

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 rientrante 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,

premessò 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,

premessò 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,

premessò 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,

premesso 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,

premesso 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,

premesso 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,

premessi 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 reputi 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 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,

premessi 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 reputi 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 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,

premessi 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 reputi 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 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,

premessi 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.