

**DISEGNO DI LEGGE: CONVERSIONE IN LEGGE DEL
DECRETO-LEGGE 20 DICEMBRE 1999, N. 484, RECANTE
MODIFICHE ALLA LEGGE 23 DICEMBRE 1997, N. 454,
RECANTE INTERVENTI PER LA RISTRUTTURAZIONE
DELL'AUTOTRASPORTO E LO SVILUPPO DELL'INTERMO-
DALITÀ (6653)**

(A.C. 6653 - Sezione 1)

SUBEMENDAMENTO AGLI IDENTICI ARTICOLI AGGIUN-
TIVI RAFFALDINI 2.013 E MAMMOLA 2.020 (EX
2.014)

Al comma 1, premette le seguenti parole:
All'articolo 5, comma 2, della legge 12
marzo 1999 n. 68, è aggiunto, in fine, il
seguente periodo: «.

*Conseguentemente, alla fine del mede-
simo comma, sopprimere le parole:* della
legge 12 marzo 1999, n. 68.

0. 2. 013. 1 La Commissione.

(A.C. 6653 - Sezione 2)

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

considerato che:

la modifica proposta alla lettera *c)*
dell'articolo 2, della legge 23 dicembre
1997, n. 454, dal decreto-legge in esame,
finalizza il contributo per la riconversione
e la modifica del parco veicolare circolante
a ragioni di protezione ambientale;

al comma 2, dell'articolo 1, del de-
creto del Ministro dei trasporti e della
navigazione 7 luglio 1999 si prevede che le
agevolazioni sono concesse alle imprese di
autotrasporto anche al fine di migliorare la
sicurezza della circolazione stradale,
nonché la protezione ambientale;

si ravvisa la necessità di effettuare
controlli alle frontiere oltre che sulle merci
anche sui veicoli per quanto concerne le
caratteristiche tecniche che gli stessi de-
vono possedere al fine di non favorire la
circolazione di mezzi inquinanti e poco
sicuri dando luogo così a forme di con-
correnza sleale nei confronti degli opera-
tori nazionali;

nel protocollo di intesa firmato il 30
novembre 1999 tra i rappresentanti delle
associazioni di categoria ed il Governo,
quest'ultimo, al punto 4 del medesimo pro-
tocollo, si è impegnato a « realizzare una
campagna di controlli ... al fine sia di
contrastare gli abusi sul territorio italiano
da parte dei vettori dei Paesi terzi, sia di
verificare l'osservanza della disciplina vi-
gente in materia di autotrasporto merci, da
parte delle imprese appartenenti ai Paesi
dell'Unione europea »;

impegna il Governo

al fine di conseguire un miglioramento
delle condizioni di sicurezza stradale

nonché delle condizioni ambientali, a prevedere che ai posti di frontiera vengano effettuati controlli sui veicoli provenienti da Paesi extracomunitari, vietando l'ingresso a quelli dal cui libretto di circolazione risulta la mancanza o l'inadeguatezza delle caratteristiche tecniche previste dalla normativa nazionale e comunitaria in materia di emissioni inquinanti ed in materia di sicurezza del veicolo medesimo.

9/6653/1. Bosco, Chincarini, Caparini.

La Camera,

considerato che:

in Italia, per quanto riguarda la stipulazione dei contratti, vige la libertà di forma;

anche per l'autotrasporto, e non solo in Italia, la maggior parte dei contratti viene stipulata a voce;

l'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298, come modificato dall'articolo 1, del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito con modificazioni nella legge 27 maggio 1993, n. 162, stabilisce che chi effettua il trasporto debba consegnare al mittente una copia del contratto di autotrasporto contenente i dati di iscrizione all'Albo e di autorizzazione del veicolo vettore;

la giurisprudenza ha interpretato la suddetta disposizione in senso estensivo, ovvero nel senso che, in assenza di contratto scritto, la prestazione di autotrasporto, anche se svolta da un operatore professionalmente abilitato, sarebbe nulla;

tale interpretazione produrrebbe conseguenze disastrose per gli autotrasportatori non solo sul piano assicurativo e fiscale, ma anche in riferimento alle tariffe obbligatorie le quali non verrebbero riconosciute appunto a causa della nullità del contratto stipulato verbalmente;

vi è la necessità di dare una certezza normativa al settore dell'autotra-

sporto affinché gli operatori nazionali, regolarmente autorizzati, possano essere competitivi in Europa;

impegna il Governo

ad interpretare l'articolo 26 della legge n. 298 del 1974, come modificato dalla legge 27 maggio 1993, n. 162, nel senso che la prevista annotazione sulla copia del contratto di trasporto dei dati relativi agli estremi dell'iscrizione all'albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi possedute dal vettore, nonché la conseguente nullità del contratto privo delle suddette annotazioni, non comportano l'obbligatorietà della forma scritta del contratto di trasporto ai sensi dell'articolo 1678 del codice civile, ma rilevano soltanto nel caso in cui per la stipula di tale contratto le parti abbiano scelto la forma scritta.

9/6653/2. Chincarini, Bosco, Caparini.

La Camera,

esaminato il disegno di legge n. 6653 di conversione del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, recante interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità;

considerati gli obiettivi che il disegno di legge n. 6653 si propone e valutati positivamente i conseguenti effetti sulla riorganizzazione delle imprese italiane di trasporto sotto il profilo delle dimensioni, del contenimento dei costi produttivi, nonché per lo sviluppo del trasporto combinato ed intermodale;

valutate positivamente le conseguenze sulla tutela dell'ambiente e sull'aumento della sicurezza nella circolazione stradale;

considerato inoltre che:

il trasporto delle merci nel nostro paese avviene prevalentemente su gomma e che per questa ragione solo negli ultimi mesi sono avvenuti oltre mille incidenti stradali, alcuni dei quali molto gravi, per perdite di vite umane e per danni econo-

mici, causati da mezzi gommati che trasportano cloro, gpl, solventi ed altre merci nocive e pericolose;

negli ultimi due anni il trasporto su strada di merci nocive e pericolose è aumentato del 50 per cento; è necessario un intervento del Governo per prevenire i rischi che il trasporto delle merci pericolose e nocive comporta per la salute dei cittadini, l'ambiente e la sicurezza stradale;

secondo le osservazioni provenienti dalla polizia stradale, frequentemente gli operatori di polizia si trovano di fronte a interpretazioni dubbie nella identificazione delle merci, nella qualificazione dei conducenti e nella idoneità dei veicoli;

l'ADR e la normativa europea fra l'altro prevede l'obbligo della sosta vigilata in aree fuori dai centri abitati e la non promiscuità con altre merci e altri veicoli, nonché le zone di sosta — comprese quelle negli interporti, nelle autostrade e nei porti — organizzate per livelli massimi di sicurezza oggi del tutto inesistenti in Italia;

a bozza del nuovo Piano generale dei trasporti, in relazione alla filiera del trasporto delle merci nocive e pericolose, non mette ancora in sufficiente evidenza il problema della sicurezza e non perviene ad una chiara determinazione dei costi marginali esterni connessi ai servizi di trasporto nel loro complesso, determinazione peraltro indispensabile per la suddetta filiera, dato che la loro applicazione è condizione imprescindibile, come afferma il libro bianco dell'Unione europea, sia per il pagamento per l'uso delle infrastrutture, sia per una corretta politica degli investimenti infrastrutturali del settore;

impegna il Governo:

ad assumere adeguate iniziative per innalzare il livello di sicurezza del transito stradale e nei valichi;

ad affrontare una trattazione sistematica della sicurezza nell'ambito del nuovo Piano generale dei trasporti;

a procedere alla valutazione e alla stima dei costi esterni imputabili al trasporto di merci pericolose per le diverse modalità di trasporto;

a definire gli strumenti da utilizzare per avviare la indispensabile e opportuna internalizzazione dei costi sociali, ora esterni;

a procedere ad un coordinamento, attualmente mancante, tra tutti gli enti preposti al rilascio delle omologazioni per i mezzi utilizzati per il trasporto di merci pericolose e nocive;

a realizzare un ambiente favorevole per il graduale e progressivo passaggio del trasporto delle merci pericolose e nocive dalla strada alle ferrovie e in modi più controllabili e meno pericolosi, tenendo anche conto del rischio attualmente imposto alla società civile nel suo complesso;

a ricorrere alle tecnologie avanzate rese disponibili nell'ambito del progetto Galileo-GNSS per promuovere sistemi di prevenzione, di controllo e di gestione del rischio del trasporto di merci nocive e pericolose;

a predisporre uno schema di proposta urgente per la sicurezza del settore suindicato, in anticipo sui tempi di approvazione del piano generale dei trasporti e comunque non oltre giugno 2000;

prevedere in questo quadro la costituzione presso il Ministero dei trasporti e della navigazione di una unità di crisi che abbia come obiettivo il monitoraggio di tutte le modalità di trasporto in relazione alle merci nocive e pericolose e nel contempo formuli proposte operative derivanti dalla consultazione quotidiana con tutte le parti e con le strutture e i vettori impegnati in questo settore;

a predisporre un provvedimento, nell'ambito delle sue competenze, finalizzato anche al rinnovo del parco dei carri merci, in particolare carri serbatoi e pianali, che servono ad incrementare il trasporto com-

binato strada-rotaia in analogia a quanto già previsto a sostegno dell'autotrasporto.

9/6653/3. Eduardo Bruno.

La Camera,

premesso che:

le peculiarità dell'autotrasporto nel nostro paese sono agevolmente riassumibili in alcuni significativi dati: secondo le stime del Ministero dei trasporti e della navigazione (Conto nazionale dei trasporti 1997) la mobilità delle merci in Italia dal 1959 al 1994 è aumentata di circa il 340 per cento, e dal 1960 ad oggi la quota di merci trasportate su strada è cresciuta dal 60 per cento al 72 per cento, con effetti negativi in termini di costi sociali e ambientali;

questo fa dell'Italia il paese europeo con la più alta percentuale di mobilità su gomma, e ciò è conseguenza anche di una normativa di settore spesso in contrasto con quelle europee, tanto da avere indotto la Commissione europea ad avviare una procedura d'infrazione a carico del nostro Paese per l'eccessivo e ingiustificato ricorso ad agevolazioni ed incentivi a favore della categoria;

la relazione al Parlamento del luglio 1998 sullo stato della sicurezza stradale in Italia ha evidenziato la presenza di elevati costi sociali ed economici, non solo dell'incidentalità, ma anche del deterioramento ambientale, entrambi conseguenze del modello di mobilità attuale;

è indispensabile che il provvedimento in esame venga rafforzato nella parte finalizzata alla tutela dell'ambiente, minimizzando gli effetti negativi diretti e indiretti — in termini di impatto ambientale — che inevitabilmente lo sviluppo del settore comporta;

impegna il Governo

a favorire nei prossimi provvedimenti prioritariamente l'acquisizione di programmi e apparecchiature finalizzate alla costruzione e allo sviluppo di una moderna

rete informatica che permetta di ottimizzare le diverse fasi di carico delle merci, minimizzando a tal fine i trasferimenti del vettore con carico nullo o parziale;

a far sì che la prevista costruzione di *terminals* per trasporti venga sottoposta preventivamente, e con esito positivo, alla valutazione ambientale, e che la loro localizzazione rientri in un più generale quadro di programmazione regionale;

che le agevolazioni previste per il rinnovo del parco veicoli avvenga nei prossimi provvedimenti a « saldo zero », ovvero con conseguente rottamazione del vecchio.

9/6653/4. Turrone, Cento.

(Testo così modificato nel corso della seduta)

La Camera,

premesso che:

la legge 23 dicembre 1996, n. 662, articolo 2, comma 193, dispone che il Governo è autorizzato a prorogare il termine di concessione dell'autostrada del Brennero s.p.a. alle condizioni che definirà la stessa legge;

l'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, dispone che la società Autostrada del Brennero è autorizzata ad accantonare, in base al proprio piano finanziario ed economico, una quota, anche prevalente dei proventi, in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie; l'accantonamento è effettuato in esenzione d'imposta; l'utilizzo delle disponibilità accantonate nel fondo avviene in base ad un piano di investimento da presentare da parte della società autostrada del Brennero entro il 30 giugno 1998; il piano è approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici d'intesa con il Ministro dei trasporti e della navigazione entro il 31 dicembre 1998, sentite le competenti commissioni parlamentari e previa intesa con le province autonome di Trento e Bolzano;

il canone di concessione in favore dello Stato è aumentato, a decorrere dal 1° gennaio 1998, in misura tale da produrre un aumento dei proventi complessivi dello Stato compreso tra il 20 e il 100 per cento rispetto ai proventi del 1997;

la società Autostrada del Brennero s.p.a. ha trasmesso al Ministro dei lavori pubblici, al Ministro dei trasporti e della navigazione ed all'ente nazionale per le strade (ANAS), in data 23 giugno 1998, il piano finanziario, il piano d'investimento e la proposta di aggiornamento della convenzione al 2060;

in sede di predisposizione ed approvazione del bilancio dell'esercizio 1998, la società Autostrada del Brennero, su indicazione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica — Dipartimento della ragioneria generale dello Stato — e dopo aver interpellato il Ministero delle finanze — Direzione generale per la provincia autonoma di Trento — ha corrisposto allo Stato un canone di concessione maggiorato rispetto all'esercizio 1997 ed alle altre società concessionarie di autostrade di un coefficiente pari allo 0,3, sicché il canone di concessione è stato commisurato all'1,3 per cento dei proventi netti da pedaggio; ha accantonato, inoltre, la somma di lire 55 miliardi;

la complessa procedura di attuazione della legge 449 del 1997, articolo 55, comma 13, avviata nel giugno del 1998 non solo è ferma al primo stadio, ma sta provocando danni ingiusti alla società a motivo dell'applicazione solo parziale della normativa limitatamente all'adeguamento del canone di concessione da corrispondere annualmente allo Stato ed al congelamento delle disponibilità accantonate nel fondo pro-ferrovia del Brennero;

tale mancata attuazione impedisce di fatto il potenziamento della linea ferroviaria del Brennero e mal si concilia con la convinzione espressa anche dal Ministero dei lavori pubblici che il modello Brennero potrebbe essere utilizzato quale modello replicabile ed estendibile anche ad

altre aree del nostro paese, in una prospettiva di generale e progressivo decongestionamento delle infrastrutture autostradali e di riqualificazione e potenziamento di modalità di trasporto diverse;

impegna il Governo

a dare piena attuazione delle predette disposizioni di legge, in particolare approvando il piano finanziario, il piano d'investimento e la proposta di aggiornamento della convenzione.

9/6653/5. Zeller, Brugger, Caveri, Detomas, Olivieri, Schmid, Widmann, Manzini, Boato.

(Testo così modificato nel corso della seduta)

La Camera,

considerato che

la carente rete dei trasporti della Sicilia occidentale, in particolare della provincia di Trapani, potrebbe essere notevolmente migliorata con opportuni interventi;

impegna il Governo

affinché venga realizzata l'area intermodale di Alcamo-Diramazione e vengano riconosciute all'aeroporto Birgi di Trapani le agevolazioni, già accettate dall'Unione europea, per il suo riconoscimento come tratta sociale.

9/6653/6. Lucchese, Giacalone.

La Camera,

considerato che:

il settore dell'autotrasporto riveste una grande importanza non soltanto per il settore della distribuzione ma per l'intera economia nazionale;

gli autotrasportatori competono in un sistema ormai pressoché liberalizzato

con altri autotrasportatori di paesi comunitari che godono sovente di condizioni favorevoli;

il problema è ben presente tanto da avere indotto il Governo prima alla presentazione della legge 23 dicembre 1997, n. 454, e, successivamente, anche per ottemperare a quanto richiesto dall'Unione europea, alla presentazione del decreto-legge 20 dicembre 1999, n. 484, attualmente in esame;

l'obiettivo della legge, oltre alla ristrutturazione del settore e allo sviluppo dell'intermodalità, è anche quello di rendere, nel rispetto della normativa comunitaria, comunque più competitive le aziende nazionali;

gli autotrasportatori in Italia, attualmente, sono gravati da oneri come tassa di possesso e assicurazione RCA obbligatoria, indipendentemente dall'effettiva possibilità di utilizzo dei mezzi;

peraltro il divieto di circolazione dei mezzi adibiti ad autotrasporto nei giorni festivi e prefestivi limita complessivamente la possibilità di utilizzo di tali mezzi;

impegna il Governo

in analogia a quanto avviene in altri paesi dell'Unione europea, a studiare la possibilità di rendere operative misure di riduzione della tassa di possesso e dei premi di assicurazione che tengano conto dell'effettiva possibilità di utilizzo dei mezzi.

9/6653/7. Savarese.

La Camera,

premesso che:

le disposizioni comunitarie in materia di accise sugli oli minerali prevedono che eventuali riduzioni di esse possono essere praticate previo esperimento delle procedure contenute nella direttiva n. 92/81/CEE (articolo 8, paragrafo 4);

eventuali riduzioni possono avere effetto retroattivo;

con decisione del Consiglio n. 99/225/CE del 30 marzo 1999 prevede alcune riduzioni delle aliquote di accisa, ma, fra queste, non è inclusa la riduzione su quella relativa al gasolio utilizzato dai veicoli industriali;

impegna il Governo,

ove dovesse essere contestata in sede europea la concessione di una riduzione delle accise sugli oli minerali, a procedere immediatamente alla richiesta, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva n. 92/81/CEE, di concedere la riduzione di cui si tratta a decorrere dal 1° aprile 2000, per veicoli adibiti al trasporto di cose in conto proprio ed in conto terzi, distribuendo le somme a tal fine già stanziati per gli anni 1999 e 2000, nel periodo 1° aprile-31 dicembre 2000.

9/6653/8. Mammola.

La Camera,

in sede di approvazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 454;

considerato che:

il presente decreto-legge contiene, tra l'altro, incentivazioni e vantaggi per l'autotrasporto su gomma;

da molti anni le popolazioni delle città poste lungo le principali direttrici sulle quali si svolge con maggiore intensità l'autotrasporto tra Nord e Sud del paese e, in particolare modo, le strade statali Adriatica e Ionica, lamentano notevoli disagi causati appunto dall'alto numero di camion che attraversano le città con gravi danni alla salute ed all'economia, prevalentemente turistica, delle città costiere;

la vicinanza dell'autostrada A14 (per quanto riguarda la strada statale Adriatica) non risolve il problema per l'alto costo del pedaggio, per cui anche l'inter-

vento che annualmente fanno le regioni per la deviazione del traffico è sempre tardivo e molto limitato nel tempo (solo 30-40 giorni nel periodo estivo);

per tale motivo il problema è particolarmente grave per le città costiere dell'Adriatico, in quanto — come è noto — lungo il tratto ionico sono in corso di realizzazione numerose varianti che portano il traffico fuori delle città, mentre sui

tratti tirrenici vi è la completa gratuità dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

impegna il Governo

ad adottare misure concrete per evitare l'attraversamento delle città da parte del traffico pesante.

9/6653/9. Saia, Eduardo Bruno.