

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 76° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 NOVEMBRE 1990

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Norme sulla circolazione dei veicoli "mezzi d'opera" e assimilati» (2247), d'iniziativa dei senatori Ianniello ed altri

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE .....	Pag. 14, 15 19
IANNIELLO (DC), f.f. relatore alla Commissione	15, 18
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti .....	15
VISCONTI (PCI) .....	15

«Disposizioni in materia di trasporti» (2479), approvato dalla Camera dei deputati (Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE .....	2, 3, 4 e passim
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) .....	14
REZZONICO (DC) .....	3, 5
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti .....	4
SENESI (PCI) .....	3, 4
VISCA (PSI), relatore alla Commissione .....	2, 4

*I lavori hanno inizio alle ore 15,35.*

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

«Disposizioni in materia di trasporti» (2479), approvato dalla Camera dei deputati  
(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Disposizioni in materia di trasporti», già approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta del 14 novembre.  
Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Visca.

VISCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, ricordo che nella scorsa seduta avevo illustrato il seguente ordine del giorno:

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

considerato che il trasporto ferroviario e il trasporto aereo sono sottoposti ad imposizione IVA ad aliquota ordinaria; che ciò, per quanto concerne l'ente Ferrovie dello Stato, crea rilevanti problemi gestionali e tariffari e per quanto concerne il trasporto aereo addirittura costituisce forte penalizzazione rispetto al trattamento finora applicato negli altri Paesi della CEE, dove il servizio aereo è esente da imposte o ne risulta assoggettato in misura di gran lunga inferiore; che occorre superare tale vincolo strutturale nella definizione del sistema tariffario, per essere coerenti con gli indirizzi maturati nell'ambito comunitario;

rilevato che ancora oggi, il trasporto aereo è sottoposto ad imposizione IVA ad aliquota ordinaria del 19 per cento, mentre negli altri Stati della CEE l'imposizione sul trasporto domestico è nulla o assai più ridotta, come risulta dalla seguente tabella:

Gran Bretagna .....	0
Danimarca .....	0
Irlanda .....	0
Grecia .....	6 per cento
Olanda .....	6 per cento
Belgio .....	6 per cento
Francia .....	5,5 per cento
Portogallo .....	8 per cento
Lussemburgo .....	6 per cento
Spagna .....	12 per cento
Germania .....	14 per cento
Italia .....	19 per cento,

impegna il Governo:

a rispettare l'impegno già assunto nel 1988 e quindi ad assumere provvedimenti mirati alla riduzione della aliquota IVA applicabile al trasporto aereo e ferroviario nell'ordine del 9 per cento».

(0/2479/1/8)

In considerazione dell'accoglimento, da parte della Camera dei deputati, in sede di esame del disegno di legge finanziaria per il 1991, di un emendamento concernente la stessa materia, all'ultima riga dello stesso ordine del giorno, le parole: «e ferroviario» debbono considerarsi soppresse.

PRESIDENTE. Annuncio che da parte dei colleghi Visca e Rezzonico è stato presentato un ordine del giorno che invita il Governo ad utilizzare il Fondo programmazione e progettazione previsto all'articolo 9 del disegno di legge n. 2479 anche per il piano degli interporti. Appongo anche la mia firma in calce a detto ordine del giorno.

SENESI. Signor Presidente, siccome il Fondo si riferisce a progetti integrati, noi non abbiamo nulla in contrario alla proposta che si studino e si verifichino i progetti degli interporti. Chiediamo però un'integrazione dell'ordine del giorno: sarebbe interessante che lo studio dei progetti integrati si riferisse anche alle adduzioni stradali e non solo a quelle ferroviarie.

Quando si esaminano i progetti degli interporti, infatti, oltre alle adduzioni ferroviarie c'è da tener presenti le adduzioni stradali. Quindi chiedo non un'analisi degli interporti in senso generale, bensì che sia esplicito come il progetto di studio sugli interporti deve essere integrato con strade e ferrovie.

Poichè già ieri abbiamo domandato chiarimenti al Ministro a proposito del piano triennale ANAS, dalla cui lettura non risulta certo il coordinamento tra interventi stradali e interporti, chiedo che l'ordine del giorno venga integrato in tal senso.

Sull'ordine del giorno del collega Visca che impegna il Governo ad assumere provvedimenti mirati alla riduzione dell'IVA in riferimento al trasporto aereo mi dichiaro d'accordo. Vorrei ricordare comunque che al comitato per i pareri, previsto dall'articolo 5 della legge n. 449, si sostituisce una conferenza. Oggi come oggi però il comitato è operante e so che entro l'11 di dicembre deve esprimersi, per esempio, sull'impianto della Malpensa e che ci deve essere un decreto di copertura finanziaria. Vorrei perciò chiedere al ministro Bernini di provvedere in tempi tecnici rapidi, altrimenti corriamo il rischio che ci siano ritardi.

REZZONICO. Accolgo senz'altro la richiesta della collega Senesi e modifico l'ordine del giorno in questo senso:

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

invita il Governo ad utilizzare il Fondo programmazione e progettazione previsto all'articolo 9 del disegno di legge n. 2479 anche

per il piano degli interporti di cui all'articolo 2 della legge 4 agosto 1990, n. 240, avendo particolare attenzione al sistema viario, stradale e autostradale correlato agli interporti stessi;

invita inoltre il Governo ad utilizzare l'accantonamento «Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture e impianti tecnologici nelle aree urbane e istituzione del fondo programmazione e progettazione» di cui al comma 3 dell'articolo 9 del disegno di legge n. 2479 anche per oneri di organizzazione».

(0/2479/3/8)

VISCA, REZZONICO, BERNARDI

PRESIDENTE. Ricordo che nella scorsa seduta era stato presentato anche il seguente ordine del giorno:

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

con riferimento alle procedure di cui all'articolo 8,

impegna il Governo

ad applicarle secondo le seguenti linee direttive:

a) la convocazione delle conferenze riguardanti le opere ferroviarie indicate con priorità nel «Piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente Ferrovie dello Stato» e le opere aeroportuali previste per gli scali di Roma Fiumicino, di Milano Malpensa e di Milano Linate, opere per le quali è già disponibile la progettazione esecutiva, deve avvenire entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge;

b) per le opere aeroportuali, la convocazione della conferenza sostituisce ed assorbe a tutti gli effetti il parere del comitato di cui all'articolo 5 della legge n. 449 del 1985;

c) la convocazione di cui al comma 1 dell'articolo 8 deve in ogni caso essere estesa a tutte le amministrazioni dello Stato e a tutti gli altri soggetti pubblici comunque interessati alla realizzazione dei progetti (ad esempio per le opere aeroportuali le amministrazioni delle dogane, della sanità e dell'interno);

d) la conferenza può valutare ed esprimersi su piani e programmi afferenti ad un complesso di opere in una fase preliminare alla valutazione ed approvazione dei progetti esecutivi degli interventi;

e) eventuali varianti ai progetti approvati dovute a fatti imprevedibili sono esaminate ed approvate da altra conferenza, da convocarsi in tempi brevissimi».

(0/2479/2/8)

VISCA

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, il Governo accoglie gli ordini del giorno 0/2479/2/8 e 0/2479/3/8, mentre accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno 0/2479/1/8.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori se insistono per la votazione.

VISCA, *relatore alla Commissione*. No, signor Presidente.

REZZONICO. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

1. Per la realizzazione del programma decennale di risanamento e di sviluppo dell'ente Ferrovie dello Stato, predisposto in attuazione dell'articolo 3, numero 3), della legge 17 maggio 1985, n. 210, l'ente stesso è autorizzato a contrarre mutui, anche con istituti di credito esteri, nel limite complessivo di lire 8.900 miliardi nel triennio 1990-1992, in ragione di lire 1.950 miliardi nel 1990, di lire 3.600 miliardi nel 1991 e di lire 3.350 miliardi nel 1992. Tali somme sono destinate all'attuazione del programma nazionale di velocizzazione della rete ferroviaria, al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dell'Italia meridionale e alla realizzazione o al potenziamento di valichi ferroviari alpini. Relativamente agli anni 1991 e 1992, il 50 per cento dei mutui predetti deve essere contratto nel secondo semestre.

2. L'ammortamento dei mutui di cui al comma 1 è a carico del bilancio dello Stato. Al relativo onere per il triennio 1990-1992, valutato in lire 100 miliardi per l'anno 1990, in lire 470 miliardi per l'anno 1991 e in lire 800 miliardi per l'anno 1992, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7843 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990 e corrispondenti capitoli per gli anni successivi, all'uopo intendendosi soppressa l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 6, della legge 22 dicembre 1986, n. 910.

3. Ai suddetti mutui si applicano le norme di cui agli articoli 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280, e successive modificazioni.

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5. Alla realizzazione del programma di cui al presente articolo si provvede altresì con le risorse già autorizzate per l'attuazione del decreto ministeriale 48-T *Bis* del 5 marzo 1987.

6. I programmi di attività annuali e poliennali di cui all'articolo 3, numero 3), della legge 17 maggio 1985, n. 210, costituiscono strumento di attuazione delle scelte strategiche del piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 15 maggio 1986, e si conformano alle seguenti linee di indirizzo:

a) integrazione compiuta tra la rete ferroviaria italiana e quella europea, avendo particolare riguardo all'alta velocità e ai valichi;

b) ammodernamento strutturale e funzionale della rete meridionale e insulare;

c) adozione delle iniziative necessarie a realizzare l'intermodalità dei passeggeri, con particolare riferimento alla integrazione con la rete metropolitana, e delle merci;

- d) rinnovamento tecnologico e completamento infrastrutturale della rete ferroviaria, con particolare riguardo agli assi trasversali;
- e) recupero e sviluppo della rete di interesse locale;
- f) aggiornamento tecnologico del parco rotabile e della rete.

7. I programmi di attività annuali e poliennali di cui all'articolo 3, numero 3), della legge 17 maggio 1985, n. 210, sono trasmessi dal Ministro dei trasporti alle competenti Commissioni parlamentari entro quindici giorni dalla deliberazione da parte dell'ente Ferrovie dello Stato, per l'espressione di un parere motivato. Le Commissioni si pronunciano nel termine di trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, i programmi sono comunque approvati ai sensi del citato numero 3) dell'articolo 3 della legge n. 210 del 1985.

**È approvato.**

#### Art. 2.

1. Con riferimento a quanto previsto, ai fini della revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico dell'ente Ferrovie dello Stato, dall'articolo 13, comma 18, della legge 11 marzo 1988, n. 67, e dal comma 6 del presente articolo, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, su conforme parere delle regioni interessate, determina i tratti da trasferirsi, i relativi beni ed i servizi, le modalità di interconnessione con la rete nazionale e le risorse finanziarie necessarie alla gestione e relative modalità di erogazione. Le tratte ferroviarie trasferite sono gestite da società per azioni a prevalente capitale pubblico, con la partecipazione dell'ente Ferrovie dello Stato e degli enti locali, secondo gli indirizzi del piano regionale dei trasporti.

2. Le gestioni commissariali governative cederanno alle costituenti società di cui al comma 1 le linee e gli impianti interessati. A tal fine il Ministro dei trasporti è autorizzato ad emanare disposizioni relative al conferimento, da parte delle gestioni commissariali governative, alle costituenti società, delle linee ed impianti eserciti, alla liquidazione delle gestioni governative, alla costituzione, nell'ambito della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di un apposito ufficio preposto all'amministrazione delle partecipazioni derivanti dai predetti conferimenti e alla successiva cessione, anche parziale, di tali partecipazioni alle regioni e ad organismi privati.

3. I rapporti tra le società di gestione e le regioni sono regolati da apposite convenzioni che determinano i programmi di investimento e le modalità di esercizio.

4. Alle stesse società saranno conferiti, una volta esperite le procedure di cui all'articolo 16 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e all'articolo 1 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, convertito dalla legge 8 maggio 1933, n. 624, gli impianti e le linee delle ferrovie esercitate in regime di concessione, secondo le modalità previste dal primo comma dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

5. A modifica di quanto previsto al comma 1 dell'articolo 6 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, l'importo complessivo, dall'anno 1990, per compensazione per obblighi di servizio pubblico e normalizzazione dei conti, in conformità ai regolamenti CEE n. 1191/69 e n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, è fissato in lire 4.300 miliardi, di cui non oltre lire 2.200 miliardi per la compensazione di oneri derivanti dalle tariffe sociali applicate ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del citato regolamento CEE n. 1191/69.

6. Il termine di un anno previsto dal comma 18 dell'articolo 13 della legge 11 marzo 1988, n. 67, prorogato a due anni dall'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, è ulteriormente prorogato di un anno.

**È approvato.**

### Art. 3.

1. A decorrere dall'anno finanziario 1991, per tutte le ferrovie esercitate in regime di concessione la sovvenzione relativa alle spese di esercizio, non coperte da introiti, è stabilita annualmente con revisione parametrica ai sensi della legge 8 giugno 1978, n. 297, considerando il 1988 come anno base di cui alla lettera a) del primo comma dell'articolo 3 di detta legge.

2. A decorrere dall'anno finanziario 1991, le sovvenzioni di esercizio di cui al comma 1 saranno determinate e liquidate, secondo il principio della competenza, sulla base dei preventivi economico-finanziari presentati dalle imprese entro il 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento. All'adeguamento del regolamento di esecuzione della legge 8 giugno 1978, n. 297, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1980, n. 191, si provvede entro il termine del 30 novembre 1990, con le modalità previste dall'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

3. Per le ferrovie di cui al comma 1 che abbiano accesso mutui ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, la scadenza delle relative concessioni è prorogata, ove necessario, fino al completamento delle operazioni di collaudo delle opere di ammodernamento e di potenziamento e, comunque, di non oltre cinque anni dal termine di ultimazione delle opere stesse.

4. Alle gestioni governative che esercitano pubblici servizi di trasporto è fatto obbligo di contenere il disavanzo di esercizio nei limiti del preventivo finanziario predisposto su obiettivi elementi di spesa, entro il 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento, tenendo conto anche dei criteri che, ai sensi delle disposizioni di cui al comma 2, regolano le erogazioni delle sovvenzioni di esercizio alle ferrovie concesse all'industria privata.

5. In ogni caso, a decorrere dall'anno finanziario 1990, le spese per il personale ed oneri sociali delle ferrovie esercitate in regime di concessione e in gestione governativa non possono eccedere il settanta per cento della spesa totale di esercizio da ammettere a sovvenzione.

6. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, da emanarsi entro il 30 novembre 1990, saranno determinati i criteri per lo svolgimento dell'attività delle gestioni governative secondo principi di imprenditorialità e di efficienza, stabilendo, tra l'altro, parametri obiettivi per la determinazione delle spese di esercizio ammissibili, analoghi a quelli per le sovvenzioni delle ferrovie in concessione, le modalità del rendiconto consuntivo annuale, la durata dell'incarico del commissario governativo ed i casi di decadenza, anche con riguardo al disavanzo di esercizio rispetto ai preventivi.

7. Gli immobili, le opere e gli impianti di linee ferroviarie in gestione governativa per qualunque ragione dismessi, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, una volta definiti i rapporti patrimoniali con gli ex concessionari, restano nella piena disponibilità delle gestioni, per diverse utilizzazioni o per l'alienazione al fine di dare attuazione al piano regionale dei trasporti. I proventi delle alienazioni possono essere utilizzati esclusivamente per investimenti.

8. Ove i beni siano di proprietà dello Stato, si provvede con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze, sentite le regioni interessate.

9. Gli enti locali hanno il diritto di prelazione nella acquisizione dei beni dismessi.

10. La disposizione relativa all'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto afferente alle linee di trasporto dell'ente Ferrovie dello Stato ed in regime di concessione di cui al numero 22) della parte II della tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, deve intendersi riferita anche agli interventi per il loro ammodernamento, potenziamento ed ampliamento, così come alla cessione da parte di imprenditori di terreni destinati all'installazione di linee di trasporto ad impianto fisso.

11. Le economie prodotte dall'applicazione della disposizione di cui al comma 10 sono utilizzate fino al venti per cento per innovazioni tecnologiche tendenti ad incentivare la riduzione del personale e, per il restante importo, per interventi mirati alla realizzazione di tratte urbane di ferrovie in concessione o in gestione commissariale governativa aventi caratteristiche di rete urbana a guida vincolata.

12. Entro il 31 ottobre di ciascun anno, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le regioni interessate, sono determinate le tariffe di trasporto di persone per le ferrovie concesse e per quelle in gestione governativa, valide per l'anno successivo.

13. Per l'anno 1990 le predette tariffe saranno incrementate nella stessa misura percentuale di quelle previste per l'ente Ferrovie dello Stato, per l'anno medesimo, ai sensi del decreto-legge 25 novembre 1989, n. 381, convertito dalla legge 25 gennaio 1990, n. 7.

14. In relazione alle misure previste dal presente articolo lo stanziamento di ciascuno dei capitoli 1652 e 1653 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti è ridotto di lire 40 miliardi per l'anno 1990 e di lire 60 miliardi per gli anni 1991 e seguenti.

**È approvato.**



## Art. 4.

1. Ove le regioni non abbiano esercitato la scelta del servizio da sovvenzionare tra servizi in concorrenza, prevista all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, il Ministro dei trasporti procede a detta scelta ammettendo a contributo uno soltanto dei servizi per le linee e/o tratte in concorrenza.

2. In attuazione dell'articolo 1 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, a far data dal 1° gennaio 1990 le tariffe di trasporto debbono risultare aumentate almeno del venti per cento rispetto a quelle in vigore al 1° gennaio 1989.

3. A partire dal 1° gennaio 1991 i contributi di esercizio saranno corrisposti dalle regioni secondo il principio della competenza in analogia a quanto previsto per le ferrovie concesse e per quelle in gestione governativa. È abrogato il secondo comma dell'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

4. A decorrere dal 1° gennaio 1991 il Ministero dei trasporti, d'intesa con le regioni, fissa i criteri per un rilevamento organico della utilizzazione dei mezzi di trasporto pubblico. Le risorse necessarie per realizzare tale rilevamento sono ottenute utilizzando il tre per cento del fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

5. Nel triennio 1990-1992 è autorizzata la spesa di lire 30 miliardi per la concessione di contributi alle aziende di pubblico trasporto per la diminuzione del carico inquinante delle emissioni di scarico degli autobus circolanti al fine di eliminare l'inquinamento delle aree urbane. Le spese di trasformazione sono finanziate con un contributo pari all'ottanta per cento delle somme ammesse ai contributi e sono erogate previa certificazione del conseguimento degli obiettivi fissati.

6. Alla concessione dei contributi di cui al comma 5 si provvede con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dei trasporti e per i problemi delle aree urbane. La concessione del contributo è subordinata alla presentazione, da parte dei soggetti indicati nel comma 5, di idonei preventivi che documentino opportunamente le spese di cui al comma medesimo.

7. All'onere derivante dall'applicazione della disposizione di cui al comma 5, determinato in lire 10 miliardi per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Incentivi finalizzati allo sviluppo e sperimentazione di veicoli ecologici destinati al trasporto pubblico di persone nei centri storici».

8. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

**È approvato.**

## Art. 5.

1. In attesa del trasferimento dal demanio militare e dall'aviazione civile all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG) dei beni attualmente da essa utilizzati per assicurare i servizi di assistenza al volo, l'Azienda è autorizzata a computare tra i costi da porre a base della tassazione di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, e all'articolo 5 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, le quote di ammortamento ed i relativi oneri finanziari come calcolati agli stessi fini dal Ministero della difesa per la definizione della tassa di cui alla citata legge n. 411 del 1977, per l'anno 1985. I predetti costi, attualizzati annualmente alla data di computo, verranno sommati ai corrispondenti oneri relativi agli investimenti effettuati in via diretta dall'Azienda.

2. I vettori nazionali applicano tariffe per i voli interni che tengano conto dei maggiori costi derivanti dall'aumento della tassa per i servizi di assistenza in rotta e della tassa di terminale, introdotte dall'articolo 5 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160. Il Ministero dei trasporti, attraverso la direzione generale dell'aviazione civile, garantisce la congruità degli incrementi tariffari rispetto all'aumento dei costi derivante dall'applicazione delle predette tasse. L'incremento delle tariffe derivante dai suddetti maggiori costi non è soggetto all'*iter* di approvazione previsto dalla legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni, e dal comma 1 dell'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41.

3. La riscossione delle tasse di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, ed al decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, è assistita in sede di esecuzione, anche nelle procedure di cui al regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, dai privilegi mobiliari ed immobiliari indicati, rispettivamente, dagli articoli 2752 e 2772 del codice civile. Qualora vi sia morosità protrattasi per oltre un bimestre dall'avvenuta notificazione delle note di accertamento, l'AAAVTAG provvede direttamente alla diffida ai vettori aerei morosi affinché provvedano al pagamento degli importi risultanti dalle predette note di accertamento entro il termine massimo di trenta giorni dalla data di ricezione della diffida stessa e, trascorso inutilmente tale termine, emette l'ordinanza-ingiunzione prevista dall'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In tal caso non si applicano, in tema di patrocinio legale, le norme previste dal secondo comma dell'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, e dal secondo comma dell'articolo 23 dello statuto dell'AAAVTAG, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1981, n. 842.

4. È in facoltà del Ministero dei trasporti e dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, nei limiti delle rispettive competenze, determinate dai periodi considerati ai fini della tassazione, transigere con gli utenti relativamente ai servizi resi fino alla data di entrata in vigore della presente legge, al fine di definire le

controversie insorte circa l'accertamento e la riscossione della tassa di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25.

5. L'Azienda è autorizzata ad acquisire i beni mobili ed immobili strumentali all'espletamento dei servizi attribuiti alla sua competenza anche attraverso il ricorso a forme di *leasing* sia finanziario che immobiliare. I relativi oneri saranno computati fra quelli da porre a base della definizione delle tasse di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, ed al decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160.

**È approvato.**

#### Art. 6.

1. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG) è autorizzata a contrarre prestiti e ad emettere obbligazioni, garantite dallo Stato a norma delle disposizioni vigenti, sia all'interno che all'estero per il finanziamento delle spese di acquisizione dei beni mobili ed immobili strumentali all'espletamento dei servizi attribuiti alla sua competenza per le quote eccedenti l'ammontare dei trasferimenti annuali in conto capitale da parte dello Stato e necessari per la copertura del fabbisogno previsto dalla pianificazione approvata ai sensi dell'articolo 6, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, fino ad un massimo di lire 983 miliardi negli esercizi dal 1990 al 1993.

2. Per le ulteriori esigenze funzionali e logistiche dell'Azienda, le relative aree necessarie all'interno di sedimi demaniali saranno trasferite al patrimonio aziendale a titolo gratuito, previo parere del Ministero dei trasporti, nonché del Ministero della difesa, circa la compatibilità delle opere ed installazioni erigende nelle suddette aree; al Ministero delle finanze sono devolute le conseguenti operazioni di trasferimento patrimoniale.

3. All'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, le parole: « da eventuale sovvenzione di equilibrio a carico del bilancio dello Stato; » sono sostituite dalle seguenti: « da eventuale sovvenzione di equilibrio a carico del bilancio dello Stato, da iscrivere in separati capitoli di parte corrente e di conto capitale dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro in relazione alle finalità cui è destinata la sovvenzione; ».

4. Il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti, è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'anno 1990, in relazione al disposto del comma 3.

5. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni attribuisce, con proprio decreto, uno specifico campo di frequenze, nell'ambito delle assegnazioni disposte con il piano nazionale di ripartizione delle radiofrequenze approvato con il decreto ministeriale 31 gennaio 1983, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 47 del 17 febbraio 1983, ai fini del servizio fisso di telecomunicazioni aeronautiche per i

collegamenti da effettuarsi mediante ponti radio a cura dell'AAAVTAG. Con lo stesso decreto sono stabiliti i criteri e le modalità di assegnazione e manutenzione di circuiti operativi di collegamento telefonico, adibiti a supporto dei servizi di assistenza al volo attribuiti all'AAAVTAG.

6. Le assegnazioni di cui al comma 5 ed i relativi interventi di manutenzione hanno comunque carattere prioritario al fine di assicurare la necessaria tempestività nello svolgimento dei servizi di assistenza al volo.

7. Fino al completamento dell'organico, anche a reintegro delle vacanze determinatesi annualmente, l'AAAVTAG è autorizzata ad assumere personale in deroga alla legge 29 dicembre 1988, n. 554. Il programma annuale delle assunzioni è sottoposto all'approvazione del Ministro dei trasporti.

**È approvato.**

#### Art. 7.

1. Al fine di semplificare le procedure amministrative per l'approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie o impianti aeroportuali di valore superiore ad un miliardo di lire, il Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, il Ministro dei trasporti, può convocare una conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni dello Stato, degli enti territoriali e non territoriali e degli altri soggetti pubblici comunque tenuti ad adottare atti di concerto o d'intesa, nonchè a rilasciare pareri, autorizzazioni, nulla osta, approvazioni e concessioni previsti da leggi statali o regionali.

2. La conferenza, anche nelle more dell'esercizio della funzione di controllo sugli atti da parte dei competenti comitati regionali, valuta i progetti esecutivi e si esprime su di essi, nel rispetto delle disposizioni relative ai vincoli archeologici, ambientali, storici, artistici e territoriali, entro quindici giorni dalla convocazione, apportando, ove occorrono, le opportune modifiche ai progetti senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni. La conferenza verifica altresì il rispetto delle normative concernenti l'abolizione delle barriere architettoniche.

3. L'approvazione assunta all'unanimità dei componenti la conferenza sostituisce ad ogni effetto gli atti di concerto o di intesa, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta, le approvazioni e le concessioni previsti da leggi statali e regionali comportando, se del caso, variazioni anche integrative agli strumenti urbanistici.

4. Ove le decisioni della conferenza comportino variazione degli strumenti urbanistici, l'adesione del sindaco alle stesse deve essere ratificata dal consiglio comunale entro trenta giorni, a pena di decadenza.

5. Nel caso che in seno alla conferenza non si raggiunga l'unanimità per dissenso dei rappresentanti degli enti territoriali, il Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, il Ministro dei trasporti, può promuovere la conclusione di un accordo di programma tra l'amministrazione interessata al progetto di opere e gli enti territoriali.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano fino al 31 dicembre 1992.

**È approvato.**

## Art. 8.

1. Per l'ammodernamento e la realizzazione di collegamenti ferroviari tra gli aeroporti intercontinentali e internazionali e la rete ferroviaria esistente, per la realizzazione di reti su guida vincolata strettamente integrate con le linee ferroviarie esistenti all'interno dei sistemi urbani, nonché per interventi volti alla realizzazione di innovazioni tecnologiche tendenti a incentivare la riduzione di personale, l'ente Ferrovie dello Stato e le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa sono autorizzati ad accendere mutui garantiti dallo Stato.

2. Il Ministro dei trasporti, sulla base di singoli progetti, può concedere contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

3. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, quantificato in lire 25 miliardi per ciascun anno dal 1990 al 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento «Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture e impianti tecnologici nelle aree urbane e istituzione del fondo programmazione e progettazione».

**È approvato.**

## Art. 9.

1. È istituito presso il Ministero dei trasporti il fondo programmazione e progettazione finalizzato all'impostazione e all'elaborazione di un piano funzionale triennale, adottato con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) e, in attesa della sua istituzione, con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), attuativo delle scelte del piano generale dei trasporti.

2. Il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici, della marina mercantile e per i problemi delle aree urbane, sentite le regioni, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, definisce i contenuti, i criteri e i tempi realizzativi delle diverse azioni progettuali costituenti il piano funzionale triennale, nonché le relative procedure di esecuzione.

3. All'onere derivante dall'applicazione dei commi 1 e 2, determinato in lire 25 miliardi per il 1990, in lire 35 miliardi per il 1991 e in lire 45 miliardi per il 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento «Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di

infrastrutture e impianti tecnologici nelle aree urbane e istituzione del fondo programmazione e progettazione».

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

**È approvato.**

#### Art. 10.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

**È approvato.**

L'esame degli articoli è così esaurito. Passiamo alla votazione finale.

SENESI. Non possiamo votare a favore di questo disegno di legge, e lo abbiamo già detto, perchè esso prevede di fatto l'esclusione - recuperata solo in parte nell'ambito della conferenza dei servizi per gli aeroporti - degli enti locali. Tralasciando le ferrovie che viaggiano con la loro rete, abbiamo il forte timore che per le altre opere programmate gli enti locali non siano compresi tra i protagonisti. Voteremo quindi contro per tali motivi.

Mi auguro poi, perchè non sono gli ordini del giorno che possono dare ruolo effettivo alle amministrazioni locali, che la futura discussione sul disegno di legge finanziaria, per quanto attiene gli investimenti nelle grandi aree urbane offra la possibilità agli enti locali, a pari dignità delle ferrovie concesse, di accedere ai mutui per la costruzione di linee metropolitane. È un atto dovuto verso i comuni.

MARIOTTI. Anch'io auspico la stessa cosa.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

**È approvato.**

*I lavori proseguono in altra sede dalle ore 15,50 alle ore 16.*

«Norme sulla circolazione dei veicoli "mezzi d'opera" e assimilati» (2247),  
d'iniziativa dei senatori Ianniello ed altri.

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Norme sulla circolazione dei veicoli "mezzi d'opera" e assimilati», d'iniziativa dei senatori Ianniello, Bernardi, Patriarca, Parisi, Salerno, Tani, Pulli, Pinto, Nieddu, Grassi Bertazzi, Giagu Demartini, Fontana Walter, Covello, Bussetti, Ianni e Coviello.

Come i colleghi ricordano, il disegno di legge è stato già esaminato, in sede referente, dalla nostra Commissione che ne ha chiesto il trasferimento alla sede deliberante.

Tale richiesta è stata accolta e quindi riprendiamo l'esame nella nuova sede.

Prego il senatore Ianniello, che sostituisce il relatore, di riassumere i termini del dibattito ed avverto i colleghi che il sottosegretario Curci è impegnato presso la 13<sup>a</sup> Commissione e pertanto non potrà partecipare ai nostri lavori.

*IANNIELLO, f.f. relatore alla Commissione.* A nome del relatore che sostituisco, desidero brevemente dar conto ai colleghi del testo che è stato accolto in sede di comitato ristretto. In proposito rilevo, innanzitutto, che si è ritenuto opportuno disciplinare la materia inserendo un nuovo articolo nel testo unico delle norme sulla circolazione stradale. Desidero poi aggiungere che, con l'articolo 1, i mezzi d'opera vengono chiaramente definiti e disciplinati anche per quanto concerne le sanzioni. Inoltre viene sancito l'obbligo per l'ANAS, le concessionarie autostradali e le regioni, di redigere gli elenchi delle rispettive strade che per motivi di sicurezza o tutela del patrimonio stradale non sono idonee al transito dei mezzi d'opera. Nel contempo è stato previsto l'obbligo per il conducente di accertare prima dell'inizio del viaggio le condizioni di percorribilità delle strade ed autostrade, attraverso la consultazione anche per le vie brevi dei competenti compartimenti ANAS.

Con un altro articolo è stato poi istituito l'indennizzo di usura per i mezzi d'opera e sono state disciplinate le modalità per il pagamento dello stesso, nonché le modalità per la formazione degli elenchi delle strade non percorribili.

Con l'articolo 3 poi viene chiaramente disciplinata la ripartizione tra l'ANAS e gli enti locali dei proventi dell'indennizzo d'usura.

Con l'articolo 4, infine, viene fissata al 1° luglio 1991 l'entrata in vigore della legge, confermando la vigenza del regime attuale fino a tale data.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il senatore Ianniello per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

*SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo si rimette alla Commissione.

**VISCONTI.** Annuncio il voto favorevole dei senatori comunisti sul testo illustrato dal senatore Ianniello.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

Il comitato ristretto ha proposto un testo sostitutivo degli articoli.

Propongo che l'esame e la votazione degli articoli abbiano luogo sulla base di tale testo.

Poichè non si fanno osservazioni così rimane stabilito.

Do lettura degli articoli nel testo proposto dal comitato ristretto:

Art. 1.

1. Dopo l'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunto il seguente:

«Art. 10-bis. (*Circolazione dei mezzi d'opera*). 1. Sono "mezzi d'opera" i veicoli adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale e 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. 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 da emanare entro il 31 marzo 1991; non possono comunque superare i limiti di cui all'articolo 32, nonchè il peso massimo di 56 tonnellate.

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

4. L'ANAS per le autostrade e le strade statali, le concessionarie autostradali per le autostrade in concessione e le Regioni per quelle 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 1. Gli enti predetti trasmettono gli elenchi entro il 30 marzo 1991 e, successivamente, entro il 30 marzo di ogni anno, al Ministro dei lavori pubblici che ne cura la pubblicazione annuale sulla *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 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. I mezzi d'opera per circolare devono essere muniti di apposito contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento dell'indennizzo di usura, per un importo pari alla tassa di possesso, da corrispondere contestualmente alla stessa e per la stessa durata. Sulle autostrade l'indennizzo di usura è corrisposto al momento del transito, fermo restando il disposto del sesto comma dell'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. Tale indennizzo è equivalente alla tariffa applicata al veicolo in condizioni normali,



maggiorata del 50 per cento e deve essere pagato esclusivamente alle barriere controllate manualmente.

6. I veicoli mezzi d'opera a pieno carico non possono superare la velocità di 40 chilometri orari dentro e 60 chilometri fuori i 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 il cui peso ecceda i limiti di cui all'articolo 33, senza avere sulla carta di circolazione l'indicazione di "mezzo d'opera", 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 ammessa.

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. Nel caso di tre violazioni entro cinque anni è disposta la revoca, sulla carta di circolazione, della qualifica di «mezzo d'opera».

9. Chiunque transita con un mezzo d'opera sulle strade e sulle autostrade non consentite è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da lire 200.000 a lire 1.000.000.

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

2. Allo stesso articolo 10 richiamato nel comma 1 sono apportate le seguenti modifiche:

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

b) il decimo comma è sostituito dal seguente: «Il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le caratteristiche costruttive e funzionali delle macchine agricole e operatrici, quando ricorrono le disposizioni contenute nel presente articolo»;

c) all'undicesimo comma le ultime parole: «e di quelli di cui al primo comma, n. 2)» sono abrogate.

**È approvato.**

## Art. 2.

1. È istituito l'indennizzo d'usura per i veicoli di cui all'articolo 10-bis, comma 1, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale,

approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

2. 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 di cui all'articolo 1, comma 5.

3. Con lo stesso decreto sono altresì stabilite le caratteristiche del contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento dell'indennizzo d'usura e le relative norme per il rilascio.

4. Il Ministro dei lavori pubblici in attuazione a quanto stabilito dall'articolo 10-bis, comma 3, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, emana con proprio decreto le norme per la formazione degli elenchi delle strade non percorribili con "mezzi d'opera" consentite e per il loro aggiornamento.

**È approvato.**

#### Art. 3.

1. I proventi dell'indennizzo di usura di cui al comma 1 dell'articolo 2 affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio statale 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 tre decimi dei proventi stessi all'ANAS per interventi sulle strade statali e di sette decimi alle amministrazioni regionali per interventi sulle strade provinciali e comunali.

3. Le somme da versare a ciascuna Regione sono determinate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, sulla base della estensione della rete viaria transitabile con mezzi d'opera esistente nella Regione stessa.

4. Tali somme sono assegnate da ciascuna Regione a province e comuni in misura proporzionale all'estensione delle rispettive tratte transitabili con mezzi d'opera.

**È approvato.**

#### Art. 4.

1. La presente legge entra in vigore il 30 giugno 1991. Fino a tale data resta in vigore la normativa vigente.

**È approvato.**

IANNIELLO, *f.f. relatore alla Commissione*. Signor Presidente, prima di passare alla votazione finale del disegno di legge desidero far presente che a mio avviso l'intero testo necessita di un coordinamento formale.

PRESIDENTE. Poichè nessuno chiede di parlare, passiamo alla votazione.

Do lettura del testo coordinato dell'articolo 1 proposto dal relatore:

#### 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 caratteristiche 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 conducen-

te 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, per circolare, devono essere muniti 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, a beneficio delle società concessionarie. Tale somma è equivalente alla tariffa 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».

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Do lettura del testo coordinato dell'articolo 2 proposto dal relatore:

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 il 31 marzo 1991.

4. Il Ministro dei lavori pubblici, in attuazione a 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 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 il 31 marzo 1991.

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Do lettura del testo coordinato dell'articolo 3 nel testo proposto dal relatore:

Art. 3.

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 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 tre decimi dei proventi stessi all'ANAS per interventi sulle strade statali e di sette 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 viaria transitabile con mezzi d'opera esistente nella regione.

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

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Do lettura del testo coordinato dell'articolo 4 proposto dal relatore:

#### Art. 4.

1. Le norme di cui agli articoli 1 e 3 acquistano efficacia dal 1° luglio 1991. Fino a tale data resta in vigore la normativa vigente.

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Non essendovi altre proposte di modifica, se nessuno domanda di parlare, metto ai voti nel suo complesso il testo coordinato del disegno di legge.

**È approvato.**

*I lavori terminano alle ore 16,15.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA MARISA NUDDA