

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	(Sezione 2 – Sequestro di una ex cava in disuso all'interno del Parco nazionale del Vesuvio)	7
Missioni vevoli nella seduta del 15 febbraio 2005	3	(Sezione 3 – Iniziative per la tutela della fauna ittica fluviale)	8
Progetti di legge (Annunzio; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	3, 4	(Sezione 4 – Posizione del Governo sulle prospettive di utilizzazione concreta dell'energia eolica)	8
Documenti ministeriali (Trasmissioni)	4	Proposta di legge (approvata dalla II Commissione della Camera e modificata dalla II Commissione del Senato) n. 3017-B	9
Provvedimenti concernenti amministrazioni locali (Annunzio)	4	(Sezione 1 – Parere della V Commissione) .	9
Atti di controllo e di indirizzo	5	(Sezione 2 – Articolo 1)	9
Interrogazioni	6	(Sezione 3 – Articolo 2)	10
(Sezione 1 – Interventi per risolvere il problema degli scarichi inquinanti nel territorio di Gorizia)	6	(Sezione 4 – Articolo 3 e relativa proposta emendativa)	10

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

	PAG.		PAG.
Disegno di legge S. 2557 (approvato dal Senato) n. 5197 ed abbinato proposte di legge nn. 1571-4876-5341	11	(Sezione 4 — Articolo 2 e relative proposte emendative)	13
(Sezione 1 — Parere della I Commissione) .	11	(Sezione 5 — Articolo 3 e relative proposte emendative)	21
(Sezione 2 — Parere della V Commissione) .	11	(Sezione 6 — Articolo 4)	22
(Sezione 3 — Articolo 1 e relative proposte emendative)	11	(Sezione 7 — Ordini del giorno)	22

COMUNICAZIONI

**Missioni vevoli nella seduta
del 15 febbraio 2005.**

Alemanno, Aprea, Armani, Armosino, Baccini, Baldi, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Giovanni Bianchi, Boato, Bonaiuti, Bono, Bova, Brancher, Buontempo, Buttiglione, Cicu, Colucci, Gianfranco Conte, Contento, Cusumano, Delfino, Dell'Elce, Di Teodoro, Dozzo, Fini, Fiori, Frigato, Galati, Gasparri, Giordano, Giancarlo Giorgetti, Landi di Chiavenna, Manzini, Maroni, Martinat, Martino, Martusciello, Marzano, Matteoli, Micciché, Molgora, Moroni, Mussi, Pecoraro Scanio, Pecorella, Pescante, Pisanu, Possa, Prestigiaco, Ramponi, Guido Giuseppe Rossi, Rosso, Santelli, Saponara, Scajola, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Sgobio, Siniscalchi, Sospiri, Spini, Stefani, Strano, Stucchi, Tanzilli, Tassone, Tremaglia, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte, Viespoli, Vietti, Vitali, Violante.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Alemanno, Aprea, Armani, Armosino, Baccini, Baldi, Ballaman, Benedetti Valentini, Berlusconi, Berselli, Giovanni Bianchi, Boato, Bonaiuti, Bono, Bova, Brancher, Buontempo, Buttiglione, Cè, Cicu, Colucci, Gianfranco Conte, Contento, Cusumano, Delfino, Dell'Elce, Di Teodoro, Dozzo, Fini, Fiori, Frigato, Galati, Gasparri, Giordano, Giancarlo Giorgetti, Giovanardi, La Malfa, Landi di Chiavenna, Manzini, Maroni, Martinat, Martino, Martusciello, Marzano, Matteoli, Mazzocchi, Micciché, Molgora, Moroni, Mussi, Pecoraro Scanio, Pecorella, Pescante, Pisanu, Pistone, Possa, Prestigia-

como, Ramponi, Guido Giuseppe Rossi, Rosso, Santelli, Saponara, Scajola, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Sgobio, Siniscalchi, Sospiri, Spini, Stefani, Strano, Stucchi, Tanzilli, Tassone, Tortoli, Tremaglia, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte, Viespoli, Vietti, Violante, Vitali.

Annunzio di proposte di legge.

In data 14 febbraio 2005 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

DILIBERTO ed altri: « Disposizioni per la concessione di contributi statali alle Associazioni combattentistiche » (5618);

CIMA: « Modifiche alle leggi elettorali per promuovere una partecipazione equilibrata di donne e uomini alle cariche elettive » (5619);

STRANO e LA RUSSA: « Istituzione del Ministero per le politiche del turismo » (5620);

RICCIOTTI: « Nuove disposizioni concernenti l'affidamento dei figli minori in caso di separazione dei coniugi o di divorzio » (5621);

PISAPIA: « Delega al Governo in materia di sanzioni alternative alla detenzione » (5622);

PISAPIA: « Modifiche alla legge 31 maggio 1965, n. 575, in materia di attribuzioni del procuratore nazionale e del procuratore distrettuale antimafia » (5623).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di una proposta di legge d'iniziativa regionale.

In data 14 febbraio 2005 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge:

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA: « Statuto speciale della Regione Friuli Venezia Giulia/Regjon Friûl Vignesie Julie/Dežela Furlanija Julijska Krajina/Region Friaul Julisch Venetien » (5617).

Sarà stampata e distribuita.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

II Commissione (Giustizia):

BIONDI: « Disposizioni per l'attribuzione di un'indennità perequativa ai referendari e ai primi referendari della Corte dei conti e dei tribunali amministrativi regionali » (5580) *Parere delle Commissioni I, V e XI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, relativamente alle disposizioni in materia previdenziale).*

IV Commissione (Difesa):

RAMPONI: « Disposizioni in favore dei sottufficiali delle Forze armate e del Corpo della guardia di finanza » (5573) *Parere delle Commissioni I, V e XI.*

VIII Commissione (Ambiente):

PAROLO ed altri: « Modifiche alla legge 5 gennaio 1994, n. 36, in materia di gestione delle acque nei comuni montani » (5568) *Parere delle Commissioni I, V e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

XI Commissione (Lavoro):

RICCIO: « Modifica all'articolo 1 della legge 12 marzo 1999, n. 68, in materia di assunzioni obbligatorie » (5554) *Parere delle Commissioni I, IV, V e XII.*

Trasmissione dal Ministero degli affari esteri.

Il Ministero degli affari esteri, con lettera in data 11 febbraio 2005, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 4 della legge 11 dicembre 1984, n. 839, gli atti internazionali firmati dall'Italia i cui testi sono pervenuti al Ministero degli affari esteri entro il 15 dicembre 2004.

Questa documentazione è trasmessa alla III Commissione (Affari esteri).

Trasmissione dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

Il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 18, comma 22, della legge 24 dicembre 2003, n. 351, la comunicazione relativa a n. 122 decreti ministeriali, concernenti variazioni compensative tra capitoli delle unità previsionali di base dello stato di previsione della spesa del medesimo Ministero per l'anno 2004, che è trasmessa alla V Commissione permanente (Bilancio), nonché alla VII Commissione permanente (Cultura).

Annunzio di provvedimenti concernenti amministrazioni locali.

Il Ministero dell'interno, con lettere in data 10 febbraio 2005 ai sensi dell'articolo 141, comma 6, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ha dato comunicazione dei decreti del Presidente della Repubblica dello scioglimento dei consigli comunali di Borgo di Terzo (Bergamo), Valle di Cadore (Bellu-

no), Lanzo d'Intelvi (Como), Spregiano (Treviso), Tortora (Cosenza), Brezzo di Bedero (Varese), Santo Stefano al Mare (Imperia), Ventotene (Latina), Valfabbrica (Perugia), Magomadas (Nuoro), Porto Torres (Sassari), Vibo Valentia, Osidda (Nuoro), San Vito dei Normanni (Brindisi), Bovalino (Reggio Calabria), Caravino (Torino) e di Torremaggiore (Foggia).

Questa documentazione è depositata presso il Servizio per i Testi normativi a disposizione degli onorevoli deputati.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

INTERROGAZIONI

(Sezione 1 - Interventi per risolvere il problema degli scarichi inquinanti nel territorio di Gorizia)**A)**

MARAN. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

Gorizia, con il suo territorio, è continuamente minacciata dall'emergenza ambientale rappresentata dagli scarichi fognari che arrivano nel fiume Isonzo da oltreconfine e dalla cattiva qualità delle acque del Corno e del Vipacco, attestata dal servizio per la tutela delle acque del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;

almeno dal 2000 si succedono incontri tra i comuni di Gorizia, Nova Gorica e Sempeter-Vrtojba per la realizzazione di interventi per la protezione della qualità dell'acqua, che prevedono il completamento ed il rafforzamento del sistema fognario esistente e l'installazione di un depuratore a servizio dell'area dei tre comuni transfrontalieri, che, peraltro, costituisce la condizione necessaria per l'attuazione del progetto per la rinaturalizzazione del torrente Corno;

il progetto relativo all'intervento « depuratore di Gorizia » è stato valutato positivamente dalla segreteria tecnica del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio (come risulta dal verbale di riunione del 27 novembre 2001), come si evince da una nota della segreteria del

Sottosegretario Tortoli del 7 giugno 2002, in cui si stabilisce che « il progetto potrà essere finanziato con l'accordo di programma quadro da stipulare con la regione Friuli-Venezia Giulia, ministero dell'economia e delle finanze e ministero dell'ambiente e della tutela del territorio » e che « la riunione per la stipula di tale accordo è già stata fissata per il giorno 11 giugno 2002, ore 11, presso il servizio per la tutela delle acque del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio » (nota del 3 giugno 2002 prot. n. 4451/TAI/DI/AT);

il direttore del servizio per la tutela delle acque interne del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, dottor Gianfranco Mascazzini, ha trasmesso alla direzione regionale ambiente della regione Friuli Venezia Giulia e al direttore del servizio per le politiche di sviluppo territoriale del ministero dell'economia e delle finanze una nota (avente ad oggetto « Tutela delle acque e gestione integrata delle risorse idriche: accordo di programma quadro, fondi del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio »), in cui, in riferimento alla definizione dell'accordo di programma quadro, si evidenziano le risorse finanziarie attivabili da parte di quella amministrazione con fondi *ex lege* n. 426 del 1998 e legge n. 388 del 2000, articoli 144, comma 17, e 109, comma 1, per un totale di euro 18.150.924,00;

la nota citata si chiude con l'invito alla regione a voler definire la bozza di accordo di programma quadro e con la

convocazione per il giorno 11 giugno 2002, alle ore 11, di una riunione presso il servizio, per la sottoscrizione in tempi brevi del previsto accordo di programma quadro;

il 7 giugno 2002, alla vigilia delle elezioni comunali, il Sottosegretario all'ambiente e alla tutela del territorio, onorevole Roberto Tortoli, partecipò ad un comizio elettorale a Gorizia, annunciando lo stanziamento, da parte del ministero competente, dei finanziamenti per il depuratore;

stando alle affermazioni dell'assessore all'ambiente del comune di Gorizia, ingegner Alessandro Bon, da allora, nonostante i solleciti, non si è saputo più nulla e l'argomento non è stato affrontato nella riunione dell'11 giugno 2002 e non è stato neppure inserito nell'ordine del giorno della commissione mista italo-slovena, che si occupa di queste problematiche;

inoltre, la mancata realizzazione del depuratore transfrontaliero impedisce di procedere anche con il piano di rinaturalizzazione del torrente Corno, per il quale ci sono già a disposizione 14 milioni di euro (circa 27 miliardi delle vecchie lire): ci sono progetti e finanziamenti e non si possono avviare i lavori;

nel frattempo, il comune di Gorizia e l'azienda *Multiservizi goriziana spa* stanno mettendo a punto l'intervento di risanamento del « vecchio » e insufficiente depuratore;

i lavori programmati eviteranno che l'impianto, come già accaduto più di una volta in passato, si trovi nelle condizioni di non riuscire, in alcuni momenti, a disinquinare completamente gli apporti di acque nere dalla rete fognaria cittadina: l'intervento costerà circa un milione e mezzo di euro, senza peraltro essere risolutivo —

per quali ragioni nella riunione già indetta dal servizio per le acque non sia stata affrontata la questione dell'accordo di programma quadro;

quali siano stati gli sviluppi della vicenda e per quali ragioni i preannunciati fondi ministeriali, che dovrebbero finanziare la realizzazione dell'impianto transfrontaliero di depurazione delle acque per risolvere finalmente i problemi degli scarichi inquinanti del territorio di Gorizia, non siano stati resi disponibili;

quali iniziative intenda assumere il Ministro interrogato per ovviare a questo grave stato di cose. (3-01492)

(16 ottobre 2002)

(Sezione 2 – Sequestro di una ex cava in disuso all'interno del Parco nazionale del Vesuvio)

B)

PERROTTA. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

una ex cava in disuso, di circa 20 mila metri quadrati, situata nell'area protetta del Parco nazionale del Vesuvio, è stata sequestrata dal comando della stazione forestale di Trecase;

due operai sono stati sorpresi a lavorarvi dentro;

l'operazione di cui sopra rientra in una serie di controlli cui è sottoposta da tempo l'intera area per volere del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del corpo forestale;

il ministero dell'interno ha concesso un finanziamento di oltre un milione di euro per « videosorvegliare » l'intera area protetta —

quali siano i tempi per la realizzazione della « videosorveglianza »;

a quanto ammonti, ad oggi, il numero delle discariche abusive sequestrate;

se siano stati effettuati interventi di bonifica. (3-03355)

(10 maggio 2004)

(Sezione 3 – Iniziative per la tutela della fauna ittica fluviale)

C)

PERROTTA. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

come si evince da un comunicato *Ansa*, datato 26 luglio 2004, nel fiume Tevere, nel tratto tra ponte Sant'Angelo e l'isola tiberina, si è verificata un'improvvisa moria di pesci;

vi è stato un intervento repentino dei sommozzatori del corpo dei vigili del fuoco —:

se il Ministro interrogato intenda adottare le misure necessarie per evitare il ripetersi di simili episodi. (3-03629)

(28 luglio 2004)

(Sezione 4 – Posizione del Governo sulle prospettive di utilizzazione concreta dell'energia eolica)

D)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito della ricerca di fonti di energia rinnovabili alternative al petrolio,

un posto di primo piano ha sempre avuto l'ipotesi dell'energia eolica;

la cultura ambientalistica ha costantemente insegnato che uno dei settori da coltivare era appunto lo studio del vento e della sua capacità di produrre energia, tanto che il legislatore (si veda il cosiddetto « decreto Bersani » del 1999) ha previsto significativi e decisivi benefici fiscali per questa fonte alternativa;

secondo quanto riportato dal quotidiano *Libero* del 29 dicembre 2004, alla pagina 21, invece, l'applicabilità concreta dell'energia derivante dal vento sarebbe un mito ormai verificato come inefficiente;

a titolo esemplificativo, si è detto che, in una zona in cui spirano venti anche di 20-30 chilometri l'ora con la stessa intensità per 15 ore di fila, si produrrebbero 2 *kilowatt*, cioè una quantità di energie che viene consumata, in un alloggio, in un'ora di uso della lavatrice e del *phon*;

così stando le cose, il cosiddetto eolico domestico costituirebbe semplicemente un mito di scarsa applicabilità pratica —:

se le osservazioni contenute nel quotidiano citato siano scientificamente condivise e, dunque, quale sia, allo stato, la valutazione circa l'energia eolica quale energia praticamente ed effettivamente sostitutiva delle attuali fonti energetiche.

(3-04045)

(17 gennaio 2005)

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 DELLA CAMERA E MODIFICATA DALLA II COMMISSIONE DEL SENATO) (3017-B)

(A.C. 3017-B - Sezione 1)

PARERE DELLA V COMMISSIONE SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO E SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

Sul testo del provvedimento:

preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo per cui dalle disposizioni di cui all'articolo 1, capoverso 80, comma 3, non derivano nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato;

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione:

sia soppresso l'articolo 3.

Conseguentemente, si intende revocato il parere espresso in data 10 febbraio 2005 per la parte relativa all'articolo 1, capoverso 80, comma 3.

(A.C. 3017-B - Sezione 2)

ARTICOLO 1 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 1

1. L'articolo 80 del 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, è sostituito dal seguente:

« ART. 80. (L) - (*Nomina del difensore*) -
1. Chi è ammesso al patrocinio può nominare un difensore scelto tra gli iscritti negli elenchi degli avvocati per il patrocinio a spese dello Stato, istituiti presso i consigli dell'ordine del distretto di corte di appello nel quale ha sede il magistrato competente a conoscere del merito o il magistrato davanti al quale pende il processo.

2. Se procede la Corte di cassazione, il Consiglio di Stato, le sezioni riunite o le sezioni giurisdizionali centrali presso la Corte dei conti, gli elenchi sono quelli istituiti presso i consigli dell'ordine del

distretto di corte di appello del luogo dove ha sede il giudice che ha emesso il provvedimento impugnato.

3. Colui che è ammesso al patrocinio può nominare un difensore iscritto negli elenchi degli avvocati per il patrocinio a spese dello Stato scelto anche al di fuori del distretto di cui ai commi 1 e 2 ».

(A.C. 3017-B – Sezione 3)

ARTICOLO 2 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 2.

1. L'articolo 81 del 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, è sostituito dal seguente:

« Art. 81. (L) – *(Elenco degli avvocati per il patrocinio a spese dello Stato)* – 1. L'elenco degli avvocati per il patrocinio a spese dello Stato è formato dagli avvocati che ne fanno domanda e che siano in possesso dei requisiti previsti dal comma 2.

2. L'inserimento nell'elenco è deliberato dal consiglio dell'ordine, il quale valuta la sussistenza dei seguenti requisiti e condizioni:

a) attitudini ed esperienza professionale specifica, distinguendo tra processi civili, penali, amministrativi, contabili, tributari ed affari di volontaria giurisdizione;

b) assenza di sanzioni disciplinari superiori all'avvertimento irrogate nei cinque anni precedenti la domanda;

c) iscrizione all'Albo degli avvocati da almeno due anni.

3. È cancellato di diritto dall'elenco l'avvocato per il quale è stata disposta una sanzione disciplinare superiore all'avvertimento.

4. L'elenco è rinnovato entro il 31 gennaio di ogni anno, è pubblico, e si trova presso tutti gli uffici giudiziari situati nel territorio di ciascuna provincia ».

(A.C. 3017-B – Sezione 4)

ARTICOLO 3 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 3.

1. All'articolo 83 del 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, al comma 1, dopo la parola: « spettanti » sono inserite le seguenti: « al difensore, ».

PROPOSTA EMENDATIVA PRESENTATA ALL'ARTICOLO 3 DELLA PROPOSTA DI LEGGE

ART. 3.

Sopprimerlo.

3. 1. (da votarsi ai sensi dell'articolo 86, comma 4-bis, del Regolamento).

DISEGNO DI LEGGE: S. 2557 — DELEGA AL GOVERNO PER IL RIASSETTO NORMATIVO DEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO DI PERSONE E COSE (APPROVATO DAL SENATO) (5197) ED ABBINATE PROPOSTE DI LEGGE: GIBELLI E CAPARINI; ROSATO ED ALTRI; COLLAVINI ED ALTRI (1571-4876-5341)

(A.C. 5197 — Sezione 1)

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1.

(A.C. 5197 — Sezione 2)

PARERE DELLA V COMMISSIONE SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO E SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

Sul testo del provvedimento elaborato dalla Commissione di merito:

PARERE FAVOREVOLE

Sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea:

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti 1.4, 2.26, 2.28, 2.47, 2.6, 2.59, 2.41, 2.43, 2.57, 2.46, 2.19, 2.23, 2.27, 2.30 e sugli articoli aggiuntivi 2.01 e 2.040, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

NULLA OSTA

sui restanti emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1.

(A.C. 5197 — Sezione 3)

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 1.

(Delega al Governo per il riassetto normativo in materia di autotrasporto di persone e cose).

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di:

a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale;

b) liberalizzazione regolata secondo i principi e i criteri direttivi di cui all'articolo 2 dell'esercizio dell'attività di autotrasporto e contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto di terzi;

c) organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per le politiche comunitarie, della giustizia e delle attività produttive.

3. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi, entro la scadenza del termine previsto dal medesimo comma, alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, perché su di essi sia espresso, entro trenta giorni dalla data di trasmissione, il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso tale termine, i decreti legislativi sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine previsto per il parere dei competenti organi parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 4, o successivamente, questi ultimi sono prorogati di sessanta giorni.

4. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo può adottare, nel rispetto dei commi 2 e 3 del presente articolo e dei principi e dei criteri direttivi previsti dall'articolo 2, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui al comma 1.

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

(Delega al Governo per il riassetto normativo in materia di autotrasporto di persone e cose).

Al comma 1, alinea, dopo le parole: è delegato ad adottare aggiungere le seguenti: , nel rispetto dei poteri e delle competenze spettanti alle Regioni ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione e dei poteri e delle

competenze delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano.

***1. 1.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 1, alinea, dopo le parole: è delegato ad adottare aggiungere le seguenti: , nel rispetto dei poteri e delle competenze spettanti alle Regioni ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione e dei poteri e delle competenze delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano.

***1. 40.** Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 1, alinea, dopo le parole: è delegato ad adottare aggiungere le seguenti: , nel rispetto dei poteri e delle competenze delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano.

1. 3. Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

d) controllo del cabotaggio stradale di merci ed in particolare:

1) previsione di un adeguato sistema sanzionatorio per i trasportatori e per la committenza in caso di mancato rispetto delle norme introdotte con il decreto direttoriale 31 maggio 2004, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 giugno 2004, n. 134, recante disciplina di attuazione del decreto ministeriale 29 aprile 2004, in materia di cabotaggio stradale di merci;

2) predisposizione di norme attuative per il controllo e la compilazione del libretto di cabotaggio.

1. 4. Rosato, Pasetto, Carbonella, Tuccillo.

Al comma 2, sostituire le parole: e delle attività produttive *con le seguenti:* , delle attività produttive e dell'ambiente e della tutela del territorio.

***1. 5.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 2, sostituire le parole: e delle attività produttive *con le seguenti:* , delle attività produttive e dell'ambiente e della tutela del territorio.

***1. 41.** Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole da: , perché su di essi sia espresso *fino alla fine del comma con le seguenti:* per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per le conseguenze di carattere finanziario. Ciascuna Commissione esprime il proprio parere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, indicando specificatamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi della legge di delega. Il Governo, entro i successivi sessanta giorni, esaminati i pareri delle Commissioni ed acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, ritrasmette al Parlamento, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, gli schemi dei decreti legislativi per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per le conseguenze di carattere finanziario, che deve essere espresso entro trenta giorni dall'assegnazione.

1. 6. Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole: entro trenta *con le seguenti:* entro sessanta.

***1. 7.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole: entro trenta *con le seguenti:* entro sessanta.

***1. 10.** Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole: entro trenta *con le seguenti:* entro sessanta.

***1. 42.** Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Sopprimere il comma 4.

1. 43. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 4, sostituire le parole: due anni *con le seguenti:* un anno.

***1. 8.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 4, sostituire le parole: due anni *con le seguenti:* un anno.

***1. 44.** Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

(A.C. 5197 – Sezione 4)

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 2.

(Principi e criteri direttivi).

1. I decreti legislativi di cui all'articolo 1 sono informati ai seguenti principi e criteri direttivi generali:

a) riordino delle normative e adeguamento delle stesse alla disciplina comuni-

taria, in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale;

b) salvaguardia della concorrenza fra le imprese operanti nei settori dell'auto-transporto di merci e dell'autotrasporto di viaggiatori;

c) tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale;

d) introduzione di una normativa di coordinamento fra i principi della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, e l'apparato sanzionatorio di cui all'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. I decreti legislativi di cui all'articolo 1 sono inoltre informati ai seguenti principi e criteri direttivi specifici:

a) per la materia di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a):

1) eliminazione delle rendite e dei diritti di esclusività attraverso il graduale passaggio dal regime concessorio a quello autorizzativo senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

2) introduzione di parametri intesi ad elevare gli *standard* di sicurezza e qualità dei servizi resi all'utenza;

3) riordino dei servizi esistenti nel rispetto delle competenze delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano in materia di trasporto pubblico locale;

4) riformulazione dell'apparato sanzionatorio, con riferimento, in particolare, alla previsione di sanzioni amministrative a carico delle imprese per la perdita dei requisiti necessari al rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio dei servizi, per il mancato rispetto delle condizioni e prescrizioni contenute nell'autorizzazione, per gli adempimenti formali di carattere documentale;

b) per la materia di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b):

1) superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'auto-transporto di merci;

2) libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci;

3) responsabilità soggettiva del vettore ai sensi della normativa vigente e, ove accertata, del committente, del caricatore e del proprietario delle merci, i quali agiscono nell'esercizio di un'attività di impresa o di pubbliche funzioni, per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, per quanto riguarda, in particolare, il carico dei veicoli, i tempi di guida e di riposo dei conducenti e la velocità massima consentita;

4) previsione, di regola, della forma scritta per i contratti di trasporto;

5) previsione della 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 di cui al numero 3);

6) previsione, in caso di controversie legali relative a contratti non in forma scritta, dell'applicazione degli usi e delle consuetudini raccolti nei bollettini predisposti dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura;

7) previsione di criteri per definire i limiti del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate;

8) individuazione di un sistema di certificazione di qualità per particolari tipologie di trasporti su strada, come quelle delle merci pericolose, delle derrate deperibili, dei rifiuti industriali e dei prodotti farmaceutici, con definizione dei modi e dei tempi per attuare tale disposizione nel rispetto dell'autonomia di impresa e della normativa nazionale e comunitaria in materia di certificazione;

9) nel rispetto della disciplina nazionale e comunitaria in materia di tutela della concorrenza, possibilità di previsione di accordi di diritto privato, definiti fra le

organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto, a seguito di autonome e concordi iniziative negoziali, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate;

10) introduzione di strumenti che consentano il pieno rispetto e il puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione;

c) per la materia di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c):

1) riordino e razionalizzazione delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto, con attribuzione alla Consulta generale per l'autotrasporto, istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 2284/TT del 6 febbraio 2003, delle funzioni di proposta di indirizzi e strategie di governo del settore, anche in materia di controlli, monitoraggio e studio, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

2) riforma del comitato centrale e dei comitati provinciali per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi con attribuzione anche di compiti di gestione operativa, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

3) nell'attuazione dei principi e dei criteri di cui ai numeri 1) e 2), garanzia dell'uniformità della regolamentazione e delle procedure, nonché tutela delle professionalità esistenti.

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 2.

(Principi e criteri direttivi).

Al comma 1, lettera a), sostituire le parole: aperto e concorrenziale con le seguenti: a concorrenza regolamentata.

2. 48. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 1, lettera a), sostituire la parola: concorrenziale con le seguenti: a concorrenza regolamentata.

***2. 2.** Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 1, lettera a), sostituire la parola: concorrenziale con le seguenti: a concorrenza regolamentata.

***2. 58.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 1, lettera a), aggiungere, in fine, le parole: , nel rispetto della normativa sulla circolazione stradale e nell'osservanza delle norme che regolano i rapporti di lavoro.

2. 40. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei, Realacci, Rosato.

Al comma 1, lettera b), aggiungere, in fine, le parole: , nel rispetto della normativa sulla circolazione stradale e nell'osservanza delle norme che regolano i rapporti di lavoro.

2. 49. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima, Realacci.

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

c-bis) riequilibrio modale del trasporto merci verso i sistemi a minore impatto ambientale, così come indicato dal Piano generale dei trasporti e della logistica, allegato al decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001.

***2. 4.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo, Realacci.

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

c-bis) riequilibrio modale del trasporto merci verso i sistemi a minore impatto ambientale, così come indicato dal Piano generale del trasporti e della logistica, allegato al decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001.

***2. 50.** Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima, Realacci.

Al comma 1, sostituire la lettera d) con la seguente:

d) attribuzione, al certificato di abilitazione professionale (CAP), di cui alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, della funzione di patente professionale da rilasciare a tutti i conducenti professionali ai fini di una diversa attribuzione della decurtazione dei punti a seguito di violazione delle norme del codice della strada commesse durante l'attività professionale, fermo restando che la diversa attribuzione esplica i suoi effetti anche sulla patente posseduta dal trasgressore nel caso di perdita totale del punteggio.

Conseguentemente, al comma 2, lettera b), dopo il numero 10), aggiungere il seguente:

11) previsione dell'obbligo di frequentare i corsi di aggiornamento, ai sensi delle disposizioni vigenti, nel caso in cui il titolare del certificato di abilitazione professionale di cui al comma 1, lettera *d)*, abbia accumulato una perdita di almeno nove punti.

2. 5. Gibelli, Caparini.

Al comma 1, lettera d), aggiungere, in fine, le parole: , che preveda l'istituzione di un certificato di abilitazione professionale per gli autotrasportatori, gli autoferrotranvieri e i soggetti iscritti nel ruolo di conducente di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, istituito presso le

camere di commercio, che preveda forme di coordinamento, nelle sanzioni, con la patente di guida altre patenti, e dalla quale decurtare i punti per la violazione di norme di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, effettuate con mezzi adibiti all'attività lavorativa.

2. 6. Rosato, Pasetto, Carbonella, Tuccillo, Gentiloni.

Al comma 1, lettera d), aggiungere, in fine, le parole: , ai fini dell'istituzione di una procedura che individui, per gli autotrasportatori, gli autoferrotranvieri e i soggetti iscritti nel ruolo di conducente di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, una patente professionale coordinata, nelle sanzioni, con le comuni patenti.

2. 59. Rosato, Pasetto, Carbonella, Tuccillo, Gentiloni.

Al comma 1, lettera d), aggiungere, in fine, le parole: introduzione di una patente professionale ai fini dell'irrogazione delle sanzioni accessorie;

2. 41. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera a), sopprimere il numero 3).

***2. 7.** Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera a), sopprimere il numero 3).

***2. 60.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Tuccillo, Gentiloni.

Al comma 2, lettera b), numero 1, premettere le parole: individuazione dei tempi e delle modalità per il.

****2. 8.** Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera b), numero 1, premettere le parole: individuazione dei tempi e delle modalità per il.

****2. 9.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 2, lettera b), numero 1), dopo la parola: superamento aggiungere la seguente: graduale.

2. 10. Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 2, lettera b), numero 1), aggiungere, in fine, le parole: , facendo salvi i limiti alla responsabilità del vettore disposti dalla legge 22 agosto 1985, n. 450.

2. 51. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 2, lettera b), sostituire il numero 2) con il seguente:

2) definizione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci in base ad una tariffa oraria, che concorra per il 75 per cento all'ammontare delle tariffe, con correzioni parametrizzate al tonnellaggio, che incidono per il restante 25 per cento nella formazione delle stesse tariffe;

2. 52. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 2, lettera b), numero 2), sostituire la parola: libera con le seguenti: regolamentazione della.

***2. 12.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 2, lettera b), numero 2), sostituire la parola: libera con le seguenti: regolamentazione della.

***2. 13.** Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 2), aggiungere il seguente:

2-bis) introduzione di un criterio tariffario specifico per il trasporto su strada di merci pericolose, tale che la tariffa aumenti in maniera esponenziale rispetto alle distanze percorse;

2. 53. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 2), aggiungere il seguente:

2-bis) incentivazioni tariffarie per il « viaggio di ritorno » a pieno carico per i mezzi di trasporto merci su strada;

2. 54. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 2), aggiungere il seguente:

2-bis) sistema tariffario incentivante per la riorganizzazione del trasporto urbano con flotte di veicoli a basso impatto ambientale, coordinate anche attraverso sistemi telematici e in cui sia favorito il trasporto per conto terzi;

2. 55. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 2), aggiungere il seguente:

2-bis) coerenza del sistema tariffario con le politiche di incentivazione del trasporto combinato, ai sensi dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166;

2. 56. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 2, lettera b), numero 3), sopprimere le parole: , ove accertata,

***2. 42.** Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera b), numero 3), sopprimere le parole: , ove accertata,

***2. 61.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Tuccillo.

Al comma 2, lettera b), numero 3), dopo le parole: di guida e di riposo aggiungere le seguenti: e il rispetto dei contratti di lavoro.

2. 14. Rosato, Pasetto, Carbonella, Tuccillo.

Al comma 2, lettera b), numero 3), aggiungere, in fine, le parole: e la regolarità dei conducenti utilizzati dalle aziende di autotrasporto.

2. 15. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera b), numero 3), aggiungere, in fine, le parole: individuazione delle sanzioni e dell'autorità di controllo in caso di responsabilità del committente, del caricatore e del proprietario delle merci;

2. 43. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera b), numero 4), sopprimere le parole: , di regola,

2. 16. Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 2, lettera b), numero 4), sostituire le parole: di regola con le seguenti: salvo casi eccezionali.

2. 17. Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 2, lettera b), numero 4), aggiungere, in fine, le parole: determinazione di obblighi e condizioni per l'utilizzo della forma scritta dei contratti nell'ambito dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi; formulazione di medesime indicazioni e definizioni anche in ordine agli accordi merceologici o di settore;

2. 18. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera b), numero 5), aggiungere, in fine, le parole: individuazione, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle sanzioni, della loro sistematicità e dell'autorità di controllo cui si affida la competenza in caso di responsabilità del committente e del proprietario delle merci di cui al numero 3);

2. 57. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

Al comma 2, lettera b), sopprimere il numero 6).

Conseguentemente, dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis. — 1. Le controversie derivanti dal contratto di trasporto di cui alla presente legge sono sottoposte, a pena di improcedibilità, ad un tentativo obbligatorio di conciliazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o i relativi uffici decentrati, secondo le modalità determinate con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della giustizia, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

2. Qualora non si pervenga ad una conciliazione fra le parti entro trenta giorni, su richiesta di entrambi i contraenti, la controversia è rimessa alla commissione arbitrale istituita presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura nel cui territorio ha sede il vettore, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, lettera a), della legge 29 dicembre 1993, n. 580.

3. Il procedimento arbitrale, disciplinato secondo le disposizioni degli articoli 806 e seguenti del codice di procedura civile, si conclude entro il termine massimo di sessanta giorni a decorrere dal primo tentativo di conciliazione, salvo che le parti si accordino per un termine diverso.

4. Le parti possono concordemente richiedere che la risoluzione delle controversie aventi ad oggetto i contratti ai quali sia applicabile il termine di prescrizione quinquennale previsto dal decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162, avvenga secondo le procedure di cui ai commi 1, 2 e 3. Nel caso che tra le parti sia già pendente un giudizio, il tentativo di conciliazione è esperito dal giudice e la facoltà di ricorrere al collegio arbitrale deve essere esercitata entro sessanta giorni dal fallimento del tentativo di conciliazione.

5. In caso di nullità del contratto è comunque dovuto un compenso per il trasporto effettuato, determinato dal giudice o dal collegio arbitrale sulla base della natura della merce trasportata, del tipo, della durata e della lunghezza del trasporto, e delle condizioni del tracciato stradale interessato al trasporto.

2. 19. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei, Rosato.

Al comma 2, lettera b), numero 8), aggiungere, in fine, le parole: determinazione dei vantaggi economici ed operativi

che scaturiscono dal sistema di qualificazione obbligatorio;

2. 44. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera b), numero 9), dopo le parole: previsione di accordi aggiungere le seguenti: merceologici, di settore o.

Conseguentemente, al medesimo numero, aggiungere, in fine, le parole: previsione di un periodo transitorio di tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel quale gli accordi attualmente in vigore mantengono la loro validità, salvo che vengano in tale periodo sostituiti da nuovi accordi merceologici, di settore o di diritto privato; previsione che, per tutti coloro che non sono regolamentati da contratti sopra indicati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individui una tariffa minima di garanzia;

2. 21. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera b), numero 9), aggiungere, in fine, le parole: , anche al fine di pervenire a una semplificazione della filiera produttiva.

2. 22. Lettieri, Rosato, Pasetto, Carbonella, Tuccillo.

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 9), aggiungere il seguente:

9-bis) determinazione di misure tendenti a regolamentare l'attività di intermediazione nell'autotrasporto delle merci, i controlli e le condizioni nell'attività di libero cabotaggio, le procedure e le verifiche per i veicoli immatricolati in conto proprio;

2. 23. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei, Rosato.

Al comma 2, lettera b), numero 10), aggiungere, in fine, le parole: , anche attraverso unità mobili specializzate della Polizia Stradale.

2. 46. Gibelli, Caparini.

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 10), aggiungere il seguente:

11) istituzione di un fondo statale volto ad incentivare, ai sensi dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166, il trasporto combinato, il trasporto merci urbano effettuato mediante veicoli a basso impatto ambientale e il viaggio di ritorno a pieno carico.

2. 26. Rosato, Pasetto, Carbonella, Tuccillo.

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 10), aggiungere il seguente:

11) uniformazione dell'autotrasporto di cose in conto terzi all'autotrasporto in conto proprio.

2. 27. Gibelli, Caparini.

Al comma 2, lettera b), dopo il numero 10), aggiungere il seguente:

11) previsione di incentivi, con particolare riguardo ai pedaggi autostradali e alle tariffe assicurative per la responsabilità civile, per l'acquisto di un autoveicolo adibito esclusivamente al trasporto di merci su strada che abbia un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate e appartenente alla categoria « EURO IV ».

2. 28. Gibelli, Caparini.

Al comma 2, lettera b) dopo il numero 10), aggiungere il seguente:

11) istituzione di scuole di formazione della durata di sei mesi in collaborazione

con le imprese di autotrasporto con l'obbligo di frequenza per gli autisti extracomunitari.

2. 47. Gibelli, Caparini.

Al comma 2, lettera c), numero 1) sostituire le parole da: , anche in materia fino alla fine del numero con le seguenti: istituzione, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, di un Istituto di garanzia per la riforma dell'autotrasporto e per la tutela della sicurezza stradale, a cui attribuire i compiti di controllo e di monitoraggio dell'applicazione delle norme sulla sicurezza stradale, del rispetto dei contratti, degli accordi e delle tariffe minime di garanzia.

2. 30. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera c), dopo il numero 1) aggiungere il seguente:

1-bis) razionalizzazione del sistema di rilascio delle deroghe alla circolazione dei mezzi pesanti al fine di incrementare i livelli di sicurezza e di fluidità della circolazione.

2. 31. Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 2, lettera c), numero 2), dopo le parole: conto di terzi aggiungere le seguenti: , ferme restando le modalità di determinazione della rappresentanza delle associazioni nazionali di categoria,

2. 45. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 2, lettera c), numero 3), aggiungere, in fine, le parole: , nel rispetto del principio della rappresentanza delle categorie.

2. 32. Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis. (Disposizioni per l'incentivazione dell'integrazione del trasporto marittimo, ferroviario e aereo delle merci). — 1. Al fine di incentivare il trasferimento di quote di traffico merci dalla modalità stradale a quella marittima e di promuovere l'utilizzo di servizi marittimi di trasporto combinato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del regolamento (CE) n. 1382/2003 del 22 luglio 2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, concede un rimborso ai vettori aerei pari a 50 euro per ogni passeggero trasportato rientrando nei requisiti di cui al comma 2.

2. Possono chiedere il rimborso di cui al comma 1 i vettori aerei nazionali ed esteri che hanno effettuato il trasferimento degli autotrasportatori i quali, a seguito dell'imbarco del proprio mezzo su nave, hanno utilizzato il vettore aereo per coprire la tratta che collega i due scali aeroportuali, di cui almeno uno nazionale, più prossimi ai due porti commerciali su cui insiste la rotta marittima.

3. Nel caso il porto di imbarco o quello di arrivo sia servito dai mezzi di trasporto ferroviario, gli scali aeroportuali di cui al comma 2 possono essere quelli più prossimi alle stazioni ferroviarie di imbarco.

4. Nella richiesta di rimborso il vettore aereo dichiara di essere in possesso di copia della documentazione del viaggio marittimo che attesta l'effettivo imbarco su nave del veicolo pesante, il suo ritiro da parte dell'autista e il trasferimento di quest'ultimo a mezzo di vettore aereo al porto di destinazione.

5. L'erogazione del rimborso di cui al comma 1 è disposta ai vettori aerei dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio regolamento da adottare, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 29 agosto 1997, n. 281, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità e le procedure da seguire per agevolare l'utilizzo del rimborso.

6. All'onere delle disposizioni di cui al presente articolo, pari a 8 milioni di euro in limite di impegno triennale a decorrere dall'anno 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2. 01. Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis. — 1. Oltre ai tradizionali controlli a terra, le forze di polizia stradale possono utilizzare anche sistemi di controllo satellitare che permettano l'individuazione di ogni singolo mezzo circolante.

2. 040. Zanella, Lion, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

(A.C. 5197 – Sezione 5)

**ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO**

ART. 3.

(Abrogazioni).

1. Le disposizioni di cui all'articolo 3 del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 agosto 2001, n. 334, sono abrogate. È prevista la decadenza, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, delle azioni da esercitare. Per

la composizione di tali controversie è data facoltà alle parti di procedere, di comune accordo, in sede arbitrale. Il collegio si esprime entro novanta giorni dalla sua investitura.

2. 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.

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 3.

(Abrogazioni).

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: quattro mesi con le seguenti: dodici mesi.

***3. 1.** Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: quattro mesi con le seguenti: dodici mesi.

***3. 42.** Rosato, Pasetto, Carbonella, Gentiloni Silveri, Tuccillo.

Al comma 1, terzo periodo, sostituire le parole: data facoltà con le seguenti: fatto obbligo.

3. 40. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

Sopprimere il comma 2.

3. 41. Raffaldini, Duca, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Rognoni, Susini, Tidei.

(A.C. 5197 – Sezione 6)

**ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO**

ART. 4.

(Disposizione finanziaria).

1. Dall'attuazione della presente legge non derivano oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

(A.C. 5197 – Sezione 7)

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 del disegno di legge in esame reca principi e criteri direttivi di attuazione della delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'auto-trasporto di persone e cose e, in particolare, il numero 10) della lettera b) del comma 2 del suddetto articolo prevede l'introduzione di strumenti che consentano il pieno rispetto ed il puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative, anche di carattere normativo, volte ad includere le unità mobili specializzate della Polizia Stradale tra gli strumenti di controllo della regolarità amministrativa di circolazione.

9/5197/1. Caparini, Gibelli.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 2 del disegno di legge in esame reca principi e criteri direttivi di attuazione della delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'auto-transporto di persone e cose e, in particolare, il numero 2) della lettera a) del comma 2 del suddetto articolo prevede l'introduzione di parametri intesi ad elevare gli *standard* di sicurezza e qualità dei servizi resi all'utenza;

è opportuno ridurre i costi dell'auto-transporto di cose in conto terzi ed in particolare i costi dei premi assicurativi, che attualmente risultano alquanto superiori a quelli dell'autotrasporto in conto proprio;

ai fini dell'abbattimento dell'inquinamento atmosferico, è utile promuovere l'utilizzo di automezzi a basso impatto ambientale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative, compatibili con gli orientamenti europei, anche di carattere normativo, volte ad uniformare l'autotrasporto di cose in conto terzi all'autotrasporto in conto proprio, con particolare riguardo ai pedaggi autostradali e alle tariffe assicurative per la responsabilità civile, prevedendo incentivi per l'acquisto di autoveicoli adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada che abbiano un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate e appartenente alla categoria « EURO IV ».

9/5197/2. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Parolo, Gibelli.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 2 del disegno di legge in esame reca principi e criteri direttivi di attuazione della delega al Governo per il

riassetto normativo del settore dell'auto-transporto di persone e cose e, in particolare, la lettera c) del comma 1 del suddetto articolo prevede la tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative, anche di carattere normativo, volte ad istituire scuole di formazione della durata di sei mesi, in collaborazione con le imprese di autotrasporto, favorendo altresì la frequenza per gli autisti extracomunitari.

9/5197/3. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Luciano Dussin, Gibelli.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 2 del disegno di legge in esame reca principi e criteri direttivi di attuazione della delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'auto-transporto di persone e cose ed, in particolare, la lettera d) del comma 1 del suddetto articolo prevede l'introduzione di una normativa di coordinamento fra i principi della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, e l'apparato sanzionatorio di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative, anche di carattere normativo, volte ad attribuire al certificato di abilitazione professionale (CAP), di cui alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, la funzione di patente professionale da rilasciare a tutti i conducenti professionali ai fini di una diversa attribuzione della decurtazione dei punti a seguito di violazione delle norme del codice della strada commesse durante l'attività professionale, prevedendo, inoltre, l'obbligo di frequentare corsi di aggiornamento, ai sensi delle disposizioni

vigenti, nel caso in cui il titolare del certificato di abilitazione professionale abbia accumulato una perdita di almeno nove punti.

9/5197/4. Gibelli.

La Camera,

premesso che:

gli operatori del trasporto su strada di merci e di viaggiatori hanno ripetutamente manifestato, presso le sedi istituzionali competenti, l'esigenza di applicare il sistema di decurtazione del punteggio della patente per infrazioni commesse nell'esercizio dell'attività di autotrasporto, in modo tale da evitare in ordine allo stesso penalizzazioni improprie per le infrazioni commesse, invece, alla guida di un veicolo per fini diversi dall'attività professionale;

in base all'ordinamento comunitario si può essere titolari di un'unica patente di guida e, pertanto, non risulta possibile istituire una specifica patente professionale;

la direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2003 introduce la cosiddetta « qualificazione iniziale » e « formazione periodica » dei conducenti professionali, che sarà attestata da un'apposita carta di qualificazione degli stessi conducenti,

impegna il Governo

a valutare, in relazione al recepimento della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, la possibilità di attribuire alla carta di qualificazione del conducente un punteggio pari a quello riferito alla patente e, conseguentemente, a prevedere, a carico della stessa carta di qualificazione, la decurtazione dei punti a seguito di infrazioni al codice della strada commesse nell'esercizio dell'attività di autotrasportatore professionale, fermo restando che l'eventuale perdita totale del punteggio attribuito alla carta di qualificazione esplica i suoi effetti anche sulla patente posseduta dal trasgressore;

a prevedere l'obbligo di frequentazione dei corsi di aggiornamento, ai sensi delle vigenti disposizioni, nel caso in cui il titolare della carta di qualificazione del conducente abbia accumulato una perdita di almeno nove punti.

9/5197/5. Pezzella, Briguglio.

La Camera,

premesso che:

la legge 11 agosto 2003, n. 218, prevede, all'articolo 5, che l'attività di noleggio di autobus con conducente sia subordinata al rilascio di apposita autorizzazione, alle imprese in possesso dei requisiti relativi alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori, da parte delle regioni o degli enti locali allo scopo delegati;

la legge 15 gennaio 1992, n. 21 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea) prevede, all'articolo 8, lo svolgimento di un pubblico concorso da parte delle amministrazioni comunali per il rilascio dell'autorizzazione all'esercizio del servizio di noleggio con conducente;

le due attività sopra menzionate consistono in attività analoghe dal punto di vista del servizio reso al cliente e si crea perciò una disparità di trattamento non giustificabile tra esercenti di servizi di noleggio alquanto simili,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte all'eliminazione della disparità di trattamento tra gli esercizi di cui alle leggi 15 gennaio 1992, n. 21, e 11 agosto 2003, n. 218, riguardo al rilascio dell'autorizzazione, liberalizzando il regime delle autorizzazioni anche per i primi.

9/5197/6. Zeller, Brugger, Widmann, Collè, Detomas.

La Camera,

premessò che:

il provvedimento reca una delega legislativa di ampia portata, in quanto si prospetta una riforma del comparto da realizzare attraverso il riordino del complesso della disciplina vigente;

con riferimento ad alcuni dei principi e dei criteri direttivi ai quali il Governo dovrà attenersi, nell'esercizio della delega, sono previste specifiche clausole di invarianza volte ad evitare che dall'attuazione degli stessi possano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

in precedenti leggi di delega, con le quali si è proceduto al riordino di interi comparti, si è opportunamente previsto di corredare i provvedimenti attuativi di relazione tecnica in modo da consentire una puntuale verifica, in sede parlamentare, dell'idoneità delle clausole di invarianza recate dagli stessi provvedimenti,

impegna il Governo

ad adoperarsi affinché, in sede di espressione del parere, le Commissioni parlamentari dispongano di tutti gli elementi utili a verificare il rispetto dei criteri di delega, anche con riferimento all'invarianza degli oneri, e affinché a tal fine gli schemi dei decreti legislativi possano essere corredati di una specifica relazione, in modo da poter più puntualmente verificare l'effettiva invarianza degli oneri finanziari, in aderenza con quanto previsto all'articolo 4 del disegno di legge, con riferimento all'aggregato della finanza pubblica.

9/5197/7. Canelli, Pezzella.

La Camera,

premessò che:

nell'ambito della tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale, l'applicazione uniforme sul territorio nazionale del calendario annuale dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti al di fuori dei centri abitati costituisce uno

strumento essenziale per garantire alla cittadinanza pari condizioni di fluidità del traffico e alle imprese di autotrasporto di merci pari condizioni di operatività, al fine di tutela della concorrenza tra le stesse;

il rilascio delle deroghe prefettizie ai medesimi divieti di circolazione registra diversità di interpretazione e applicazione delle norme vigenti in materia, con conseguenti disparità di trattamento della cittadinanza in ordine ai riflessi di tali deroghe sulla fluidità della circolazione e degli operatori del settore in ordine allo svolgimento dell'attività di autotrasporto,

impegna il Governo

a verificare la possibilità di procedere ad una razionalizzazione del sistema di rilascio delle deroghe prefettizie alla circolazione dei mezzi pesanti, al fine di incrementare i livelli di sicurezza e fluidità dei livelli di circolazione e di tutelare la concorrenza tra le imprese di autotrasporto di merci.

9/5197/8. Briguglio, Pezzella.

La Camera,

premessò che:

ai fini della tutela della concorrenza tra le imprese operanti nei settori dell'autotrasporto di merci e di viaggiatori, risulta prioritario il rafforzamento di strumenti che consentano il pieno rispetto e il puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione delle stesse imprese,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di istituire un corpo di pattuglie dedicate all'attività di controllo della regolarità amministrativa e tecnica di circolazione degli operatori dell'autotrasporto di merci e di viaggiatori.

9/5197/9. (Testo modificato nel corso della seduta) Paolone, Pezzella.

La Camera,

premessò che:

i decreti legislativi che verranno emanati ai sensi dell'articolo 2, comma 1 del presente disegno di legge, prevedono tra le altre cose il superamento del sistema di tariffe a forcèlla;

considerato che la tariffa a forcèlla ha determinato nel corso degli ultimi anni effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla libera prestazione di servizi senza al contempo garantire qualità, efficienza e sicurezza nel servizio del trasporto su strada;

considerato che sebbene si reputi positivamente il superamento del sistema di tariffe a forcèlla si auspica che tale superamento non si trasformi in una liberalizzazione selvaggia del sistema tariffario

impegna il Governo

a tenere conto delle altre esperienze comunitarie, in materia di merci pericolose, affinché sia scoraggiata la percorrenza delle merci su strada per lunghe distanze e che incentivi l'uso di modalità alternative di trasporto.

9/5197/10. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Meduri, Rosato.

La Camera,

premessò che:

i decreti legislativi che verranno emanati ai sensi dell'articolo 2, comma 1 del presente disegno di legge, prevedono tra le altre cose il superamento del sistema di tariffe a forcèlla;

considerato che la tariffa a forcèlla ha determinato nel corso degli ultimi anni effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla libera prestazione di servizi senza al contempo garantire qualità, efficienza e sicurezza nel servizio del trasporto su strada;

considerato che sebbene si reputi positivamente il superamento del sistema di tariffe a forcèlla si auspica che tale

superamento non si trasformi in una liberalizzazione selvaggia del sistema tariffario

impegna il Governo

a tenere conto delle altre esperienze comunitarie, in materia di merci pericolose, al fine di disincentivare il viaggio di ritorno a vuoto.

9/5197/11. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Milana, Rosato.

La Camera,

premessò che:

i decreti legislativi che verranno emanati ai sensi dell'articolo 2, comma 1 del presente disegno di legge, prevedono tra le altre cose il superamento del sistema di tariffe a forcèlla;

considerato che la tariffa a forcèlla ha determinato nel corso degli ultimi anni effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla libera prestazione di servizi senza al contempo garantire qualità, efficienza e sicurezza nel servizio del trasporto su strada;

considerato che sebbene si reputi positivamente il superamento del sistema di tariffe a forcèlla si auspica che tale superamento non si trasformi in una liberalizzazione selvaggia del sistema tariffario

impegna il Governo

a tenere conto delle altre esperienze comunitarie, in materia di merci pericolose affinché sia scoraggiata la percorrenza su strada di tali merci per lunghe distanze.

9/5197/12. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Mosella, Rosato.

La Camera,

premessò che:

i decreti legislativi che verranno emanati ai sensi dell'articolo 2, comma 1

del presente disegno di legge, prevedono tra le altre cose il superamento del sistema di tariffe a forcella;

considerato che la tariffa a forcella ha determinato nel corso degli ultimi anni effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla libera prestazione di servizi senza al contempo garantire qualità, efficienza e sicurezza nel servizio del trasporto su strada;

considerato che sebbene si reputerà positivamente il superamento del sistema di tariffe a forcella si auspica che tale superamento non si trasformi in una liberalizzazione selvaggia del sistema tariffario

impegna il Governo

a tenere conto di altre esperienze comunitarie, in materia di distribuzione delle merci in ambito urbano.

9/5197/**13**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Realacci.

La Camera,

premesso che:

i decreti legislativi che verranno emanati ai sensi dell'articolo 2, comma 1 del presente disegno di legge, prevedono tra le altre cose il superamento del sistema di tariffe a forcella;

considerato che la tariffa a forcella ha determinato nel corso degli ultimi anni effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla libera prestazione di servizi senza al contempo garantire qualità, efficienza e sicurezza nel servizio del trasporto su strada;

considerato che sebbene si reputerà positivamente il superamento del sistema di tariffe a forcella si auspica che tale superamento non si trasformi in una liberalizzazione selvaggia del sistema tariffario

impegna il Governo

ad adottare opportune iniziative dirette a prevedere strumenti economici volti ad

incentivare comportamenti sostenibili, virtuosi e sicuri per gli autotrasportatori nazionali ed esteri fatte salve le libertà contrattuali.

9/5197/**14**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Lettieri.

La Camera,

premesso che:

il decrescere in termini reali delle risorse destinate al trasporto pubblico locale da stato, regioni ed enti locali, secondo una tendenza consolidatasi ormai da vari anni, ha condotto in non poche realtà locali le aziende in una situazione di grave sofferenza sui piani economico e finanziario;

considerato che i margini di recupero mediante azioni di efficientamento sul piano gestionale e razionalizzazioni sul piano organizzativo risultano in molti casi esauriti;

impegna il Governo

a prevedere forme di finanziamento aggiuntive finalizzate a contribuire al risanamento e allo sviluppo del trasporto pubblico locale nonché a dar seguito agli impegni presi dalle aziende in sede contrattazione con le parti sociali.

9/5197/**15**. Carbonella.

La Camera,

considerato che:

il trasporto pubblico locale italiano, nonostante la legge di riforma sia stata approvata con il decreto legislativo n. 422 del 1997, non ha ancora raggiunto gli obiettivi che la legge aveva individuato, restano infatti insoluti problemi di natura strutturale, organizzativa e finanziaria;

sebbene le tante modifiche l'obiettivo di fondo della legge di riforma del settore rimane quello di migliorare profondamente il sistema, avvicinandolo agli

standards europei, e spostare una parte rilevante della mobilità, nelle aree urbane e metropolitane, dall'uso individuale di auto e di veicoli a due ruote altamente inquinanti, all'uso di servizi di trasporto collettivi e puliti, contribuendo pertanto alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, alla riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas climalteranti e al contenimento dell'indidentalità;

da anni in tutte le città italiane sono sistematicamente superati i valori limite stabiliti dalla normativa comunitaria di riferimento e, nello stesso tempo, la situazione di congestione permanente della viabilità di accesso e di quella interna alle aree urbane e metropolitane (dove vive e lavora circa l'80 per cento della popolazione e dove viene prodotto oltre il 70 per cento del PIL), penalizza e rende meno efficiente il sistema produttivo e peggiora le condizioni di salute dei cittadini, con un ulteriore aumento della spesa sanitaria. Per incentivare l'uso dei servizi di trasporto collettivo risulta quindi prioritario mettere a disposizione del settore del trasporto pubblico locale finanziamenti destinati agli investimenti per aumentare quantità e qualità dei servizi stessi a procedere al risanamento, finanziario e industriale, delle gestioni aziendali;

sebbene con il decreto del Ministero dell'ambiente 60/02 l'Italia ha recepito i limiti delle sostanze inquinanti indicati nelle direttive europee 1999/30/CE, 2000/69/CE non sono ancora state previste le opportune sanzioni per gli amministratori locali che invece sono esplicitamente richieste dalle direttive comunitarie,

impegna il Governo

a dare seguito alle disposizioni contenute nei documenti di programmazione economica e finanziaria che prevedevano iniziative volte a contribuire in modo strutturale alla carenza di risorse del settore del trasporto pubblico e quindi prevedere forme di finanziamento che siano simul-

taneamente in grado di incentivare il trasporto pubblico e disincentivare quello privato attuando contemporaneamente una corretta pianificazione territoriale con l'obiettivo di realizzare un'armonica e funzionale integrazione tra tutte le modalità di trasporto.

9/5197/16. Pasetto, Rosato.

La Camera,

premessi che:

in seguito all'ingresso nell'Unione europea la Slovenia, in deroga a quanto stabilito dal regolamento CE 3118/93, ha acquisito il diritto di eseguire trasporti di cabotaggio in tutto il territorio dell'Unione europea;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emesso il decreto 29 aprile 2004 secondo il quale le imprese con sede negli Stati membri dell'Unione europea o dello spazio economico europeo possono effettuare l'attività di cabotaggio per trasporti in conto terzi per un massimo di 15 giorni al mese, comunque per non più di 5 giorni consecutivi, con effetti di reciprocità negli altri Paesi;

lo stesso decreto stabilisce l'obbligo di conservare a bordo del veicolo un libretto dei resoconti su cui vanno regolarmente registrati tutti i viaggi di cabotaggio stradale effettuati per autotrasporto di merci in conto terzi, le cui caratteristiche sono state specificate in un successivo decreto attuativo della Direzione centrale emesso il 31 maggio 2004;

la situazione che si è creata dopo il 1° maggio mette in evidenza che questa normativa si è dimostrata insufficiente a garantire le necessarie condizioni di correttezza e sicurezza operativa, anche alla luce dei numerosi casi di irregolarità riscontrati, facendo emergere la necessità di una sua integrazione, in particolare dal punto di vista del controllo dei vettori stranieri operanti nel nostro territorio;

in particolare nel provvedimento non sono previste sanzioni a carico dell'auto-

trasportatore inadempiente — per quanto il cabotaggio irregolare si configuri come un trasporto abusivo e come tale sanzionabile con l'articolo 46 del codice della strada con conseguente fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi e sanzione pecuniaria — né a carico del committente che si avvale di autotrasportatori non in regola;

impegna il Governo:

a) ad attuare entro 30 giorni le seguenti modalità integrative di controllo — da effettuarsi da parte degli organi preposti — quali:

la verifica della titolarità del trasportatore, per accertare che alla guida del mezzo vi sia il titolare della licenza o un suo dipendente;

l'esibizione del libretto di cabotaggio al confine, il quale venga vidimato con timbro dell'autorità competente, e controllato in uscita, onde consentire una verifica nel rispetto dei limiti giornalieri previsti;

la dichiarazione dei viaggi di cabotaggio all'ingresso, anche nei casi di trasporto internazionale;

infine la numerazione dei libretti e dovere in capo al trasportatore di dimostrare il completo utilizzo del precedente prima di usare quello successivo, prevedendo l'obbligo di conservazione a bordo dell'ultimo libretto completato per almeno 30 giorni;

b) ad adottare opportune iniziative normative, a garanzia dei suddetti controlli, affinché sia predisposto un adeguato sistema sanzionatorio per autotrasportatori e committenti che non rispettino la normativa;

c) ad istituire un gruppo operativo con il compito di controllare il settore dell'autotrasporto per conto terzi, per una verifica e un monitoraggio qualitativi e quantitativi dei controlli effettuati.

9/5197/17. Rosato, Pasetto.

La Camera,

ricordato che,

fino al 01/05/2004 l'attività degli autotrasportatori merci in conto terzi sloveni era regolata da un accordo bilaterale Italia-Slovenia, che stabiliva un contingente di circa 40.000 viaggi/anno;

gli sloveni utilizzavano tale contingente al 100 per cento (anzi, già a novembre chiedevano anticipi sull'anno successivo oppure aumenti del contingente stesso) mentre gli italiani utilizzavano circa il 50 per cento dei permessi disponibili;

con l'ingresso nell'Unione europea gli accordi sono decaduti e gli sloveni hanno acquisito il libero accesso al mercato comunitario, grazie al semplice possesso della licenza « comunitaria » ed anche italiano perchè, caso quasi unico fra i nuovi Stati membri, per loro non vige il divieto di cabotaggio, ovvero il trasporto interno tra due località italiane;

il risultato (come si evince dallo studio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) è che gli automezzi sloveni che entrano in Italia sono aumentati del 250 per cento, con un bacino di riferimento dei loro trasporti che è essenzialmente quello del Friuli Venezia Giulia e del Veneto;

tenuto conto che l'economia ha una crescita molto limitata, lo studio afferma che le aziende friulane lamentano da tempo, cioè una perdita di quote di mercato a favore delle aziende di trasporto sloveno, sia per quanto riguarda il cabotaggio (traffico interno Italia-Italia, che tra l'altro dovrebbe essere svolto rispettando le norme nazionali, in particolare per ciò che riguarda i pesi massimi ammessi), che per quanto riguarda il traffico Italia Unione Europea;

impegna il Governo

al fine di contenere la concorrenza sleale, ad effettuare controlli documentali e tec-

nici, a campione, presso i valichi di confine italiano sui veicoli in transito anche per mezzo di centri mobili di revisione, affinché sulle nostre strade la concorrenza nel settore dei trasporti merci si sviluppi in maniera corretta e leale.

9/5197/**18**. Romoli, Collavini, Saro, Lenna.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1, comma 3, dispone che gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 del medesimo articolo, siano trasmessi alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative volte a fornire alle competenti Commissioni parlamentari, chiamate ad esprimere il parere sugli schemi di decreti legislativi, un'adeguata relazione sugli effetti dei medesimi.

9/5197/**19**. Perrotta.

La Camera,

visto l'atto camera n. 5197 contenente delega al Governo per il riassetto normativo nel settore dell'autotrasporto;

considerato che la Puglia è centrale nel sistema del trasporto su treno e su gomma ed il punto di collegamento tra i Paesi del Mediterraneo e quelli del centro-nord d'Italia;

Foggia è il punto di collegamento tra Adriatico e Tirreno, via Benevento;

occorre potenziare il sistema del trasporto nel sud ed in particolare della Puglia e renderlo più sicuro;

occorre rafforzare il trasporto su treno tra Adriatico e Tirreno e così la linea ferroviaria Foggia-Benevento, anche al fine di snellire il trasporto su gomma;

il rafforzamento del sistema del trasporto su treno ovvero di quello marittimo o aereo determinerà una riduzione del traffico stradale e renderà più sicuro e veloce il sistema dell'autotrasporto;

impegna il Governo

ad attivarsi per rafforzare e potenziare il sistema del trasporto in Puglia e compiere così tutte quelle iniziative utili e necessarie per rendere più efficiente, comodo e sicuro il collegamento tra la Puglia ed il resto d'Italia e d'Europa.

9/5197/**20**. Antonio Pepe, Patarino.