SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

27º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 17 FEBBRAIO 1998

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3010) ***Modifiche al codice della strada in materia di trasporti eccezionali ed interventi in favore del settore dell'autotrasporto***

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2, 5
VERALDI *(PPI), relatore alla Commissione* . . . 2

DL 0642

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I lavori hanno inizio alle ore 16,05.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3010) ***Modifiche al codice della strada in materia di trasporti eccezionali ed interventi in favore del settore dell'autotrasporto***
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifiche al codice della strada in materia di trasporti eccezionali ed interventi in favore del settore dell'autotrasporto».

Prego il senatore Veraldi di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

VERALDI, *relatore alla Commissione.* La relazione governativa che accompagna il disegno di legge recita che le relative disposizioni sono volte a dare attuazione al protocollo d'intesa sottoscritto con le associazioni di categoria dell'autotrasporto il 6 novembre 1997: «un protocollo che prevede la presentazione a breve termine di un disegno di legge contenente interventi per l'anno 1998 volti ad adeguare la normativa relativa ai trasporti eccezionali e a ridurre in generale i costi di gestione delle imprese che svolgono trasporto di cose per conto di terzi».

Al fine di inquadrare il presente disegno di legge è opportuno preliminarmente accennare alla recente evoluzione normativa in materia d'autotrasporto di cose per conto di terzi. La legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante: «Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità» ha dettato disposizioni per consentire al mercato italiano di evolvere verso forme più competitive, prevedendo, fra l'altro, un piano triennale di benefici a favore delle imprese, con precise finalità, una razionalizzazione dei soggetti che organizzano il mercato, una delega al Governo per il riordino della disciplina inerente all'accesso alla professione d'autotrasportatore e per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio.

Gli schemi di decreto legislativo da ultimo citati sono stati presentati, per l'espressione del relativo parere, alle competenti Commissioni parlamentari. Il decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457: «Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione» approvato, con modificazioni, dal Senato l'11 febbraio 1998, prevede, all'articolo 12, una particolare forma di agevolazione a favore degli autotrasportatori di cose per conto terzi iscritti all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298 e degli autotrasportatori domiciliati e residenti negli Stati membri dell'Unione europea, consistente nella maggiorazione dell'ammontare dell'IVA detraibile ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972. In sede di conversione il Senato ha approvato emendamenti soppressivi di questa parte

del decreto-legge. Infine, il disegno di legge n. 2935 «Interventi nel settore dei trasporti ferroviari e marittimi», assegnato in sede deliberante all'8ª Commissione permanente, contiene una disposizione (articolo 8) relativa alla proroga dei componenti i comitati centrale e provinciali dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi; tuttavia, una disposizione analoga è stata poi inserita nella citata legge n. 457.

Prima di analizzare il contenuto dei disegno di legge n. 3010 è, inoltre, opportuno accennare al quadro normativo dell'Unione europea e, in particolare, alla scadenza del 1° luglio 1998, per l'eliminazione delle barriere all'accesso alla professione di autotrasportatore, prevista dal regolamento CEE n. 3118/93, come modificato dal regolamento n. 3315/94 a seguito dell'adesione alla Comunità dell'Austria, della Finlandia e della Svezia.

Nell'ottica dell'eliminazione di qualsiasi restrizione nei confronti degli autotrasportatori motivata dalla nazionalità o dallo stabilimento in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere fornita, si è preferito seguire la via di una liberalizzazione graduale anzichè immediata, allo scopo di evitare l'insorgenza di possibili problemi. Conseguentemente, è prevista una prima fase contraddistinta da un regime transitorio, caratterizzato da un «contingentamento comunitario delle autorizzazioni di cabotaggio», che potranno essere concesse ai vettori titolari della licenza di cui al regolamento n. 881/92 o a quelli abilitati dallo Stato membro di stabilimento, conformemente alla legislazione di quest'ultimo, ad effettuare trasporti di merci su strada. Tale regime transitorio troverà applicazione fino al 30 giugno 1998. A partire dal 1° luglio dello stesso anno, quindi, qualsiasi vettore rispondente ai requisiti prescritti sarà ammesso ad effettuare, senza restrizioni quantitative, trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro senza disporvi di una sede.

In tema di aiuti alle imprese è recentemente intervenuta una condanna, da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea all'Italia, per gli aiuti di Stato previsti dal decreto-legge n. 90 del 1990 (convertito con modificazioni dalla legge n. 165 del 1990) che ha disposto la concessione di un credito di imposta, a parziale copertura dell'incremento dei costi di trasporto, a favore delle imprese autorizzate all'esercizio dell'autotrasporto di merci per conto terzi iscritte all'albo degli autotrasportatori (articolo 13). Tale intervento era volto a neutralizzare gli effetti dell'aumento del costo dei carburanti per le imprese dei settore, evitando che tale incremento si traducesse in una corrispondente lievitazione delle tariffe. Si tratta di misure che nel tempo si sono poi susseguite più volte fino al decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 5 marzo 1997, n. 38. La Commissione europea ha espresso alle autorità italiane, con lettera pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* C 3/2 delle Comunità europee del 6 gennaio 1996, la propria intenzione – riconfermata nel corso di una riunione tenutasi il 21 giugno 1996 a Bruxelles presso la Commissione europea tra i rappresentanti del Governo italiano e i funzionari europei – di adottare una decisione negativa, con riferimento al *bonus* fiscale concesso per gli anni 1993 e

1994, considerato aiuto di Stato inammissibile ai sensi della normativa comunitaria. Tale decisione – contro la quale il Governo italiano ha proposto ricorso – è stata adottata il 22 ottobre 1996: essa dichiara illegale il regime di aiuti in questione ed impone all'Italia di sopprimerlo, di astenersi dall'introdurne di analoghi in futuro e di recuperare le somme erogate, maggiorate degli interessi. Il ricorso è stato deciso dalla Corte di giustizia e si è concluso con la condanna dell'Italia il cui Governo dovrà provvedere al recupero degli aiuti illegittimamente erogati.

Il comma 1 dell'articolo 1 del disegno di legge, contiene modifiche alla normativa in tema di trasporti eccezionali, contenuta nell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, intitolato: «Nuovo codice della strada». Da ultimo, modifiche a tale articolo sono state apportate dalla legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante: «Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità» (articolo 11).

La lettera *a)* modifica il comma 2-*bis* dell'articolo 10, che prevede il caso in cui l'autorizzazione all'effettuazione di trasporti eccezionali, possa essere rilasciata mediante il pagamento di un indennizzo forfettario in aggiunta alla tassa di circolazione, per trasporti di blocchi di pietra e manufatti industriali; la modifica proposta mira a rendere possibile il rilascio dell'autorizzazione, quando ne ricorrono le condizioni, in luogo dell'attuale formulazione che sembra avere carattere automatico.

La lettera *b)* sostituisce il comma 18 dell'articolo 10.

Il testo attualmente in vigore è il seguente: «18. Chiunque, senza aver ottenuto l'autorizzazione, esegua uno dei trasporti eccezionali indicati nei commi 2, 3 e 7 ovvero circoli con uno dei veicoli eccezionali indicati nel comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.175.000 a lire 4.700.000».

Il testo proposto è: «18. Chiunque senza aver ottenuto l'autorizzazione, ovvero violando anche una sola delle condizioni stabilite nell'autorizzazione, relative ai percorsi prestabiliti, ai periodi temporali, all'obbligo di scorta della polizia stradale o tecnica, nonchè superando anche uno solo dei limiti massimi dimensionali, di massa o di velocità indicati nell'autorizzazione medesima, esegua uno dei trasporti eccezionali indicati nei commi 2, 3 e 7, ovvero circoli con uno dei veicoli eccezionali indicati al comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.000.000 a lire 4.000.000;».

La sostituzione mira a rendere esplicite le fattispecie in cui si deve rilevare la violazione dell'articolo 10; conseguentemente, la modifica proposta dalla lettera *c)* riferisce al comma 18, nel nuovo testo, le violazioni che comportano l'irrogazione delle sanzioni. Di carattere formale e sempre sulla stessa materia, la modifica proposta dalla lettera *d)*.

La lettera *e)* contiene sanzioni per il personale che effettua una scorta tecnica al trasporto eccezionale e non osserva le relative prescrizioni e modalità di svolgimento. A tal fine è previsto un comma 26-*bis* (in verità essendo attualmente i commi dell'articolo 10 in numero di 26, si potrebbe prevedere direttamente un comma 27) che stabilisce una sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500.000 a lire 2.000.000. Ove il medesimo soggetto, in un periodo di due anni, sia

incorso per almeno due volte in una delle violazioni, consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della abilitazione da uno a tre mesi.

Il comma 2 dell'articolo 1 del disegno di legge n. 3010, differisce al 1° maggio 1998, l'entrata in vigore delle disposizioni dell'articolo 10 del codice della strada, in tema di scorta tecnica, che sono entrate in vigore il 1° gennaio 1998.

All'articolo 2 del disegno di legge n. 3010, sono dettate disposizioni in materia di autotrasporto di cose per conto di terzi.

Il comma 1 mira a ridurre i costi di esercizio, maggiorando la detrazione d'imposta di cui all'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 «Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto» per un ammontare, relativamente al 1998, commisurato ad un limite di spesa di 81 miliardi. L'intervento viene a riguardare sia gli autotrasportatori di cose per conto di terzi di nazionalità italiana che comunitaria.

Il comma 2 aumenta gli importi di deduzione forfetaria delle spese dal reddito d'impresa, elevandolo in modo che, secondo la relazione tecnica governativa, si prevede una minore entrata fiscale di lire 29 miliardi.

Il comma 3 estende al 1998 la validità delle disposizioni in materia di pagamento dei premi all'INAIL, consentendo la rateizzazione dei premi dovuti all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali dalle imprese che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi mediante autotreni ed autoarticolati ovvero autoveicoli (rispettivamente, voci 9121 e 9122 delle tariffe dei premi approvati con decreto ministeriale 18 giugno 1988), estendendo così il medesimo beneficio già previsto per l'anno precedente dall'articolo 6 del decreto-legge n. 1 del 1997. Il versamento potrà essere ripartito in quattro rate di eguale importo aventi le seguenti scadenze: 20 febbraio, 31 maggio, 31 agosto e 30 novembre. La rateizzazione non comporta alcun onere per interessi, essendo così esclusa l'applicazione dell'interesse di dilazione attualmente in vigore, pari al 15 per cento. La relazione tecnica valuta l'onere in 32 miliardi.

Il comma 4 autorizza il comitato centrale dell'albo nazionale degli autotrasportatori ad erogare contributi nella misura di 68 miliardi per il 1998, nel rispetto della normativa comunitaria.

Il comma 5 reca una disposizione per la definitiva liquidazione delle spese derivanti dalla riduzione dei pedaggi autostradali, prevista dal decreto-legge n. 516 del 1996 e dal decreto-legge n. 1 del 1997, autorizzando la spesa di 18 miliardi per il 1998.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore, senatore Veraldi, per la sua relazione.

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,25.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. LUIGI CIAURRO