

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

**Modifica nella composizione della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi (ore 19,38).**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, in data 8 febbraio 2005, ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi il senatore Emiddio Novi, in sostituzione del senatore Raffaele Iannuzzi, dimissionario.

**Modifica nella denominazione di una componente politica del gruppo parlamentare Misto.**

PRESIDENTE. Comunico che il vicepresidente del gruppo parlamentare Misto, in rappresentanza della componente politica Verdi-l'Ulivo, con lettera pervenuta in data 11 febbraio 2004, ha reso noto che la nuova denominazione della componente è: Verdi-l'Unione.

**Modifica nella composizione di un gruppo parlamentare.**

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Luciano Pettinari, proclamato deputato nella seduta del 9 febbraio 2005, ha dichiarato di aderire al gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-l'Ulivo.

**Annuncio dell'esercizio temporaneo delle funzioni del Presidente della Repubblica da parte del Presidente del Senato, ai sensi dell'articolo 86, primo comma, della Costituzione.**

PRESIDENTE. Comunico che da parte della Presidenza della Repubblica è stata trasmessa, in occasione della missione ufficiale all'estero del Capo dello Stato a

decorrere dal 12 febbraio 2005, copia del seguente decreto, controfirmato dal Presidente del Consiglio dei ministri, in data 8 febbraio 2005: « Le funzioni del Presidente della Repubblica, non inerenti allo svolgimento della missione all'estero, sono esercitate, ai sensi dell'articolo 86, primo comma, della Costituzione, dal Presidente del Senato a decorrere dal 12 febbraio 2005 e, precisamente, dal momento in cui il Capo dello Stato lascerà l'Italia e fino al suo rientro nel territorio nazionale ».

**Ordine del giorno della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 15 febbraio 2005, alle 10:

1. — Svolgimento di interrogazioni.

(ore 15)

2. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

PECORELLA: Modifiche al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115 (*Approvata dalla II Commissione permanente della Camera e modificata dalla II Commissione permanente del Senato*) (3017-B).

— *Relatore:* Ghedini.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disciplina delle attività nel settore funerario (4144-A).

*e delle abbinate proposte di legge:* BIONDI; BUTTI ed altri; BURTONE e MOLINARI; MASSIDDA ed altri (1444-1646-2664-3763).

— *Relatore:* Minoli Rota.

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 2557 — Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'auto-transporto di persone e cose (*Approvato dal Senato*) (5197).

*e delle abbinate proposte di legge:* GIBELLI e CAPARINI; ROSATO ed altri; COLLAVINI ed altri (1571-4876-5341).

— *Relatore:* Pezzella.

5. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

KESSLER, FINOCCHIARO, BONITO, CARBONI, RANIERI \*: Disposizioni per conformare il diritto interno alla decisione quadro 2002/584/GAI del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa al mandato d'arresto europeo e alle procedure di consegna tra Stati membri (*Approvata dalla Camera e modificata dal Senato*) (4246-B).

— *Relatore:* Pecorella.

\*I firmatari hanno ritirato la loro sottoscrizione dalla proposta di legge.

6. — *Seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00419 e Antonio Leone n. 1-00422 sulle politiche da adottare in materia di cambiamenti climatici.*

7. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

S. 404 — d'iniziativa dei senatori: COZZOLINO e SERVELLO: Nuova regolamentazione delle attività di informazione scientifica farmaceutica e istituzione dell'albo degli informatori scientifici del farmaco (*Approvata dalla XII Commissione permanente del Senato*) (3204-A).

*e delle abbinate proposte di legge:* BOLOGNESI ed altri; LUSETTI ed altri; MAURA COSSUTTA; LUCCHESI ed altri; MILANESE; ANGELA NAPOLI e CAMINATI; CASTELLANI ed altri; CATANOSO ed altri; ZANELLA (342-1419-1479-1482-1572-1651-1870-3280-3301).

— *Relatore:* Minoli Rota.

8. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

BOSSI; VIGNI e BELLINI; MARTINAT ed altri; PECORARO SCANIO e LION; MANTINI ed altri; SANDRI ed altri; LUPI ed altri; VENDOLA e RUSSO SPENA: Principi in materia di governo del territorio (153-442-677-1065-3627-3810-3860-4707-A).

— *Relatore:* Lupi.

9. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge* (previo esame e votazione di una questione pregiudiziale e di una questione sospensiva):

PISAPIA ed altri; TRANTINO ed altri; SODA ed altri; BUFFO ed altri; PISAPIA ed altri; PISCITELLO: Disposizioni in materia di protezione umanitaria e di diritto di asilo (1238-1554-1738-3847-3857-3883-A).

— *Relatore:* Carrara.

10. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

GHEDINI ed altri: Disposizioni in materia di messa alla prova dell'imputato (3452-A).

— *Relatore:* Ghedini.

**La seduta termina alle 19,40.**

TESTO INTEGRALE DELLA RELAZIONE DEL DEPUTATO ANTONIO PEZZELLA SUL DISEGNO DI LEGGE N. 5197.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. L'Assemblea avvia oggi — dopo cinque mesi di esame in Commissione — la discussione del disegno di legge n. 5197 recante « Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose », già approvato dal Senato nella seduta del 29 luglio scorso, cui sono abbinate le proposte di legge nn. 1571, 4876 e 5341.

Prima di passare all'illustrazione dell'articolato, vorrei preliminarmente sottolineare come l'approvazione del provvedimento al nostro esame rappresenti per il settore dell'autotrasporto — visti in particolare l'ampio ventaglio di consensi ottenuto e la rapidità dei tempi — un passo determinante verso quella liberalizzazione del sistema che l'Europa richiede per la reale competitività sul mercato della mobilità delle cose e delle persone.

I cardini dell'impianto normativo del provvedimento di delega sono in particolare: relativamente all'autotrasporto di cose, il definitivo superamento del sistema tariffario, che lascia più ampi margini alla contrattazione fra le parti, consentendo alle imprese della domanda e dell'offerta di operare in una logica di mercato; relativamente all'autotrasporto di persone, la possibilità di esercitare le linee non solo in regime di concessione, ma anche dietro semplice autorizzazione, il che consente di puntare su operatori fortemente specializzati capaci di migliorare la nostra capacità di penetrazione anche sui mercati internazionali, valorizzando soprattutto il settore del turismo; relativamente, infine, alla revisione delle strutture organizzative pubbliche del sistema dell'autotrasporto, l'orientamento ad una crescente specializzazione, onde mettere a disposizione del settore organismi capaci di dare risposte immediate alle esigenze degli operatori.

Ricordo quindi che l'articolo 1 del disegno di legge reca una delega al Governo per l'adozione di uno o più decreti legislativi per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di servizi automobilistici interregionali di competenza statale, attività di autotrasporto di merci e organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci. Il termine per l'esercizio della delega principale è stabilito in sei mesi dall'entrata in vigore del provvedimento in esame. Entro due anni dallo stesso termine, il Governo può adottare ulteriori decreti legislativi, con fini integrativi o correttivi. I decreti legislativi sono adottati tutti su

proposta del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i ministri per le politiche comunitarie, della giustizia e delle attività produttive. Sugli schemi dei decreti saranno chiamate ad esprimere il parere le competenti Commissioni parlamentari.

L'articolo 2 definisce i principi e criteri direttivi cui devono informarsi i decreti legislativi. In particolare, il Governo è chiamato ad assicurare: il riordino delle normative e il loro adeguamento alla disciplina comunitaria, in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale; la concorrenza tra le imprese operanti nell'autotrasporto, sia in quello delle merci, sia in quello dei viaggiatori; la sicurezza della circolazione stradale e la sicurezza sociale; il coordinamento tra le disposizioni in materia di qualificazione dei conducenti di veicoli di cui alla direttiva CE n. 59 del 2003 e il sistema sanzionatorio della patente a punti di cui all'articolo 126-*bis* del nuovo codice della strada (decreto-legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni). Al riguardo va ricordato che la delega per l'attuazione, mediante decreto legislativo, della predetta direttiva è contenuta nel disegno di legge comunitaria per il 2004, attualmente all'esame in seconda lettura al Senato (S. 2742-B), ed in sede attuativa si provvederà — come evidenziato anche dalla XIV Commissione nel proprio parere — a coordinare le due disposizioni in maniera uniforme.

Oltre ai principi e criteri direttivi fin qui descritti — che hanno carattere generale, essendo validi per tutte le materie oggetto della delega — il provvedimento in esame prevede principi e criteri direttivi specifici, riferiti alle singole materie.

In particolare, nella materia dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, il Governo deve assicurare: l'eliminazione delle rendite e dei diritti di esclusività attraverso il graduale passaggio dall'attuale regime concessorio — disciplinato in sostanza dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 369 del 1994 — ad un regime autorizzativo; l'introduzione di parametri intesi ad elevare gli *standard* di sicurezza e di

qualità dei servizi; il riordino dei servizi esistenti, nel rispetto delle competenze territoriali in materia di trasporto pubblico; la revisione dell'apparato sanzionatorio, anche con l'introduzione di sanzioni amministrative a carico delle imprese in caso di perdita dei requisiti per l'esercizio dei servizi o — a quanto sembra — di mancato rispetto delle condizioni e prescrizioni contenute nell'autorizzazione per gli adempimenti formali di carattere documentale. In proposito, giova ricordare che sui servizi automobilistici interregionali lo Stato conserva le funzioni ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, articolo 3, comma 1, lettera c).

In materia di autotrasporto di merci il Governo è chiamato ad introdurre una liberalizzazione regolata del settore, prevedendo il raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi assicurando inoltre: il superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'autotrasporto delle merci, vale a dire il superamento dell'attuale sistema in base al quale le tariffe massime e minime del servizio sono fissate dal soggetto pubblico; la libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci; la forma scritta dei contratti di trasporto e l'applicazione degli usi e delle consuetudini in caso di controversie legali relative a contratti non in forma scritta; la responsabilità del vettore per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, in particolare di quelle sul carico dei veicoli, sui tempi di guida e di riposo dei conducenti e sulla velocità massima consentita. Deve inoltre essere prevista la responsabilità, ove accertata, anche del committente, del caricatore e del proprietario delle merci, che agiscono nell'esercizio di un'attività di impresa o di pubbliche funzioni; e deve prevedersi la nullità degli effetti derivanti da comportamenti diretti a far gravare sul vettore il peso economico delle sanzioni a carico del committente per effetto delle violazioni delle norme sulla circolazione stradale e delle altre di cui si è detto. Sempre in materia di attività di autotrasporto, il

Governo deve altresì assicurare: l'individuazione di un sistema di certificazione di qualità per il trasporto su strada delle merci a carattere particolare, come le merci pericolose, le derrate alimentari, i rifiuti industriali e tossici o i prodotti farmaceutici; la possibilità di accordi di diritto privato tra le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto e l'introduzione di strumenti che consentano il pieno e puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione. In proposito ricordo che attualmente il mercato dell'autotrasporto di merci è disciplinato fondamentalmente dalla legge n. 298 del 1974, la stessa che ha istituito l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e ha previsto il sistema obbligatorio delle tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada.

In materia di organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci, infine, l'Esecutivo deve procedere al riordino e alla razionalizzazione delle strutture e degli organismi operanti nel settore, in particolare prevedendo l'attribuzione alla Consulta generale per l'autotrasporto delle funzioni di proposta degli indirizzi e delle strategie di governo del settore, anche in materia di controlli, monitoraggio e studio. Il Governo deve altresì assicurare la riforma del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, in particolare prevedendo l'attribuzione ad essi anche di compiti di gestione operativa. La riforma del sistema organizzativo deve avvenire nel rispetto delle professionalità esistenti. Il riordino si rende infatti necessario a seguito del passaggio alle province — disposto dal decreto legislativo n. 112 del 1998 — di alcune funzioni precedentemente svolte dai comitati provinciali e dal comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori.

L'articolo 3 del disegno di legge in esame abroga l'articolo 3 del decreto-legge n. 256 del 2001, che detta una norma di interpretazione autentica dell'ultimo comma del-

l'articolo 26 della legge n. 298 del 1974. In sostanza, l'articolo 3 è collegato alla scelta del provvedimento in esame di preferire il contratto in forma scritta, come si è visto all'articolo 2, comma 2, lettera *b*), numeri 4) e 6). Occorre infatti ricordare che la legge n. 298 del 1974 prevede che, al momento della conclusione del contratto di autotrasporto di cose per conto di terzi, chi effettua il trasporto debba annotare, nella copia del contratto da consegnare al committente, gli estremi dell'iscrizione all'albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, da cui risulti il possesso dei requisiti di legge. L'omissione comporta la nullità del contratto.

L'articolo 3 del decreto-legge n. 256 del 2001 — che si intende ora abrogare — stabilisce che la norma suddetta si interpreta nel senso che l'obbligo di annotare i dati sulla copia del contratto di trasporto non implica l'obbligo di utilizzare la forma scritta per il contratto di trasporto, e che pertanto l'annotazione deve essere fatta — e se non è fatta il contratto è nullo — soltanto nel caso in cui le parti abbiano scelto di stipulare il contratto in forma scritta. Il disegno di legge in esame prevede quindi, alla luce dell'abrogazione detta, a dettare una disciplina per la composizione delle controversie, prevedendo la decadenza delle azioni da esercitare e dando alle parti facoltà di procedere, di comune accordo, in sede arbitrale. Anche per le azioni legali già in essere alla data di entrata in vigore della presente legge, è data facoltà alle parti di ricorrere alla composizione in sede extragiudiziale.

L'articolo 4, infine, stabilisce che dall'attuazione del provvedimento in esame non devono derivare oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Ciò premesso, va evidenziato come un elemento centrale dello spirito in cui si inquadra il disegno di legge in esame sia quello di attribuire ad organismi quali la direzione della motorizzazione, la Consulta generale dell'autotrasporto e l'albo degli Autotrasportatori la funzione di strutture in grado di sostenere il grande processo di trasformazione che sta attra-

versando il settore, mettendole in condizione di svolgere un ruolo di forte pressione nel processo di modernizzazione, che va orientato verso il raccordo del sistema dei trasporti e della logistica verso una nuova frontiera, ovvero verso un sistema funzionalmente integrato di trasporti e logistica, che dà l'esatto concetto di come trasporti e logistica debbano diventare un'unica cultura, espressa da aziende strutturalmente ed organizzativamente capaci di rispondere ai nuovi mercati globali. I tempi di tale processo stringono e le risposte devono essere immediate e certe; ma senza che con questo il Parlamento abdichi al suo ruolo, che è quello di legiferare con spirito costruttivo e finalizzato. Le aziende di settore, ma anche le imprese manifatturiere, le imprese agricole, le imprese del commercio, hanno necessità di avere operatori competitivi capaci di razionalizzare i loro processi organizzativi, per operare offrendo servizi a costi sempre più bassi, qualitativamente efficienti e fortemente competitivi, sia rispetto alle imprese di autotrasporto e logistica dei concorrenti storici dell'Italia, Francia e Germania, sia e soprattutto rispetto ai paesi dell'est.

Peraltro, l'impianto normativo, così come formulato, lascia la possibilità di un monitoraggio della evoluzione dell'assetto delle regole, quando dai principi per il riassetto del settore, contenuti nelle leggi in esame, passa ai decreti legislativi di attuazione rispetto alle tre materie oggetto della delega. Al comma 3 dell'articolo 1 è previsto infatti che gli schemi dei decreti legislativi siano trasmessi entro sei mesi alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, perché su di essi sia espresso il parere, entro trenta giorni dalla data di trasmissione, dai competenti organi parlamentari.

Va quindi sottolineato come la materia sia particolarmente complessa e come le richieste di settore saranno attentamente valutate in sede attuativa, anche in considerazione di una situazione congiunturale sempre più incidente, per la variabilità anche delle norme di riferimento,

soprattutto di quelle comunitarie. Le materie dei decreti legislativi, come richiamate dall'articolo 2, comma 2, sono ampie ed articolate e, su questi temi, il Governo ed il Parlamento dovranno fare in modo di assicurare che il settore sia regolamentato e disciplinato da regole eque, condivise, virtuose nell'innescare processi operativi sani e di forte proiezione nel tempo e sui mercati.

Ricordo quindi che i provvedimenti in esame sono stati oggetto di un ampio ed approfondito esame in sede referente da parte della Commissione Trasporti, che ne ha avviato l'esame il 22 settembre scorso svolgendo — in tale ambito — un'attenta istruttoria legislativa ed una serie di audizioni per approfondire i temi e raccogliere le istanze del settore, in modo da tradurle in proposte migliorative dei decreti legislativi che verranno al parere delle Camere. In particolare, sono state svolte le audizioni di rappresentanti della Consulta generale per l'autotrasporto, del comitato centrale albo autotrasportatori e delle organizzazioni sindacali.

Nel corso dell'esame in sede referente la Commissione ha quindi esaminato e discusso le proposte emendative presentate, ritenendo peraltro opportuno tenerle presente — così come le osservazioni formulate nel corso delle audizioni svolte e le previsioni delle abbinate proposte di legge nn. 1571, 4876 e 5341 — soprattutto ai fini della successiva fase attuativa della delega, dando in tal modo la priorità all'esigenza di un iter accelerato in questa fase. Ciò, in particolare, alla luce del fatto che — come evidenziato più volte dal rappresentante del Governo, sottosegretario Uggè — si tratta di un testo di delega su cui « si è registrata la convergenza di tutto il settore dell'autotrasporto, eccetto che per taluni, limitati aspetti, sui quali alcune parti si sono astenute, nonché di quello della produzione ». Appare pertanto opportuno ribadire l'opportunità che il provvedimento sia approvato al più presto, anche in modo da consentire al Governo di predisporre in tempi rapidi i decreti legislativi di attuazione in un clima di concordia tra le parti

interessate ed al Parlamento di poterli esaminarli nei tempi e con le modalità dovute.

Alla luce delle considerazioni testè svolte, la IX Commissione, il 9 febbraio scorso, ha deliberato di conferire il mandato al relatore a riferire in senso favorevole a questa Assemblea sul disegno di legge n. 5197, nel testo trasmesso dal Senato.

Quanto, infine, ai pareri espressi dalle Commissioni competenti in sede consultiva va sottolineato come tutte abbiano espresso una valutazione favorevole sul testo del provvedimento con talune segnalazioni che saranno certamente tenute nella debita considerazione nella fase attuativa della delega legislativa e nel parere che le Commissioni parlamentari saranno chiamate ad esprimere su tali atti.

In particolare, per quanto attiene alle osservazioni formulate dalla Commissione Bilancio, relativamente in particolare all'opportunità di corredare — analogamente a quanto previsto in precedenti leggi di delega — i provvedimenti attuativi di relazione tecnica ed all'esigenza di fare in tale sede più opportunamente riferimento, per la valutazione di invarianza degli oneri di cui all'articolo 4, « all'aggregato della finanza pubblica » anziché al « bilancio dello Stato », sembra opportuno dare attuazione a tali rilievi con la presentazione di uno specifico atto di indirizzo parlamentare. Infine, come già evidenziato in precedenza, si potrà certamente tenere conto della condizione espressa dalla Commissione Politiche dell'Unione europea nel proprio parere in sede attuativa coordinando i contenuti dei provvedimenti attuativi con la « delega di recepimento », prevista dal disegno di legge comunitaria 2004. Le medesime considerazioni possono essere svolte anche per quanto attiene all'esigenza di maggiore specificazione evidenziata dal Comitato per la legislazione nel proprio parere.

Appare infine opportuno ricordare che, come evidenziato dalla I Commissione, la materia oggetto del provvedimento in esame appare riconducibile agli ambiti di competenza esclusiva dello Stato, ai sensi

dell'articolo 117, secondo comma, della Costituzione, con particolare riferimento alle materie della « tutela della concorrenza », dell'« ordinamento civile e penale », dell'« organizzazione amministrativa dello Stato », degli « enti pubblici nazionali » e dell'« ordine pubblico e sicurezza ».

In conclusione, considerata l'importanza delle previsioni del disegno di legge in esame per l'intero settore e tenuto conto dell'ampio lavoro svolto congiuntamente dal Governo,

dal Parlamento e dalle associazioni di categoria sul testo al nostro esame, si raccomanda all'Assemblea una rapida approvazione del disegno di legge n. 5197.

---

*IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. FABRIZIO FABRIZI**

---

*Licenziato per la stampa alle 21,55.*