

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

109° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 OTTOBRE 1991

Presidenza del Presidente BERNARDI

### INDICE

#### Disegni di legge in sede deliberante

«Norme sulla circolazione dei veicoli "mezzi d'opera" e assimilati» (2247-B) d'iniziativa del senatore Ianniello e di altri senatori, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 3, 4 e <i>passim</i>
CHIMENTI (DC) .....	11
CURCI, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> .....	3, 7
IANNIELLO (DC), <i>f.f. relatore alla Commissione</i> .....	2, 3, 6
MARNIGA (PSI) .....	4
PATRIARCA (DC) .....	4
SENESI (Com.-PDS) .....	4, 7, 12
VELLA (PSI) .....	5, 6

*I lavori hanno inizio alle ore 16,10.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**«Norme sulla circolazione dei veicoli "mezzi d'opera" e assimilati» (2247-B),**  
d'iniziativa del senatore Ianniello e di altri senatori, approvato dal Senato e  
modificato dalla Camera dei deputati  
(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Norme sulla circolazione dei veicoli "mezzi d'opera" e assimilati», d'iniziativa del senatore Ianniello e di altri senatori, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione sospesa nella seduta del 2 ottobre. Ricordo che avevamo sospeso l'esame del provvedimento al fine di individuare una soluzione alla situazione venutasi a creare con le modifiche apportate dalla Camera dei deputati al testo approvato dal Senato.

Prego il senatore Ianniello, in sostituzione del senatore Covello, di riferire sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

IANNIELLO, *f.f. relatore alla Commissione*. Signor Presidente, sostituisco il senatore Covello per delega ricevuta, in quanto sono il proponente del disegno di legge. Del provvedimento ci siamo ampiamente interessati in prima lettura. La Camera dei deputati ha apportato due tipi di modifiche; uno credo di natura strettamente tecnica, dovuto allo slittamento della data di entrata in vigore delle nuove norme in conseguenza del ritardo che il Parlamento ha avuto nell'approvare il provvedimento (e su questo credo non vi sia da discutere); il secondo tipo di modifiche riguarda invece la soppressione di una serie di norme che riguardavano il gettito dell'indennizzo di maggior usura pagato dai mezzi d'opera.

La formula adottata dalla Camera dei deputati prevede che l'intero gettito venga versato all'erario, cioè allo Stato. Su tale argomento erano stati presentati dal sottoscritto, nel corso dell'ultima seduta, alcuni emendamenti, mentre un altro era stato presentato dal senatore Chimenti. Fermo restando il versamento all'erario dello Stato, importo, secondo quanto intendo proporre, dovrebbe essere devoluto per l'utilizzo agli enti proprietari delle strade, ammesso - e sembra ovvio - che trattandosi di un indennizzo specifico dovuto alla maggiore usura del manto stradale, il gettito vada appunto interamente devoluto ai proprietari delle strade, che sono i comuni, le province, l'ANAS e i concessionari. Sono infatti questi gli enti tenuti alla maggiore manutenzione delle strade esposte al transito dei cosiddetti «mezzi d'opera».

L'attuale codice della strada, all'articolo 10, comma 8, prevede che tale gettito venga ripartito tra i proprietari delle strade con l'obbligo preciso di far fronte alla relativa manutenzione. I due decreti ministeriali che avevano fissato i criteri di ripartizione (tre decimi all'ANAS e sette decimi alle Regioni per devolverli poi a comuni e province) non avevano affrontato il tema di quanto previsto nel codice della strada per impegnare il Governo e i ministri competenti a redistribuire il gettito dell'indennizzo per maggiore usura tra gli enti proprietari della rete stradale in misura proporzionale all'estensione della rete medesima nel relativo ambito comunale, provinciale e regionale.

In considerazione dell'opportunità di approvare rapidamente il testo, senza doverlo nuovamente rinviare alla Camera dei deputati, annuncio il ritiro degli emendamenti 3.1 e 3.2 da me presentati, in quanto predisporrò un apposito ordine del giorno in merito. Vorrei anche pregare il senatore Chimenti di ritirare l'emendamento 3.3, perchè solo in questo modo riusciremo ad approvare la legge. Possiamo sempre impegnare il Governo affinché, in sede di emanazione delle nuove norme, oppure attraverso un emendamento ai disegni di legge collegati alla legge finanziaria, preveda appunto una diversa destinazione dell'indennizzo di maggiore usura.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo condivide decisamente l'opinione sull'opportunità che queste maggiori somme vadano destinate all'indennizzo per maggior usura e, perciò, distribuite tra gli enti proprietari. Sottolinea anche che sono in corso di discussione le norme relative al nuovo codice della strada, che deve seguire i tempi di approvazione imposti dalla legge delega. Il Governo ha già presentato un testo al Parlamento che lo dovrà esaminare entro 60 giorni: in quella sede dovremo modificare l'articolo 10 del nuovo codice stradale, poichè l'attuale testo fa riferimento solamente ai mezzi eccezionali, mentre vanno compresi anche i mezzi d'opera. Con l'occasione si potrebbe prevedere la ripartizione suddetta che, ripeto, il Governo condivide e che mi sembra incontri il favore dell'unanimità delle forze politiche.

Per questi motivi mi sembra che il provvedimento possa essere licenziato con l'impegno dell'Esecutivo di prevedere all'articolo 10 ed all'articolo 34 del codice della strada le modalità attraverso cui i fondi possono essere ripartiti tra i legittimi proprietari delle strade. Per quanto attiene, poi, all'approvazione di un emendamento di modifica della legge finanziaria non mi sembra di poter esprimere un'opinione al riguardo.

PRESIDENTE. Non possiamo però nascondere che nel momento in cui il disegno di legge diventerà definitivamente legge dello Stato senza contenere tale previsione, verrà attivata una procedura che esclude di fatto la ripartizione a favore degli enti proprietari dell'autostrada. Dovremmo quindi aspettare il decreto delegato del codice della strada perchè la norma possa essere modificata.

IANNIELLO, *f.f. relatore alla Commissione*. Il Governo deve provvedervi entro il 31 dicembre 1991.

PRESIDENTE. Abbiamo 45 giorni per esprimere le nostre osservazioni sul testo governativo, quindi il Governo si riserverà di esaminare il nostro parere, limitandosi a recepire o rigettare le nostre indicazioni, dopo di che ci rinvierà il testo del codice della strada su cui dovremo esprimere un parere definitivo. Il provvedimento sarà, poi, trasmesso al Governo per l'approvazione e la stesura dei decreti delegati per l'anno 1992.

Da parte dell'Aiscat mi è giunta una certa osservazione. Se la quota di esazione deve essere ripartita tra lo Stato e gli enti proprietari, l'esattore che sta al casello autostradale diventa in parte esattore dello Stato, perciò dovrebbe fare una doppia ricevuta, perchè altrimenti lo Stato non sarebbe in grado di sapere quale mezzo sia transitato, se un autobus, un TIR o un mezzo d'opera. Facendo una doppia ricevuta, si inserirebbe però un'ulteriore complicazione che non so quanto potrebbe incidere sulla funzionalità dell'esazione.

PATRIARCA. Signor Presidente, di fronte a queste difficoltà, mi viene da pensare che il Presidente della Commissione bilancio della Camera avrà voluto fare una enunciazione di principio, perchè nel dettaglio si creano una serie di complicazioni non accogliendo l'emendamento. L'attuazione del disegno di legge porterà infatti alla creazione di un regime in base al quale lo stato effettuerà l'esazione con le difficoltà enunciate dal Presidente; vi sarà però un periodo nel quale, fino a quando non entrerà in vigore il nuovo codice della strada opportunamente modificato, vigerà una sorta di doppio regime. Vale allora forse la pena chiedere all'altro ramo del Parlamento di compiere un opportuno approfondimento rispetto a ragioni oggettive che militano a sostegno dei nostri emendamenti. Si potrebbe allora predisporre un nuovo emendamento invitando la Camera a concordare su tale proposta.

SENESI. Potremmo invece compiere noi la modifica dell'attuale codice della strada con l'inserimento dei «mezzi d'opera».

MARNIGA. Non possiamo farlo noi!

SENESI. Ciò consentirebbe di non avere una vacanza di riscossione. Potremmo scegliere una soluzione generica che salvaguardi la situazione transitoria, per disciplinare da subito la ripartizione attraverso una modifica dell'articolo relativo del codice della strada oggi in vigore.

PRESIDENTE. In questo caso si dovrebbe modificare il disegno di legge.

SENESI. Signor Presidente, capisco le buone intenzioni circa la presentazione di un ordine del giorno, ma onestamente devo dire che gli ordini del giorno sono una pura e semplice raccomandazione. Ritengo invece, per avere certezze per quanto concerne la ripartizione, così come nello spirito enunciato prima dal relatore e contenuto negli emendamenti presentati, che la ripartizione delle maggiori entrate,

derivante dalla nuova disciplina che verrà approvata in seconda lettura dalla nostra Commissione, dovrebbe determinare certezze immediate per gli enti proprietari delle strade.

In questo senso, un emendamento potrebbe essere presentato direttamente nel corso della discussione sul disegno di legge di accompagnamento alla legge finanziaria. Ciò consentirebbe di ottenere l'efficacia del provvedimento al nostro esame.

La perplessità che noi solleviamo non è tanto riferita al fatto che vi sia un ente unico a riscuotere, ma la ricaduta che potranno determinare le maggiori entrate. Infatti, queste verranno convogliate nel bilancio dello Stato: siccome gli enti proprietari (in questo caso comuni, province e Regioni) dispongono di ben poche cifre per la manutenzione stradale, e considerando che l'indice di sinistrosità delle strade, al di là di quali mezzi vi circolino, è uno degli aspetti più drammatici che noi registriamo nel nostro territorio, ritengo che da parte nostra dovremmo presentare un emendamento e attivarci perchè la competente Commissione non solo lo recepisca, ma lo approvi. Sarebbe peraltro un emendamento a costo zero in quanto si tratterebbe di ripartire immediatamente una nuova entrata, fatte salve le riserve per il Ministero del tesoro. Ma nella ripartizione non si avranno maggiori oneri per lo Stato, perchè la nuova tariffa deve ancora essere attivata. Il bilancio dello Stato non subirebbe quindi alcuna modifica.

Così come abbiamo favorito, come parte politica, sia durante la precedente lettura, sia presso l'altro ramo del Parlamento, il percorso di questo disegno di legge, noi intendiamo mantenere il nostro orientamento favorevole. Chiediamo soltanto un atto di coerenza rispetto all'impegno cui vincolare il Governo mediante un ordine del giorno. Abbiamo infatti l'occasione di farlo con riferimento alla sede di approvazione del disegno di legge di accompagnamento della legge finanziaria.

Possiamo allora proporre una modifica al disegno di legge di accompagnamento cioè il n. 3004, il cui articolo 15 è una sorta di *omnibus*, prevedendo un titolo che riguardi specificamente questo argomento, avendo peraltro una certa forza nei confronti della Commissione bilancio in quanto, riempiendo in questo modo il vuoto, non vi sarebbe modifica di bilancio. Mi auguro che i tempi di approvazione del codice della strada verranno rispettati, ma sappiamo che per modificare tale codice ci sono voluti circa sedici anni, e non conosciamo le sorti future, non tanto in questa Commissione, quanto poi nell'applicazione reale. Attendere questo tempo vorrebbe dire mettere in difficoltà le società di gestione, i comuni e le province.

VELLA. Signor Presidente, esprimiamo naturalmente una posizione favorevole rispetto a quanto detto dal relatore e all'ordine del giorno che s'intende presentare. Ci sembra infatti opportuno e giusto che questi proventi vadano nelle casse degli enti proprietari delle reti stradali.

Una piccola osservazione vorrei dedicarla alla stesura dell'ordine del giorno circa un riferimento al criterio del numero dei mezzi d'opera in circolazione in ciascuna area geografica. Non poche sono infatti le difficoltà di elaborare una statistica, e ciò rischierebbe peraltro di

aggravare notevolmente i compiti degli organi di controllo sui mezzi d'opera in circolazione. Questo potrebbe essere anche un aspetto marginale, ma comunque credo sia opportuno tenerne conto.

**PRESIDENTE.** Occorre tener conto del fatto che un'impresa che si sposta a lavorare in un'altra Regione porta con sé il mezzo d'opera da utilizzare, mentre in quel caso il beneficio andrebbe alla Regione d'origine.

**VELLA.** Per quanto riguarda la preoccupazione della senatrice Senesi, preoccupazione degna di considerazione e forse comune a tutti i colleghi, direi di non escludere la possibilità cui la collega faceva riferimento. Non so se sia praticabile fino in fondo il suggerimento da lei dato, ma se esiste la possibilità concreta di addivenire ad una modifica in termini di maggiore urgenza, credo che tutti dobbiamo convenire su questa necessità. Proporrei allora eventualmente di inserire nell'ordine del giorno anche un impegno per il Governo a verificare le possibilità di inserire nel disegno di legge di accompagnamento della legge finanziaria un emendamento che possa concretizzare l'ipotesi auspicata da tutta la Commissione. Si potrebbero cioè avanzare due ipotesi in quanto, avendo il Governo dato la sua adesione all'impostazione, non avrà difficoltà a praticare *iter* più celeri per consentire agli enti proprietari di incamerare proventi che secondo noi è giusto vadano nelle loro casse.

**IANNIELLO, f.f. relatore alla Commissione.** Accolgo i due suggerimenti del collega Vella: il primo relativo alla totale eliminazione del riferimento al numero dei mezzi d'opera in circolazione o immatricolati in ciascuna area geografica (credo che il criterio attuale sia già sufficiente per stabilire un'equa ripartizione); il secondo di prevedere sia il riferimento alla sede di emanazione delle norme delegate sul nuovo codice della strada, che alla sede di definizione dei provvedimenti di accompagnamento della legge finanziaria. A mio parere è necessario citare la legge in base alla quale avviene il prelievo. Tenete presente che con l'attuale regime di esazione, l'entrata viene già ripartita col criterio dei tre decimi e dei sette decimi. Si tratta solo, come prevede il codice stradale attualmente in vigore, di dire che i proventi vanno ripartiti con questo criterio e che cambia il meccanismo di esazione.

Accogliendo pertanto i suggerimenti dei colleghi, presento il seguente ordine del giorno:

«L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,

in sede di approvazione del disegno di legge n. 2247/B concernente «Norme sulla circolazione dei veicoli "mezzi d'opera"»,

considerato che, se è vero che la norma di cui all'articolo 2, comma 1, della legge n. 405 del 1990 attribuisce al Ministero del tesoro il gettito globale di maggiori o nuove entrate, è altrettanto vero che, nel caso specifico, l'indennizzo per maggiore usura del manto stradale non può non essere devoluto agli enti proprietari di strade, i quali, per legge, sono tenuti alla maggiore manutenzione;

tenuto conto che la preesistente normativa sulla ripartizione del «gettito di maggiore usura» traeva origine dal D.M. 23/1/1984 (Gazzetta Ufficiale n. 40 del 9 febbraio 1984) e del D.M. 14/2/1984 (Gazzetta Ufficiale n. 351 del 22 dicembre 1984) i quali erano stati emanati ai sensi dell'articolo 10, comma ottavo, del codice della strada che tassativamente fissava il predetto principio;

visto che la nuova disciplina nulla modifica sul prelievo imposto all'utente della strada se non il semplice meccanismo di esazione;

impegna il Governo

in sede di emanazione delle norme delegate del nuovo codice della strada, ovvero in sede di approvazione dei disegni di legge collegati alla legge finanziaria, a prevedere la destinazione del gettito derivante dall'indennizzo di maggiore usura dovuto dai «mezzi d'opera», agli enti proprietari della rete stradale (Comuni, Province, ANAS) e alle concessionarie autostradali, nel rispetto dei criteri tuttora in vigore, vale a dire dei tre decimi a favore dell'ANAS e dei sette decimi a favore delle Province e dei Comuni, in misura proporzionale alla estensione della rispettiva rete di proprietà».

0/2247-B/1/8

IANNIELLO, CHIMENTI, VELLA

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno, salvo l'inciso «ovvero in sede di approvazione dei disegni di legge collegati alla legge finanziaria», che accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno.

SENESI. Dichiaro l'astensione del Gruppo comunista-PDS.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno.

**È approvato.**

Passiamo all'esame delle singole modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

#### Art. 1.

1. All'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 1 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, e successivamente modificato dalla legge 2 agosto 1990, n. 229, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al primo comma è abrogato il numero 2);

b) il dodicesimo comma è sostituito dal seguente:

«Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteri-

stiche costruttive e funzionali delle macchine agricole e operatrici, quando ricorrono le disposizioni contenute nel presente articolo»;

c) al tredicesimo comma sono soppresse, in fine, le parole: «e di quelli di cui al primo comma, numero 2)».

2. Dopo l'articolo 10 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, è inserito il seguente:

«Art. 10-bis. - (*Circolazione dei mezzi d'opera*). - 1. Sono «mezzi d'opera» i veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali d'impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione e mineraria e assimilati, ovvero che completano durante la marcia il ciclo produttivo di specifici materiali per le costruzioni edilizie; tali veicoli possono essere adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33. I mezzi d'opera devono essere altresì idonei allo specifico impiego nei cantieri o utilizzabili a uso misto su strada e fuoristrada.

2. I veicoli di cui al comma 1, ancorchè con rimorchio o semirimorchio, sono qualificati mezzi d'opera sulla carta di circolazione in conformità alle caratteristiche tecnico-costruttive e operative stabilite dal Ministro dei trasporti con proprio decreto; non possono comunque superare i limiti di cui all'articolo 32, nonchè il peso massimo a pieno carico di 56 tonnellate.

3. La circolazione dei mezzi d'opera in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33 è limitata alle sole strade, o tratti di esse, non comprese negli appositi elenchi di cui al comma 4, nel rispetto della segnaletica ivi installata.

4. L'ANAS per le autostrade e le strade statali, le concessionarie autostradali per le autostrade in concessione e le regioni per le strade provinciali e comunali, redigono gli elenchi delle rispettive strade, o tratti di esse, che per motivi di sicurezza o di tutela del patrimonio stradale non sono idonei al transito dei veicoli indicati nel comma 3. Gli enti predetti trasmettono gli elenchi, entro il 31 marzo di ogni anno, al Ministro dei lavori pubblici che ne cura la pubblicazione annuale nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana. È fatto obbligo al conducente di accertare, prima dell'inizio del viaggio, le condizioni di percorribilità delle strade e autostrade, consultando anche telefonicamente i competenti compartimenti dell'ANAS, i quali prenderanno nota dell'avvenuto accertamento. A tali compartimenti dovrà pervenire tempestivamente, da parte degli enti preposti, comunicazione di ogni variazione eventualmente intervenuta rispetto allo stato di transitabilità riportato negli elenchi annuali.

5. Fermo restando il disposto del sesto comma dell'articolo 10, i mezzi d'opera devono essere muniti, ai fini della circolazione, di apposito contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento di un indennizzo di usura, per un importo pari alla tassa di possesso, da corrispondere contestualmente alla stessa e per la stessa durata. Per la circolazione sulle autostrade dei mezzi d'opera deve essere corrisposta un'ulteriore somma, ad integrazione dell'indennizzo di usura. Tale somma è equivalente alla tariffa autostradale applicata al veicolo in condizioni normali, maggiorata del 50 per cento, e deve essere versata esclusivamente alle porte controllate manualmente.



6. I mezzi d'opera a pieno carico non possono superare le velocità di 40 e di 60 chilometri orari, rispettivamente all'interno e all'esterno dei centri abitati. Possono circolare sulle autostrade solo se la velocità stabilita dal decreto di cui al comma 2 ed indicata sulla carta di circolazione è superiore a quella minima consentita sulle autostrade.

7. Chiunque circola con un veicolo avente un carico eccedente i limiti di peso stabiliti nell'articolo 33, senza avere sulla carta di circolazione l'indicazione di mezzo d'opera, ovvero senza essere in possesso della autorizzazione di cui all'articolo 10, è punito con la sanzione prevista dall'articolo 58, nono comma, oltre a quella stabilita dall'articolo 121 per l'eccedenza di peso che risulterà all'atto del controllo. Il sequestro del veicolo previsto dall'articolo 13, terzo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689, sarà mantenuto fino all'adempimento della prescrizione omessa.

8. Chiunque adibisce mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste nel comma 1, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da lire 500.000 a lire 2.000.000 e con la sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi. La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta la violazione e trasmessa, senza ritardo, all'ufficio provinciale della motorizzazione civile che adotterà il provvedimento di sospensione. Alla terza violazione, accertata in un periodo di cinque anni, è disposta la revoca, sulla carta di circolazione, della qualifica di mezzo d'opera.

9. Chiunque transita con un mezzo d'opera in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33, sulle strade e sulle autostrade non percorribili ai sensi del presente articolo, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da lire 200.000 a lire 1.000.000.

10. Se il mezzo d'opera circola senza il contrassegno di cui al comma 5, il conducente è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da lire 100.000 a lire 400.000; se non è stato corrisposto l'indennizzo d'usura previsto dal medesimo comma 5, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 1, terzo comma, della legge 24 gennaio 1978, n. 27, e successive modificazioni, a carico del proprietario».

Il comma 1 non è stato modificato.

Metto ai voti il comma 2 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 1 con le modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

## Art. 2.

1. Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dei trasporti e del tesoro, con decreto da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità per il pagamento dell'indennizzo d'usura istituito dall'articolo 10-*bis* del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì stabilite le caratteristiche del contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento dell'indennizzo d'usura e le relative norme per il rilascio.

3. Il decreto di cui al comma 2 dell'articolo 10-*bis* del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, è emanato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Il Ministro dei lavori pubblici, in attuazione di quanto stabilito dal comma 3 dell'articolo 10-*bis* del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, emana, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con proprio decreto, le norme per la formazione degli elenchi delle strade non percorribili con mezzi d'opera in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33 e per il loro aggiornamento.

5. Gli elenchi di cui al comma 4 dell'articolo 10-*bis* del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, sono trasmessi al Ministro dei lavori pubblici, in sede di prima applicazione della presente legge, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

I primi due commi non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti i commi 3, 4 e 5 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**Sono approvati.**

Metto ai voti l'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

## Art. 3.

1. I proventi dell'indennizzo di usura, di cui al comma 5 dell'articolo 10-*bis* del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*All'articolo 3 sostituire il comma 1 con il seguente:*

1. I proventi dell'indennizzo di usura di cui al comma 5 dell'articolo 10-bis del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, affluiscono interamente in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, ai fini della successiva assegnazione ad appositi capitoli dello stato di previsione della spesa del ministero del tesoro, limitatamente alla parte non eccedente le entrate registrate nell'anno precedente.

3.1

IANNIELLO

*All'articolo 3 dopo il comma 1 aggiungere:*

Le disponibilità di cui al comma 1, nel limite delle entrate registrate nell'anno precedente, sono assegnate in ragione, rispettivamente, di 3 decimi dei proventi stessi all'ANAS per interventi sulle strade statali e di 7 decimi alle amministrazioni regionali per interventi sulle strade provinciali e comunali.

3.2

IANNIELLO

*Sostituire l'articolo 3 con il seguente:*

1. I proventi dell'indennizzo di usura di cui al comma 5 dell'articolo 10-bis del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1989, n. 393, affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, ai fini della successiva assegnazione ad appositi capitoli dello stato di previsione della spesa del ministero del tesoro.

2. Le disponibilità di cui al comma 1 sono assegnate in ragione, rispettivamente, di 3 decimi dei proventi stessi all'ANAS per interventi sulle strade statali e di 7 decimi alle amministrazioni regionali per interventi sulle strade provinciali e comunali.

3. Le somme da versare a ciascuna amministrazione regionale sono determinate con decreto del ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro del tesoro, sulla base della estensione della rete di area transitabile con mezzi d'opera esistente nella regione.

4. Le somme di cui al comma 3 sono assegnate da ciascuna regione alle provincie e ai comuni in misura proporzionale all'estensione delle rispettive tratte transitabili con mezzi d'opera.

3.3

CHIMENTI

Ricordo che il senatore Ianniello ha ritirato gli emendamenti 3.1 e 3.2.

CHIMENTI. Accolgo l'invito del collega Ianniello a ritirare l'emendamento 3.3, tenendo conto anche delle motivazioni che lo hanno spinto a quell'invito. Faccio presente, però, che in questo

momento l'ordine del giorno andava forse rivolto alla nostra Commissione, considerato che il Governo ha già provveduto ad emanare le nuove norme del codice della strada, che noi cominceremo ad esaminare tra qualche giorno. Comunque, l'ordine del giorno potrà essere a futura memoria dello stesso Governo e a memoria quasi presente della nostra Commissione. Avendo apposto la mia firma all'ordine del giorno, ritiro l'emendamento 3.3.

PRESIDENTE. Metto ai voti il comma 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

La Camera dei deputati ha soppresso i commi 2, 3 e 4 del testo approvato dal Senato.

Poichè nessuno ne propone il ripristino, metto ai voti l'articolo 3 con le modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 4 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

#### Art. 4.

1. Le disposizioni di cui agli articoli 1 e 3 entrano in vigore decorsi tre mesi dalla data di pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Metto ai voti l'articolo 4 con le modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Passiamo alla votazione finale.

SENESI. Dichiaro l'astensione del Gruppo comunista-PDS.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

*I lavori terminano alle ore 16,45.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOIT SSA MARISA NUDDA