

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

9° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 4 MARZO 1997

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

*(2176) Deputati Bocchino ed altri: Disposizioni relative all'accesso a riduzioni compensate sui pedaggi autostradali per l'autotrasporto* approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE ..... Pag. 2, 4

CARPINELLI (*Sin. Dem.-l'Ulivo*), relatore alla Commissione ..... 2, 3, 4

*I lavori hanno inizio alle ore 16.*

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

**(2176) Deputati Bocchino ed altri: Disposizioni relative all'accesso a riduzioni compensate sui pedaggi autostradali per l'autotrasporto** approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni relative all'accesso a riduzioni compensate sui pedaggi autostradali per l'autotrasporto», d'iniziativa dei deputati Bocchino, Ciapucci, Diliberto, Floresta, Galletti, Giardiello, Merlo, Nocera, Sanza e Stajano, già approvato dalla Camera dei deputati.

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

**CARPINELLI, relatore alla Commissione.** Signor Presidente, esiste una stretta correlazione tra il disegno di legge n. 2176 ed il disegno di legge n. 2165, di conversione in legge del decreto-legge 2 gennaio 1997, n. 1, anch'esso all'ordine del giorno della seduta odierna in sede referente e già passato al vaglio della Camera dei deputati, recante disposizioni urgenti per il settore dell'autotrasporto.

L'articolo 1 del disegno di legge n. 2176, infatti, rimanda alle disposizioni contenute nell'articolo 2 del disegno di legge n. 2165, in materia di pedaggi autostradali. In particolare, l'articolo 2 al quale si fa riferimento riguarda la riduzione compensata dei pedaggi autostradali a favore delle imprese che esercitano professionalmente l'autotrasporto di cose per conto terzi iscritte all'albo nazionale degli autotrasportatori. Tale norma, che ha vigenza dal 1° gennaio al 31 dicembre 1997, trova la propria *ratio* nella necessità di intervenire in questo settore; essa ripropone quanto già si era verificato l'anno precedente con analogo provvedimento che ugualmente aveva un carattere limitato nel tempo. Riguarda particolari veicoli, cioè quelli che sono classificati in classe b, cioè veicoli a due assi con altezza in corrispondenza dell'asse anteriore superiore a 130 centimetri, aventi tre, quattro o cinque assi. Ai fini della riduzione il pagamento del pedaggio deve essere effettuato in maniera differita e mediante fatturazione; avremo occasione successivamente di spiegare il perchè di questa tecnica di pagamento. Le riduzioni previste – e anche in questo caso torneremo successivamente sul punto – vanno dal 5 per cento, per fatturati annui al di sotto di 100 milioni, al 10 per cento, per fatturati annui da 100 a 200 milioni, fino ad arrivare al 25 per cento, per fatturati oltre gli 800 milioni; c'è stata una successiva modifica per cui per fatturati superiori ai 1.500 milioni non si prevede più la riduzione del 30 per cento. La *ratio* di questa procedura tecnico-ammi-

nistrativa di esazione e riscossione risiede nel progressivo abbattimento delle quote di pagamento dei pedaggi autostradali. È un ulteriore passo verso la realizzazione di tutta quella impostazione legislativa che ci siamo dati negli ultimi cinque, sei anni per cercare di accorpate le varie realtà ed i diversi soggetti che operano nell'autotrasporto di cose per conto terzi, al fine di dare una risposta anche al mercato che si è aperto, nonchè alla concorrenza che viene da altri paesi d'Europa. Quindi, l'articolo 1 del disegno di legge n. 2176 fa riferimento a questa normativa prevista nel decreto-legge n. 1 del 1997. Esso, oltre ad individuare i soggetti cui si applicano le riduzioni dei pedaggi autostradali, stabilisce che dette riduzioni si applicano anche alle cooperative aventi i requisiti mutualistici di cui all'articolo 26 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1577 del 14 dicembre 1947 e ai consorzi ed alle società consortili costituiti ai sensi del libro quinto, titolo X, capo II, sezioni II e II-bis del codice civile, aventi ad oggetto principale l'attività di autotrasporto, che siano iscritti all'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi alla data del 31 dicembre 1997. Pertanto, c'è una ben chiara individuazione di coloro i quali possono usufruire di questi benefici.

All'articolo 2 del disegno di legge n. 2176 viene trattata la materia connessa ai trasporti eccezionali e viene fatto riferimento alle autorizzazioni periodiche ad effettuare questi trasporti pesanti rilasciate dai soggetti preposti per legge. In esso si stabilisce che le autorizzazioni periodiche già rilasciate ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, e dei relativi decreti interministeriali in scadenza al 31 dicembre 1996, sono prorogate al 31 dicembre 1997. Quindi, c'è la possibilità di continuare ad esercitare questo tipo di attività effettuando i trasporti fino a quella data. Invece, le disposizioni relative al servizio di scorta tecnica, previste dall'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e cioè il codice della strada, e dall'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e cioè il regolamento di esecuzione del codice della strada, nonchè dalle loro successive modificazioni, entrano in vigore dal 1º gennaio 1998. Pertanto, vale per il progresso la normativa vigente allo stato attuale; fino al 31 dicembre 1997, qualora sia prevista la scorta da parte della polizia stradale, ai sensi dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, questa continua ad essere effettuata, salvo che gli stessi organi di polizia stradale, a seguito di una valutazione obiettiva, non affidino direttamente alle imprese che gestiscono questo tipo di servizi la scorta e la sorveglianza con mezzi propri.

Infine, al comma 3, viene previsto che nelle autorizzazioni periodiche che vengono rilasciate per il trasporto dei carri ferroviari su gomma, su tratte quindi ben individuate, non sussiste l'obbligo della scorta.

Vorrei fare una brevissima riflessione su questo provvedimento al nostro esame. Ci troviamo ancora una volta a far fronte, con una certa urgenza, ad una serie di provvedimenti miranti ad alleggerire un settore che da sempre soffre di una carenza legislativa dal punto

di vista della definizione di un quadro che comporta di anno in anno interventi straordinari.

Auspico – e mi rivolgo al rappresentante del Governo – che questa sia l'ultima occasione in cui ci troviamo a dover dare risposte estemporanee su tale tematica. Ad ogni modo sono estremamente fiducioso, considerando che la proposta di legge che riguarderà la rivisitazione complessiva della materia è stata già presentata dal Governo ed è attualmente in discussione alla Camera dei deputati (atto Camera 3220).

Invito i colleghi ad una riflessione sul disegno di legge in esame, auspicandone l'approvazione da parte nostra – anche perchè alla Camera dei deputati è stato votato all'unanimità dalla Commissione in sede deliberante – con la speranza, appunto, che sia l'ultimo di una serie di atti che dovranno trovare il loro punto di riferimento nella rivisitazione organica di tutta la materia.

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

*I lavori terminano alle ore 16,15.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE