente ordinamento in materia creditizia, a cominciare dal testo unico bancario di cui al decreto legislativo n. 385 del 1993, laddove limita l'ambito di applicazione della norma ai soli Mediocredito centrale e Artigiancassa;

d) valuti la Commissione di merito l'opportunità di precisare che l'erogazione dei contributi previsti all'articolo 3 non preclude la possibilità del soggetto interessato di cedere a titolo oneroso la propria attività, cumulando le eventuali plusvalenze che ne deriverebbero con il contributo.

PARERE DELLA XI COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORO PUBBLICO E PRIVATO)

La XI Commissione ha adottato la seguente decisione:

PARERE FAVOREVOLE

sottolineando peraltro che in futuro vi sarà la necessità di uniformare i criteri di rappresentanza e rappresentatività di cui all'articolo 1, comma 4, lettera *f)*, a quelli che saranno stabiliti dai progetti di legge n. 136 e abbinati, attualmente all'esame della XI Commissione della Camera dei Deputati in sede referente.

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione politiche dell'Unione europea,

preso atto che il testo del disegno di legge n. 3270, come modificato dalla IX Commissione in sede referente, tiene conto dell'esigenza di un maggiore raccordo con la normativa comunitaria, secondo quanto rilevato dalla XIV Commissione nel parere sul testo originario del disegno di legge espresso nella seduta del 18 giugno 1997,

rilevato che la normativa contenuta nel provvedimento in oggetto appare coerente con quella comunitaria,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

TESTO DEL DISEGNO DI LEGGE	TESTO DELLA COMMISSIONE
ART. 1.	ART. 1.
(Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e dell'intermodalità).	*(Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e* ***lo sviluppo*** *dell'intermodalità* ***e del trasporto combinato****).*
	1. La presente legge si propone di consentire al comparto dell'autotrasporto nazionale di evolvere verso forme e modalità di servizio più evolute e competitive e di incrementare il trasporto combinato. A tal fine la presente legge ha la finalità di favorire la ristrutturazione del sistema dell'autotrasporto italiano attraverso un complesso di interventi volti ad incentivare le aggregazioni tra imprese, nonché la riduzione delle imprese monoveicolari, ottenendo in tal modo una riduzione di capacità di carico complessiva. La presente legge si propone inoltre di favorire un maggiore grado di sicurezza nella circolazione stradale dei mezzi e un minore impatto ambientale in coerenza con le normative dell'Unione europea in materia.
1. Ai fini della presente legge si intende:	**2.** *Identico:*
a) per autotrasporto di cose per conto di terzi, l'attività di cui all'articolo 40 della legge 6 giugno 1974, n. 298;	*a) identica;*
b) per albo degli autotrasportatori, l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298;	*b) identica;*
c) per impresa di autotrasporto, la persona fisica o giuridica iscritta nel registro delle imprese o nell'albo delle imprese artigiane di cui alla legge 8 agosto 1985, n. 443, che esercita l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi e che è iscritta all'albo degli autotrasportatori;	*c) identica;*
d) per autorizzazioni in conto terzi, le autorizzazioni di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298;	*d) identica;*

e) per raggruppamento, le strutture societarie costituite a norma del libro V, titolo VI, capo I o del libro V, Titolo X, capo II, sezioni II e II-*bis*, del codice civile.	*e) identica;*
	***f)* per trasporto combinato, il trasporto di merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare.**
2. Per il conseguimento di maggiori e più adeguati livelli di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente dalle emissioni inquinanti originate dal trasporto stradale di cose, nonché per determinare, sulla base **delle direttive** del piano generale dei trasporti e dei suoi aggiornamenti, uno sviluppo delle quote di traffico che le imprese di autotrasporto effettuano mediante ricorso a tecniche intermodali ed al trasporto combinato strada-ferrovia, strada-mare e strada-aereo, il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta con proprio decreto un piano di ripartizione complessivo per il triennio, salvo compensazione finanziaria tra le finalità di seguito indicate, delle risorse per la concessione di finanziamenti e di contributi a favore delle imprese e dei raggruppamenti di imprese esercenti l'autotrasporto di cose per conto di terzi, destinati alle seguenti finalità:	**3.** Per il conseguimento di maggiori e più adeguati livelli di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente dalle emissioni inquinanti originate dal trasporto stradale di cose, nonché per determinare, sulla base del Piano generale dei trasporti e dei suoi aggiornamenti, uno sviluppo delle quote di traffico che le imprese di autotrasporto effettuano mediante ricorso a tecniche intermodali ed al trasporto combinato strada-ferrovia, strada-mare e strada-aereo, il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta con proprio decreto un piano **complessivo di ripartizione nel triennio 1997-1999 delle risorse per la concessione di benefici a favore delle imprese e dei raggruppamenti di imprese. Tali benefici sono destinati alle seguenti finalità:**
a) investimenti innovativi delle imprese di autotrasporto e connesse forme di garanzia anche per ulteriori investimenti aggiuntivi o integrativi da parte delle imprese, nei limiti del 75 per cento delle risorse complessive;	*a)* investimenti innovativi delle imprese di autotrasporto e connesse forme di garanzia anche per ulteriori investimenti aggiuntivi o integrativi da parte delle imprese, nei limiti del **50** per cento delle risorse complessive;
b) incentivazione all'esodo volontario delle imprese di trasporto monoveicolari, nei limiti del 10 per cento delle risorse complessive;	*b)* incentivazione all'esodo volontario delle imprese di trasporto monoveicolari, nei limiti del **18** per cento delle risorse complessive;
c) incentivazione delle aggregazioni tra imprese di autotrasporto e dei servizi intermodali, nei limiti del 10 per cento delle risorse complessive;	*c)* incentivazione delle aggregazioni tra imprese di autotrasporto e dei servizi intermodali, nei limiti del **15** per cento delle risorse complessive;

d) agevolazioni tariffarie per il cabotaggio marittimo e per il trasporto combinato, nei limiti del 5 per cento delle risorse complessive.

d) **finanziamento dei mezzi adibiti alla gestione del trasporto combinato, per l'acquisto delle attrezzature necessarie alla movimentazione delle unità di carico specifiche destinate al trasporto combinato per ferrovia, per mare e per vie navigabili interne, nonché agevolazioni al trasporto combinato, nei limiti del 17 per cento delle risorse complessive.**

4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 8 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e dal decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1994, n. 681, al fine di tener conto dell'evoluzione economica e strutturale del settore, le funzioni del comitato centrale dell'albo delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi sono integrate dalle seguenti:

a) **il comitato centrale opera in posizione di autonomia sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione;**

b) **il Comitato centrale collabora direttamente con il Ministro dei trasporti e della navigazione per la definizione degli obiettivi e delle priorità dell'azione amministrativa, ai fini del concreto miglioramento e dello sviluppo dell'autotrasporto di cose; presta anche la propria consulenza su tutte le questioni afferenti il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, ivi comprese quelle concernenti il rispetto della normativa comunitaria e degli altri obblighi derivanti dalla partecipazione dell'Italia alla Unione europea e ad altri accordi internazionali;**

c) **il comitato centrale esprime pareri obbligatori sui programmi e sulle direttive in materia di autotrasporto di cose prima della loro adozione da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché sulla predisposizione della relativa normativa di attuazione, in conformità ai princìpi di cui all'articolo 92 del trattato CEE;**

d) **il comitato centrale propone al Ministero dei trasporti e della navigazione**

la normativa ed i provvedimenti amministrativi relativi al funzionamento delle commissioni esaminatrici, alle modalità di svolgimento delle prove ed ai programmi d'esame per l'accesso alla professione di auttrasportatore, in modo da assicurare l'imparzialità di giudizio e l'accertamento della professionalità conformemente alla normativa comunitaria;

e) **il comitato centrale coordina l'attività dei segretari dei comitati provinciali e degli stessi comitati;**

f) **il comitato centrale propone al Ministero dei trasporti e della navigazione, che provvede con proprio decreto, i criteri per l'accertamento della rappresentatività delle associazioni di categoria degli autotrasportatori per conto di terzi ai fini della designazione dei rappresentanti nei comitati centrale e provinciali;**

g) **il comitato centrale cura le attività formative interessanti l'autotrasporto di cose per conto di terzi, utilizzando, oltre alle somme a tal fine destinate dal comitato centrale medesimo, anche le risorse dei fondi strutturali dell'Unione europea e gli altri finanziamenti dello Stato e degli enti territoriali, nonché i contributi volontariamente versati da organismi privati e da acquisire con la procedura di cui all'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1994, n. 681;**

h) **il comitato centrale utilizza le quote di cui all'articolo 2 della legge 27 maggio 1993, n. 162, versate dagli autotrasportatori iscritti all'albo nazionale, per l'assolvimento dei compiti previsti dagli articoli 8 e 9 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e dalla presente legge, nonché per l'espletamento di tutti gli adempimenti connessi. A tal fine la normativa contabile per l'amministrazione delle quote versate dagli autotrasportatori, stabilita con provvedimento del comitato centrale, costituisce atto di rilevanza esterna, soggetto a controllo preventivo della Corte dei conti ai sensi dell'articolo 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20. Gli impegni di spesa e gli altri provvedimenti relativi allo svolgi-**

mento dell'attività del comitato centrale sono assunti e formalizzati a seguito della deliberazione dello stesso comitato, con provvedimento adottato dal presidente o dal vicepresidente delegato. Alle relative dotazioni provvede il Ministero dei trasporti e della navigazione utilizzando le risorse iscritte nel relativo bilancio.

5. Tutte le persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto con qualsiasi mezzo e tonnellaggio e a qualsiasi titolo devono essere iscritte all'albo degli autotrasportatori.

3. Sulla base di un rapporto del Comitato di cui all'articolo 7, il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente al Parlamento sullo stato di attuazione della presente legge, sul conseguimento degli obiettivi programmatici volti al riequilibrio della domanda di trasporto tra strada, ferrovia e cabotaggio marittimo, sulla valutazione degli effetti conseguiti sul mercato del trasporto e sulla rispondenza alle normative dell'Unione europea.

6. Sulla base di un rapporto del Comitato di cui all'articolo **8,** il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente **e comunque entro il 30 settembre** al Parlamento sullo stato di attuazione della presente legge, sul conseguimento degli obiettivi programmatici volti al riequilibrio della domanda di trasporto tra strada, ferrovia e cabotaggio marittimo, sulla valutazione degli effetti conseguiti sul mercato del trasporto e sulla rispondenza **degli interventi attuati** alle normative dell'Unione europea.

ART. 2.

(Investimenti innovativi e formazione professionale).

1. Per lo sviluppo dell'intermodalità, degli investimenti innovativi e per la formazione professionale, gli interventi sono destinati al finanziamento agevolato delle iniziative riguardanti:

ART. 2.

(Investimenti innovativi e formazione professionale).

1. Per lo sviluppo **dell'impresa di autotrasporto di merci,** dell'intermodalità **e del trasporto combinato, ed in tale contesto** degli investimenti innovativi e per la formazione professionale, gli interventi **previsti dal presente articolo** sono destinati al finanziamento agevolato delle iniziative riguardanti:

a) l'acquisizione dei programmi e delle apparecchiature finalizzati all'introduzione di tecnologie innovative funzionali allo sviluppo dell'intermodalità ed all'innovazione della gestione dell'impresa di trasporto, ivi compresi i sistemi telematici per ottimizzare il traffico e l'uso del parco veicolare, la gestione degli impianti di movimentazione, per migliorare la sicurezza

a) l'acquisizione dei programmi e delle apparecchiature finalizzati all'introduzione di tecnologie innovative funzionali allo sviluppo dell'intermodalità **e del trasporto combinato** ed all'innovazione della gestione dell'impresa di trasporto, **affinché la stessa possa orientarsi verso forme di trasporto combinato,** ivi compresi i sistemi **satellitari e** telematici **che consentano la**

stradale, per ridurre le emissioni inquinanti, nonché per promuovere sistemi di automazione dei controlli di qualità sui veicoli e sulle merci trasportate;

gestione unitaria ed il controllo della merce durante ogni singola fase del trasporto, nonché dell'assistenza specialistica necessaria per il conseguimento della certificazione di qualità secondo gli *standard* di cui alle norme UNI-EN 29.000 ovvero ISO 9000. Alle suddette iniziative è riservato il 12 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera *a);*

b) l'acquisizione e la costruzione di magazzini, capannoni, aree attrezzate per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci e delle unità di carico, compresi i sistemi informatici e telematici per ottimizzare la logistica anche interna ai centri intermodali ed ottimizzare le procedure commerciali e gestionali dell'impresa funzionali all'aumento di efficienza dell'attività di autotrasporto e di movimentazione delle merci al fine di produrre una prevalenza dell'utilizzo delle tecniche di trasporto intermodali;

b) **la partecipazione alla realizzazione di aree attrezzate e di immobili per l'interscambio e lo stoccaggio delle merci, ovvero l'acquisizione di spazi nelle stesse aree e nei suddetti immobili, con priorità per gli interventi in aree interportuali o in centri intermodali già individuati nei piani urbanistici; alla realizzazione di piattaforme intermodali per la movimentazione delle merci e delle unità di carico, compresi i sistemi informatici per ottimizzare la logistica e le procedure gestionali dell'impresa, nonché all'acquisto e alla realizzazione di beni immobili per l'attività di autoriparazione dei propri veicoli e degli impianti di trattamento e smaltimento dei reflui inquinanti. Alle suddette iniziative, che potranno essere ammesse in quanto conformi alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia di libera concorrenza, è riservato il 38 per cento delle risorse previste all'articolo 1, comma 3, lettera *a);***

c) la riconversione e modifica del parco veicolare circolante, mediante l'acquisizione di veicoli con conseguente riduzione della capacità di carico e una migliore e più elevata sicurezza stradale, che minimizzino l'impatto ambientale delle unità di carico, prioritariamente atte al trasporto combinato intermodale, e delle relative attrezzature necessarie alla movimentazione delle unità di carico stesse, al fine della migliore utilizzazione complessiva dell'offerta di trasporto stradale in favore dell'intermodalità;

c) la riconversione e modifica del parco veicolare circolante, mediante l'acquisizione di **nuovi** veicoli, **per conseguire un miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, limitatamente alla sostituzione dei veicoli immatricolati da oltre dieci anni alla data di entrata in vigore della presente legge, e per consentire una sensibile riduzione della capacità di carico complessiva e una riduzione nonché il miglioramento dell'impatto ambientale in modo da conseguire *standard* più elevati di quelli previsti dalla normativa comunitaria; nonché mediante l'acquisizione di unità di trasporto intermodale, in particolare di quelle specificamente destinate al trasporto combinato in regime di normative ADR/RID per il trasporto di merci pericolose e ATP per il trasporto di pro-**

	dotti deperibili, al fine della ottimizzazione complessiva dell'offerta di trasporto stradale in favore dell'intermodalità. Alle suddette iniziative è riservato il 48 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera *a);*
	***d)* interventi di adeguamento per la riduzione di emissioni inquinanti su veicoli immatricolati da oltre cinque anni alla data di entrata in vigore della presente legge. Per tali interventi può essere concesso un contributo fino al 25 per cento del costo totale documentato dalle aziende interessate;**
d) la formazione degli operatori, finalizzata ad acquisire competenze e capacità professionali adeguate alla gestione dei nuovi modelli di impresa e delle nuove tecnologie di movimentazione delle unità di carico, dei mezzi di trasporto e degli impianti intermodali, anche utilizzando a tale scopo le risorse ed il cofinanziamento dell'Unione europea;	***e)* la formazione **professionale** degli operatori **e dei loro dipendenti,** finalizzata ad acquisire competenze e capacità professionali adeguate alla gestione dei nuovi modelli di impresa e delle nuove tecnologie di movimentazione delle unità di carico, dei mezzi di trasporto e degli impianti intermodali, anche utilizzando a tale scopo le risorse **attivabili mediante** il cofinanziamento dell'Unione europea. Alle suddette iniziative è riservato il 2 per cento delle risorse previste dall'articolo 1, comma 3, lettera *a).***
***e)* il finanziamento di servizi per la logistica del trasporto combinato per le tratte su ferrovia, mare ed aereo.**	*Soppressa.*
2. A favore delle operazioni di cui al comma 1, possono essere concessi mutui al tasso di interesse pari ad un terzo del tasso di riferimento, con rate di ammortamento per capitale ed interessi costanti, con le seguenti caratteristiche:	**2.** A favore delle operazioni di cui al comma 1, **realizzate nel triennio 1997-1999,** possono essere concessi mutui al tasso di interesse pari ad un terzo del tasso di riferimento, con rate di ammortamento per capitale ed interessi costanti, con le seguenti caratteristiche:
a) per le operazioni di cui al comma 1, lettera *a),* mutui quinquennali fino al 100 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1 miliardo;	*a)* per le operazioni di cui al comma 1, lettera *a),* mutui quinquennali fino al **75** per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire **550** milioni;
b) per le operazioni di cui al comma 1, lettera *b),* per gli immobili mutui decennali fino al 50 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 2 miliardi e per le attrezzature ed i sistemi informatici e telematici mutui quinquennali fino al	*b)* per le operazioni di cui al comma 1, lettera *b),* per gli immobili **nonché per le aree attrezzate e per gli spazi in essi situati** mutui decennali fino al **60** per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 2 miliardi e per le attrez-

70 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1 miliardo;	zature ed i sistemi informatici e telematici mutui quinquennali fino al **60** per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1 miliardo;
c) per le operazioni di cui al comma 1, lettera *c)*, mutui quinquennali fino al 70 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 1 miliardo;	*c) identica;*
d) per le iniziative di cui al comma 1, lettera *d)*, possono essere concessi contributi a copertura delle spese documentate. Sono ammesse anticipazioni;	*d) identica.*
***e)* per le operazioni di cui al comma 1, lettera *e)*, mutui quinquennali fino al 50 per cento dell'investimento, nel limite massimo di lire 500 milioni.**	*Soppressa.*
3. I finanziamenti di cui al comma 1, lettere *a), b), c)* **ed *e)***, possono essere concessi alla medesima impresa anche per più operazioni alla condizione che nessun nuovo mutuo può essere acceso prima del rimborso di almeno la metà del capitale dei mutui già in essere.	3. I finanziamenti per gli interventi di cui al comma 1, lettere *a), b)* e *c)*, possono essere concessi alla medesima impresa anche per più operazioni **a condizione che prima dell'accensione di un nuovo mutuo sia stata rimborsata almeno la metà del capitale di ciascuno dei mutui già in essere.**
4. Il Comitato di cui all'articolo 7 delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto ai finanziamenti di cui al presente articolo sulla base della istruttoria eseguita dai soggetti indicati all'articolo 8, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:	4. Il Comitato di cui all'articolo **8** delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto ai finanziamenti di cui al presente articolo sulla base della istruttoria eseguita dai soggetti indicati all'articolo **10,** comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:
a) della data di presentazione della domanda;	*a) identica;*
b) della tipologia della impresa richiedente, dando priorità alle imprese e raggruppamenti di cui all'articolo 4, alle imprese artigiane ed alle piccole e medie imprese con meno di 50 addetti, ai raggruppamenti di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *e)*;	*b)* della tipologia della impresa richiedente, dando priorità alle imprese e raggruppamenti di cui all'articolo 4, alle imprese artigiane ed alle piccole e medie imprese **di minore dimensione,** ai raggruppamenti di cui all'articolo 1, comma **2,** lettera *e);*
c) dei benefìci, rapportati ai costi dell'investimento, nel conseguimento degli obiettivi di cui al comma 1, con particolare riferimento alla tutela ambientale ed alla	*c)* dei benefìci, rapportati ai costi dell'investimento, nel conseguimento degli obiettivi di cui al comma 1, con particolare riferimento alla tutela ambientale ed alla

sicurezza del lavoro e dando priorità ai veicoli a minore impatto di inquinamento;	sicurezza del **luogo di** lavoro, **così come disciplinata dal decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni e integrazioni,** e dando priorità ai veicoli a minore impatto di inquinamento;
d) dell'incidenza nell'investimento programmato delle misure destinate a favorire l'intermodalità ed il trasporto combinato;	*d) identica;*
e) degli effetti occupazionali permanenti indotti dall'investimento programmato, secondo la relazione di cui all'articolo 6, comma 1;	*e) identica;*
f) del rapporto tra finanziamento richiesto e valore globale dell'investimento.	*f) identica.*
	5. I soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, incaricati dell'istruttoria, evidenzieranno le possibilità che l'investimento prospettato dall'impresa possa essere ammesso, in tutto o in parte, ad altro finanziamento agevolativo, compatibile con le agevolazioni previste dalla presente legge. In tal caso il Comitato di cui all'articolo 8 prospetterà al richiedente tale possibilità e indicherà la parte di investimento che mediante la presente legge potrà essere finanziata. Analogamente si procederà ove il finanziamento richiesto sia superiore a quello accordabile con la presente legge.
	6. Il Comitato di cui all'articolo 8 è autorizzato ad utilizzare parte delle risorse previste all'articolo 1, comma 3, per finalità diverse qualora si dimostri l'impossibilità di utilizzare tali risorse per le finalità di spesa originarie.
ART. 3.	ART. 3.
(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari).	*(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari* ***ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto).***
1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari, finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.	1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari, finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto **ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva,** sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino

volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

2. *identico:*

a) alla cessazione definitiva dell'attività;

a) alla cessazione definitiva dell'attività **sia direttamente che indirettamente**;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori ed alla conseguente revoca e restituzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori ed alla conseguente revoca e restituzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298. **La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori avrà effetto per dieci anni e inibirà all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.**

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

3. *Identico:*

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza **il ricorso a** lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 11,5 tonnellate, con un'autorizzazione al trasporto di merci della quale gli imprenditori siano titolari da almeno cinque anni alla data di entrata in vigore della presente legge;

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 11,5 tonnellate, con un'autorizzazione al trasporto di merci della quale gli imprenditori siano titolari da almeno **dieci** anni alla data di entrata in vigore della presente legge;

b) nei sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge presentino domanda di cessazione dall'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo.

b) identica;

***c)* procedano alla restituzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298.**

4. Il Comitato di cui all'articolo 7 delibera l'ammissione degli imprenditori ai benefìci di cui al presente articolo, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, tenuto conto

4. Il Comitato di cui all'articolo **8** delibera, **sentiti i comitati provinciali,** l'ammissione degli imprenditori ai benefìci di cui al presente articolo, **nei limiti delle risorse autorizzate,** sulla base del-

della data di presentazione della domanda e nei limiti delle risorse autorizzate.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di lire 60 milioni per ciascun operatore titolare di una autorizzazione per un veicolo di massa complessiva non superiore a 26 tonnellate che escluda la possibilità di agganciamento e di lire 110 milioni per ciascun operatore titolare di autorizzazione per un complesso veicolare fino a 44 tonnellate, ed è erogato in unica soluzione.

l'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo **10**, comma 1, tenuto conto della data di presentazione della domanda**, dell'età e del periodo di attività.**

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di lire 60 milioni per ciascun operatore titolare di una autorizzazione per un veicolo di massa complessiva non superiore a 26 tonnellate che escluda la possibilità di agganciamento **di rimorchi** e di lire 110 milioni per ciascun operatore titolare di autorizzazione per un complesso veicolare fino a 44 tonnellate, ed è erogato in unica soluzione **entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui all'articolo 8. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera *g)*, del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni e integrazioni.**

6. Le finalità del presente articolo possono essere perseguite anche con interventi per la riduzione volontaria dell'offerta di autotrasporto. A tal fine, alle iniziative previste dai commi 7, 8 e 9 possono essere destinate le risorse per l'incentivazione all'esodo volontario di cui al presente articolo, nonché quelle che risultino non utilizzate per le finalità previste dall'articolo 4 per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto.

7. Le imprese nazionali autorizzate all'autotrasporto di merci per conto di terzi che, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, rinuncino ad una percentuale fino ad un massimo del 30 per cento del tonnellaggio accordato, si impegnino a non acquisire nuove autorizzazioni in ambito comunitario per un periodo di cinque anni e presentino, nel termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un piano di investimenti triennali per il miglioramento della qualità del servizio possono iscrivere tra le immobilizzazioni immateriali del relativo

bilancio un saldo attivo di importo fino al 100 per cento del valore totale dei titoli autorizzativi posseduti alla data di entrata in vigore della presente legge e oggetto di rinuncia.

8. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio regolamento determina i criteri e le modalità:

a) **per il calcolo del saldo attivo da iscrivere in bilancio in rapporto alle percentuali di tonnellaggio cui le imprese rinunciano;**

b) **per la redazione dei piani di investimenti triennali, con indicazione delle singole componenti dei piani stessi.**

9. I piani di investimenti diretti al miglioramento della qualità del servizio di autotrasporto sono presentati al Comitato per l'autotrasporto e l'intermodalità di cui all'articolo 8 che, entro trenta giorni dalla ricezione dei piani, forma una graduatoria dei medesimi ai fini dell'ammissione ai benefìci.

ART. 4.

(Incentivi per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto al fine di operare nel comparto dei servizi intermodali ***nonché di accrescere la sicurezza e la tutela ambientale*** *e razionalizzare l'offerta di trasporto stradale).*

1. Per i processi di aggregazione tra imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, che abbiano in disponibilità autoveicoli o complessi di veicoli di massa complessiva per i quali è accordata autorizzazione al trasporto di cose, finalizzati ad operare nel comparto dei servizi intermodali e, comunque, a conseguire, nel pieno rispetto dell'ambiente e delle condizioni di sicurezza del traffico, maggiori e più adeguati livelli di efficienza gestionale mediante una migliore utilizzazione com-

ART. 4.

(Incentivi per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto al fine di operare nel comparto dei servizi intermodali e razionalizzare l'offerta di trasporto stradale).

1. Per i processi di aggregazione tra imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, **iscritte all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, preferenzialmente** finalizzati ad operare nel comparto dei servizi intermodali **e del trasporto combinato,** e comunque **sempre che si realizzi una riduzione della capacità di carico complessiva,** nel pieno rispetto dell'ambiente e delle condizioni di sicurezza **della circolazione,** maggiori e più adeguati livelli di efficienza gestionale mediante una migliore

plessiva dell'offerta di trasporto, da realizzare attraverso un utilizzo ottimale dei veicoli, delle loro capacità di carico e dei percorsi intermodali, sono concessi contributi in conto capitale.

utilizzazione dell'offerta di trasporto, da realizzare attraverso un utilizzo ottimale dei veicoli, delle loro capacità di carico e dei percorsi intermodali, sono concessi contributi **per l'impianto delle nuove strutture societarie, per gli investimenti connessi al progetto di aggregazione ed agevolazioni sui costi del personale occupato nelle nuove strutture risultanti dalle aggregazioni. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, sentiti l'albo degli autotrasportatori e le competenti Commissioni parlamentari, stabilisce i criteri e le procedure per la concessione dei benefici tenuto conto di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo e della necessità di assicurare che i progetti di aggregazione non risultino distorsivi della libera concorrenza e producano una effettiva riduzione della capacità di trasporto.**

2. Possono beneficiare dei contributi:

2. Possono beneficiare dei contributi **di cui all'articolo 1, comma 3, lettera *c)*, e al comma 1 del presente articolo:**

a) le imprese che risultano da fusioni o sono destinatarie di conferimenti da parte di imprese di autotrasporto. Possono essere conferiti, oltre alle aziende o a complessi aziendali, anche altri beni materiali o immateriali ammortizzabili, nonché partecipazioni azionarie e non azionarie. La medesima impresa non può beneficiare del contributo per più di una volta in un biennio. Sono escluse le imprese risultanti da fusioni o conferimenti tra società appartenenti al medesimo gruppo, controllate o collegate. **Alle imprese risultanti dalle operazioni di fusione o di conferimento è concesso un contributo pari a 30 milioni di lire, da destinare a capitale sociale, incrementato di lire 7 milioni in ragione di ogni lavoratore dipendente dell'impresa risultante, per un importo complessivo comunque non superiore a 200 milioni di lire;**

a) le imprese che risultano da fusioni o sono destinatarie di conferimenti da parte di imprese di autotrasporto. Possono essere conferiti, oltre alle aziende o a complessi aziendali, anche altri beni materiali o immateriali ammortizzabili, nonché partecipazioni azionarie e non azionarie. La medesima impresa non può **utilizzare i benefici** per più di una volta in un biennio. Sono escluse le imprese risultanti da fusioni o conferimenti tra società appartenenti al medesimo gruppo, controllate o collegate;

b) le imprese che si associano in raggruppamenti ovvero aderiscono a raggruppamenti già esistenti. Possono beneficiare del contributo anche le imprese che hanno effettuato operazioni di raggruppa-

b) le imprese che si associano in raggruppamenti ovvero aderiscono a raggruppamenti già esistenti. Possono beneficiare del contributo anche le imprese che hanno effettuato operazioni di raggruppa-

mento nei sei mesi precedenti la data di entrata in vigore della presente legge. **A ciascuna impresa è concesso un contributo pari a 20 milioni di lire, da destinare a capitale sociale;**	mento nei sei mesi precedenti la data di entrata in vigore della presente legge;
c) i raggruppamenti di imprese già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, che associano nuove imprese che non abbiano effettuato analoghi raggruppamenti nei cinque anni precedenti la data medesima. Ai raggruppamenti è concesso un contributo pari a 20 milioni di lire per ogni impresa che si associ, per un importo complessivo comunque non superiore a 300 milioni di lire.	*c)* i raggruppamenti di imprese già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, che associano nuove imprese che non abbiano effettuato analoghi raggruppamenti nei cinque anni precedenti la data medesima. **Analogamente possono beneficiare delle agevolazioni i raggruppamenti che provvedano a fondersi tra loro.**
3. Alle imprese risultanti da fusioni e conferimenti ed ai raggruppamenti di imprese di cui al presente articolo sono concessi contributi per la partecipazione dei propri dipendenti e dei soci d'opera a corsi di formazione e aggiornamento professionale fino al 60 per cento del costo di partecipazione e comunque non superiori a 100 milioni di lire per ciascun corso.	3. Alle imprese risultanti **dalle operazioni di cui al comma 2** sono concessi contributi per la partecipazione dei propri dipendenti e dei soci d'opera a corsi di formazione e aggiornamento professionale fino al **50** per cento del costo di partecipazione e comunque **per importi** non superiori a 100 milioni di lire per ciascun corso.
4. Il Comitato di cui all'articolo 7 delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto ai contributi di cui al presente articolo sulla base della istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:	4. Il Comitato di cui all'articolo **8** delibera l'ammissione delle imprese di autotrasporto **e dei raggruppamenti** ai contributi di cui al presente articolo sulla base della istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo **10**, comma 1, nei limiti delle risorse autorizzate, tenuto conto:
a) della data di presentazione della domanda;	*a) identica;*
b) del numero di imprenditori monoveicolari che partecipano al raggruppamento, degli effetti occupazionali indotti e dei benefìci, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1;	*b)* del numero di **imprese** monoveicolari che partecipano al raggruppamento, degli effetti occupazionali indotti e dei benefìci, rapportati ai costi, dei processi di cui al comma 1;
c) dell'importo del capitale sociale posseduto dal raggruppamento in data anteriore all'intervento richiesto.	*c)* **del numero di imprese monoveicolari che siano coinvolte nei processi di fusione tra raggruppamenti, oltre che degli effetti occupazionali indotti e dei benefici rapportati ai costi dei processi di cui al comma 1.**

ART. 5.

(Agevolazioni per il cabotaggio marittimo e per il combinato ferroviario).

1. Le tariffe dovute per i servizi di cabotaggio marittimo e del combinato ferroviario a favore delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi dei Paesi appartenenti all'Unione europea sono soggette, a decorrere dal 1997 e fino al 1999, ad una riduzione, pari al 20 per cento, con un incremento del 5 per cento per i trasporti effettuati a mezzo ferrovia interessanti gli attraversamenti alpini, in attuazione del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, come modificato dal regolamento (CEE) n. 3578/92. La riduzione di cui al presente comma è apportata esclusivamente sulle tariffe a riscossione differita, nei limiti di quelle approvate o comunque ritenute congrue dal Comitato di cui all'articolo 7 ed è applicata dalle società di navigazione e dalle società ferroviarie sulle fatture intestate ad imprese iscritte all'albo degli autotrasportatori, che esercitano professionalmente servizi di autotrasporto di cose per conto di terzi o a loro cooperative e consorzi e ad imprese appartenenti a Paesi dell'Unione europea in possesso di licenza comunitaria di cui al regolamento (CEE) n. 881/92, del Consiglio, del 16 marzo 1992, in funzione del fatturato riguardante l'acquisto di tali servizi.

ART. 5.

(Interventi e agevolazioni per il trasporto combinato ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne).

1. A favore delle iniziative previste all'articolo 1, comma 3, lettera *d)*, possono essere concessi mutui quinquennali fino al 60 per cento dell'investimento, nel limite massimo di 1,5 miliardi. Alle suddette iniziative è riservato il 70 per cento delle risorse previste dal medesimo articolo 1, comma 3, lettera *d)*.

2. Ai sensi dell'articolo 41, comma 7, della legge 6 giugno 1974, n. 298, il Ministro dei trasporti e della navigazione determina un contingente di autorizzazioni al fine di incrementare il trasporto combinato e di favorire la presenza di nuove attività imprenditoriali nel settore.

3. Per il periodo 1997-1999 sono concesse riduzioni sulle tariffe dovute dalle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi e da loro cooperative o consorzi iscritti all'albo degli autotrasportatori e da imprese appartenenti a Paesi dell'Unione europea in possesso della licenza comunitaria di cui al Regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio del 26 marzo 1992 che utilizzano il trasporto combinato per ferrovia, per mare o per via navigabile; tali riduzioni sono calcolate in misura forfettaria correlata alla lunghezza della tratta ferroviaria o marittima ed all'incremento dei volumi di traffico in cabotaggio ed in combinato. Alle suddette iniziative è riservato il 30 per cento delle risorse previste all'articolo 1, comma 3, lettera *d)*. Il Ministro dei trasporti e della navigazione definisce con proprio decreto, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le norme attuative del presente comma, compresa l'istituzione di una apposita lettera di vettura per il trasporto combinato.

	4. Il tragitto stradale iniziale o terminale effettuato nel quadro di un trasporto combinato è esentato dal sistema di tariffa a forcella previsto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, fatti salvi gli accordi di settore di cui all'articolo 13-*bis* del decreto ministeriale 18 novembre 1982.
2. I minori introiti derivanti dalla riduzione di cui al comma 1 sono rimborsati alle società di navigazione e alle società ferroviarie **dai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1,** sulla base delle domande corredate da apposita rendicontazione annuale.	**5.** I minori introiti derivanti dalla riduzione di cui al comma **3** sono rimborsati alle società di navigazione e alle società ferroviarie, sulla base delle domande corredate da apposita rendicontazione annuale.
ART. 6.	ART. 6.
(Ammissibilità delle domande, controlli e sanzioni).	*(Ammissibilità delle domande, controlli e sanzioni).*
1. La domanda di ammissione ai benefìci di cui alla presente legge deve essere presentata ai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, e per conoscenza al Comitato di cui all'articolo 7 e deve contenere gli elementi, le notizie e la documentazione necessari ed ogni altro elemento utile ai fini dell'istruttoria per il raggiungimento degli obiettivi di legge. Alla domanda finalizzata agli interventi di cui agli articoli 2 e 4 deve essere allegata una relazione contenente la descrizione dell'impresa e della sua situazione economica e di mercato che consenta di valutare la validità tecnico-economico-finanziaria dell'investimento.	1. La domanda di ammissione ai benefìci di cui alla presente legge deve essere presentata ai soggetti di cui all'articolo **10**, comma 1, e per conoscenza al Comitato di cui all'articolo **8** e deve contenere gli elementi, le notizie e la documentazione necessari ed ogni altro elemento utile ai fini dell'istruttoria per il raggiungimento degli obiettivi di legge. Alla domanda finalizzata agli interventi di cui agli articoli 2 e 4 deve essere allegata una relazione contenente la descrizione dell'impresa **o del raggruppamento** e della sua situazione economica e di mercato che consenta di valutare la validità tecnico-economico-finanziaria dell'investimento.
2. Non sono ammissibili le domande presentate da imprese che sono state oggetto di sanzioni disciplinari o amministrative irrogate dall'albo degli autotrasportatori o dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per violazione della normativa sulle tariffe con esclusione di quelle relative alla mancata o irregolare compilazione della lettera di vettura, per violazioni a regolamento europeo, sui tempi di guida e di riposo dei conducenti di veicoli pesanti, per trasporti abusivi.	2. Non sono ammissibili le domande presentate da imprese che sono state oggetto di sanzioni disciplinari o amministrative **comminate** dall'albo degli autotrasportatori o dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per violazione della normativa sulle tariffe **obbligatorie, di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298,** con esclusione di quelle relative alla mancata o irregolare compilazione della lettera di vettura, per violazioni **al** regolamento **UE** sui tempi di guida e di riposo dei conducenti di veicoli pesanti, per trasporti abusivi.

3. L'utilizzo dei finanziamenti di cui all'articolo 2 e dei contributi di cui all'articolo 4 per operazioni diverse da quelle previste e deliberate, comporta la revoca del finanziamento e l'obbligo della restituzione delle somme percepite e degli interessi legali, da riversare ai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, nonché la radiazione dall'albo degli autotrasportatori.

3. L'utilizzo dei finanziamenti di cui all'articolo 2 e dei contributi di cui all'articolo 4 per operazioni diverse da quelle previste e deliberate **o comunque contrarie a norme legislative o regolamentari vigenti,** comporta la revoca del finanziamento e l'obbligo della restituzione delle somme percepite e degli interessi **calcolati al tasso legale,** da riversare ai soggetti di cui all'articolo **10,** comma 1, nonché la radiazione dall'albo degli autotrasportatori.

4. Chiunque, avendo usufruito del contributo di cui all'articolo 3, svolge attività di autotrasporto di merci per conto di terzi o partecipa in qualità di socio ad una impresa avente per oggetto l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi nei cinque anni successivi all'erogazione del contributo, è soggetto alla revoca con effetto immediato del beneficio. Alla revoca del beneficio consegue l'obbligo della restituzione del contributo percepito, maggiorato degli interessi legali, da riversare ai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1.

4. Chiunque, avendo usufruito del contributo di cui all'articolo 3, svolge **direttamente o indirettamente** attività di autotrasporto di merci per conto di terzi o partecipa in qualità di socio ad una impresa avente per oggetto l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi nei **dieci** anni successivi all'erogazione del contributo, è soggetto alla revoca con effetto immediato del beneficio. Alla revoca del beneficio consegue l'obbligo della restituzione del contributo percepito, maggiorato degli interessi **calcolati al tasso legale,** da riversare ai soggetti di cui all'articolo **10**, comma 1.

5. Le imprese di cui all'articolo 4 sono tenute al rimborso del contributo nel caso, rispettivamente, di scissione o di recesso dal conferimento ovvero di scioglimento del raggruppamento entro il terzo anno dall'erogazione del contributo medesimo.

5. Le imprese di cui all'articolo 4 sono tenute al rimborso del contributo nel caso, rispettivamente, di scissione o di recesso dal conferimento ovvero di scioglimento del raggruppamento entro il terzo anno dall'erogazione del contributo medesimo. **I raggruppamenti che siano direttamente beneficiari dei contributi di cui all'articolo 4 sono tenuti alla restituzione del contributo in caso di scioglimento del raggruppamento stesso entro il terzo anno dall'erogazione del contributo. Le somme restituite dai soggetti beneficiari, ai sensi del presente comma, nonché dei commi 3 e 4, sono nuovamente destinate ad interventi previsti dalla presente legge nel triennio 1997-1999. Qualora, al termine del predetto triennio, le somme non siano state ulteriormente attribuite per le finalità previste dalla presente legge, i soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, le riversano al bilancio dello Stato.**

6. Il Ministero dei trasporti e della navigazione Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione provvede alla vigilanza sulla corretta applicazione delle norme di cui alla presente legge e all'emanazione dei conseguenti provvedimenti amministrativi.

6. *Identico.*

ART. 7.

(Disposizioni diverse).

1. Il Governo è delegato ad emanare, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino della disciplina per l'accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) **adeguare la disciplina nazionale alla normativa comunitaria vigente in materia di accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi;**

b) **definire un sistema di controlli con previsione di sanzioni per i casi di abuso e di inosservanza della disciplina;**

c) **definire un sistema di formazione e aggiornamento professionale degli operatori.**

2. Il Governo è delegato ad emanare, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino della disciplina concernente il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) **introdurre un nuovo sistema di autorizzazioni al trasporto di cose basato su autorizzazioni alle imprese, anche tenendo conto della normativa vigente in materia nei Paesi dell'Unione europea;**

b) **definire una disciplina transitoria che, nel periodo di due anni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al presente comma, armonizzi il vigente sistema autorizzatorio con il nuovo regime;**

c) **definire un sistema di controlli con previsione di sanzioni per i casi di abuso e di inosservanza della disciplina.**

3. Prima dell'emanazione dei decreti legislativi di cui ai commi 1 e 2, lo schema di decreto legislativo è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle Commissioni competenti, che si esprimono nei successivi trenta giorni. Trascorso tale termine senza che il parere sia stato reso, il Governo procede all'adozione del decreto legislativo.

4. Entro il termine di cui al comma 1, per il riordino del sistema tariffario in un mercato aperto e concorrenziale e per il graduale superamento del sistema di tariffe a forcella di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, il Ministro dei trasporti e della navigazione invia al Parlamento un apposito progetto ai fini dell'espressione del parere delle competenti Commissioni. Le Commissioni parlamentari esprimono il proprio parere entro trenta giorni dall'assegnazione del progetto.

5. Per le finalità di cui ai commi 1, 2 e 4, con apposito provvedimento è definito un nuovo sistema di controlli per la verifica della sussistenza e della permanenza dei requisiti per l'accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi, per il rilascio delle autorizzazioni e per il rispetto della disciplina tariffaria.

6. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, tenuto conto della necessità di ristrutturare il settore e ridurre complessivamente l'offerta di trasporto nazionale, può assegnare nuove autorizzazioni alle imprese sulla base degli effetti prodotti dall'attuazione degli articoli 3 e 4. Il Ministro adotta i provvedimenti necessari affinché l'offerta di trasporto merci su strada sia adeguata alla domanda, sentito il comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori, che deve esprimere il relativo parere nel termine di trenta giorni. Con tali provvedimenti il Ministro fissa i criteri di priorità per l'assegnazione di nuove autorizzazioni.

	7. Entro il termine di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione predispone un progetto per la riforma organica dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298.
ART. 7.	ART. **8**.
(Comitato per l'autotrasporto).	*(Comitato per l'autotrasporto* ***e l'intermodalità).***
1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti e della navigazione istituisce, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro dell'ambiente, il Comitato per l'autotrasporto composto da sedici componenti, oltre al Ministro dei trasporti e della navigazione, che lo presiede, anche mediante suo delegato. I componenti del Comitato sono:	1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti e della navigazione istituisce, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro dell'ambiente, il Comitato per l'autotrasporto **e l'intermodalità** composto da **quattordici** componenti, oltre al Ministro dei trasporti e della navigazione, che lo presiede, anche mediante suo delegato. I componenti del Comitato sono:
a) il presidente del comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, con la qualifica di vicepresidente;	*a) identica;*
b) un componente designato dal Ministero del tesoro – Ragioneria generale dello Stato ed un supplente con qualifica non inferiore a dirigente;	*b) identica;*
c) un componente designato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato;	*c) identica;*
d) un componente designato dal Ministro dell'ambiente;	*d) identica;*
e) un componente designato dal Ministro dei lavori pubblici;	*e) identica;*
f) quattro componenti scelti dal Ministro dei trasporti e della navigazione;	*f)* **due** componenti scelti dal Ministro dei trasporti e della navigazione;
g) cinque componenti, indicati dalle cinque associazioni più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, di cui all'articolo 4 delle norme approvate con decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32;	*g) identica;*

h) due componenti indicati congiuntamente dalle associazioni nazionali di rappresentanza e tutela del movimento cooperativo, riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive modificazioni, presenti nel comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori.

2. Il Comitato dura in carica fino al raggiungimento degli obiettivi della presente legge, ha sede presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, delibera l'ammissione delle imprese agli interventi finanziari previsti dalla presente legge, secondo il piano di ripartizione e comunque nei limiti della spesa autorizzata **e può avvalersi della consulenza di esperti del settore, nominati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.**

3. Le spese di funzionamento del Comitato, ivi comprese quelle destinate all'acquisto delle necessarie attrezzature, nonché l'importo delle indennità e dei compensi che devono essere corrisposti ai componenti del Comitato **ed agli esperti** sono stabiliti nei decreti di cui ai commi 1 e 2. Al relativo onere, valutato in lire un miliardo annuo a decorrere dal 1997, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

h) identica.

2. Il Comitato dura in carica **tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore** della presente legge, ha sede presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, delibera l'ammissione delle imprese agli interventi finanziari previsti dalla presente legge, secondo il piano di ripartizione e comunque nei limiti della spesa autorizzata.

3. Le spese di funzionamento del Comitato, ivi comprese quelle destinate all'acquisto delle necessarie attrezzature, nonché l'importo delle indennità e dei compensi che devono essere corrisposti ai componenti del Comitato sono stabiliti **con il decreto di cui al comma 1**. Al relativo onere, valutato in lire **500 milioni annui** a decorrere dal 1997, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

ART. 9.

(Interporti).

1. Al fine di consentire il completamento delle procedure previste dall'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, per l'ammissione ai contributi di cui all'articolo 6 della legge 4 agosto 1990, n. 240, il Ministro dei trasporti e della navigazione avanza proposte al CIPE a valere sui finanziamenti

per le aree depresse, con riferimento agli interporti da realizzare nelle aree stesse.

2. In attesa dell'adozione del piano quinquennale degli interporti di cui all'articolo 2 della legge 4 agosto 1990, n. 240, il Ministro dei trasporti e della navigazione ammette a contributo la realizzazione di interporti finalizzati al potenziamento della rete interportuale nazionale, dando priorità agli interventi nei nodi intermodali più congestionati e per l'incremento del trasporto combinato sulla base di un piano di interventi proposto dallo stesso Ministro. Prima della sua adozione lo schema di piano è trasmesso entro il 28 febbraio 1998 al Parlamento per l'espressione del parere delle Commissioni competenti. Per la realizzazione degli interventi di cui al presente comma è autorizzato un contributo quindicennale di lire 10 miliardi annui a decorrere dal 1997.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 10 miliardi per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo.

4. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, presenta al Parlamento un documento di indirizzo inerente i programmi delle Ferrovie dello Stato S.p.a. per il trasporto delle merci in Italia da sottoporre al previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

ART. 8.

(Disposizioni finanziarie).

1. Per le finalità di cui agli articoli da 1 a 5, sono autorizzati i limiti di impegno quindicennali di lire 50 miliardi per ciascuno degli anni 1997, 1998 e 1999 da assegnare, sulla base del piano di cui all'articolo 1, ai soggetti di cui all'articolo 2, comma 100, della legge 23 dicembre 1996,

ART. **10**.

(Disposizioni finanziarie).

Identico.

n. 662, quali contributi pari alla rata di ammortamento per capitale e interessi a fronte di mutui o altre operazioni finanziarie attivate dai soggetti stessi con separata evidenza contabile. Si intendono applicabili le disposizioni di cui al citato comma 100.

2. Per consentire l'effettiva attuazione del piano di cui al comma 1, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato ad impegnare nell'anno 1997 anche i limiti di impegno afferenti agli anni 1998 e 1999, con pagamento delle relative annualità a decorrere dall'esercizio finanziario cui si riferisce ciascun limite di impegno.

3. All'onere derivante dal comma 1, pari a lire 50 miliardi per l'anno 1997, lire 100 miliardi per l'anno 1998 e lire 150 miliardi per l'anno 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

ART. 11.

(Modifiche al codice della strada).

1. All'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 7 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, sono apportate le seguenti modificazioni:

***a)* al comma 2, la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:**

« *b)* il trasporto di blocchi di pietra naturali o di manufatti, prodotti siderurgici e industriali, compresi i *coils* ed i laminati grezzi, eseguito con veicoli ecce-

zionali, anche se in uno o più pezzi fino alla concorrenza della massa complessiva riportata nelle rispettive carte di circolazione e comunque non superiore a 38 tonnellate se isolati a tre assi, a 48 tonnellate se isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi a sei assi e a 108 tonnellate se complessi ad otto assi, a condizione che i veicoli o i complessi rispettino le sagome massime previste all'articolo 61 »;

b) **dopo il comma 2, è inserito il seguente:**

« 2-*bis*. Ove i veicoli di cui al comma 2, lettera *b)*, per l'effettuazione delle attività ivi previste, compiano percorsi ripetitivi con sagome di carico sempre simili e comunque nei limiti dell'articolo 61, l'autorizzazione alla circolazione si intende concessa con il pagamento di un indennizzo forfettario in aggiunta alla tassa di circolazione pari a 1,5, 2 e 3 volte gli importi dovuti dai mezzi d'opera isolati, rispettivamente per i veicoli a tre o quattro assi e le combinazioni da sei a otto assi ».

2. 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, effettuati mediante idonee selle di contenimento installate sui veicoli mezzi d'opera.**

3. L'articolo 202 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, cessa di avere applicazione dalla data di entrata in vigore della presente legge.

DDL13-3270A
Lire 1000