

N. 481

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore CASTELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 MAGGIO 1996

Norme a favore dello sviluppo del trasporto
combinato di merci

ONOREVOLI SENATORI. - I problemi connessi con la difesa dell'ambiente e con il perseguimento di una migliore qualità della vita toccano pesantemente il settore del trasporto merci.

Gli accordi che l'Unione europea ha, già nel 1991, stipulato con l'Austria e con la Svizzera per l'attraversamento di quei due territori da parte degli autoveicoli utilizzati per il trasporto di cose sono entrambi ispirati alla difesa ambientale, che si attuerà favorendo il travaso delle merci dalla modalità stradale (fortemente inquinante) alla modalità ferroviaria (più rispettosa dell'ambiente).

Il trasporto su rotaia, però, non risponde appieno alle necessità della mobilità delle cose nel moderno mercato (*just in time*, sofisticazione logistica, flessibilità, affidabilità, eccetera), soddisfatte invece dal sistema su gomma. Pertanto si prevede di avviare all'obsolescenza della ferrovia combinandola con il tuttostrada.

A tale scopo l'Unione europea si è preoccupata, con numerose direttive, di sostenere lo sviluppo del trasporto intermodale, sia nella combinazione tra strada e rotaia che in quella tra strada e mare.

Nel nostro Paese, oltre ai problemi per una migliore qualità della vita, sono da superare le inefficienze del sistema dei trasporti, provocate anche dalla preponderanza della strada rispetto alle altre modalità, ma soprattutto da un assetto delle imprese di autotrasporto destrutturato e polverizzato, dai gravi costi per la collettività causati dagli ingorghi alla circolazione, dall'elevato numero degli incidenti stradali (troppo spesso cruenti), dall'inquinamento atmosferico ed acustico.

Per contro lo sviluppo territoriale italiano, caratterizzato dalle rilevanti distanze tra le aree del Sud e quelle del Nord, consentirebbe di minimizzare i maggiori costi

del combinato e permetterebbe di contare significativamente sul suo accrescimento per una razionalizzazione del nostro sistema trasporti.

Nella presente proposta di legge ci si propone di attuare provvedimenti tesi a favorire tale evoluzione, dando anzitutto attuazione alle direttive comunitarie.

L'articolo 1 detta i principi della legge, ricalcando gli obiettivi dichiarati anche dalla Commissione dell'Unione europea.

Seguono, all'articolo 2, le definizioni di cosa debba intendersi per trasporto combinato nelle sue tre versioni: internazionale, infracomunitario e domestico.

L'articolo 3 prevede l'esonero da qualsiasi regime di contingentamento ed autorizzazione per i veicoli stradali utilizzati in traffico combinato, secondo quanto prescritto all'articolo 3 della direttiva 92/106/CEE per i trasporti combinati infracomunitari. Detto esonero è esteso ai trasporti combinati internazionali ed a quelli combinati domestici ed è condizionato all'immatricolazione degli autoveicoli con targa diversificata per evitare ogni forma di abuso.

Inoltre, la possibilità di trasportare *containers* e casse mobili eccedenti in altezza i limiti di sagoma stabiliti dal codice della strada è estesa alle lunghezze, per consentire il trasporto di *containers* da 45' (con autoarticolati) e di due casse mobili da 7,82 m (con autotreni).

L'articolo 4 riporta quanto è prescritto dalla citata direttiva 92/106/CEE sulla documentazione di accompagnamento, estendendola ai trasporti combinati domestici e combinati internazionali.

All'articolo 5 è prevista l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche erariali e regionali per i veicoli utilizzati nel trasporto combinato, secondo quanto prevede la direttiva 92/106/CEE.

L'articolo 6 estende ai trasporti internazionali e domestici quanto la direttiva 92/106/CEE prescrive per il combinato infracomunitario, in ordine all'esenzione dal sistema tariffario previsto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298.

L'articolo 7 riporta la prescrizione della direttiva 92/106/CEE sul trasporto combinato infracomunitario con tragitti stradali in conto proprio.

Gli articoli 8 e 9, in attuazione di quanto previsto dal regolamento CEE n. 1107/70, accordano aiuti finanziari agli operatori per investimenti effettuati dal 1° gennaio 1994

al 31 dicembre 1995 relativamente a infrastrutture, attrezzature e veicoli destinati al trasporto combinato nonché per noli corrisposti nei servizi ferroviari di transito attraverso l'Austria, la Svizzera e gli Stati della ex-Jugoslavia.

L'articolo 10, infine, stabilisce un contributo di 50 milioni di lire, sino al 31 dicembre 1995, per gli autotrasportatori in conto terzi senza dipendenti che - avendo in disponibilità un solo veicolo pesante fornito di autorizzazione - rinuncino a questa, reimmatricolando il veicolo ad uso esclusivo per il trasporto combinato.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Principi generali ed obiettivi)

1. Il trasporto combinato di cose è regolato dalla presente legge e dalle disposizioni emanate in applicazione di essa, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia.

2. Le disposizioni attuative di cui al comma 1 si ispirano ai principi dello sviluppo e dell'economicità dei trasporti combinati, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità di persone e di cose, della sicurezza stradale, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico.

Art. 2.

(Definizioni)

1. Per trasporto combinato internazionale si intende il trasporto di merci unitizzate in *containers*, casse mobili, in semirimorchi ovvero di sistemi unitizzati per il traffico aereo, effettuato tramite almeno due diversi modi di trasporto, in virtù di un unico contratto di trasporto, con partenza da una località situata in uno Stato ove le merci sono prese in carico dall'operatore in trasporto combinato e con arrivo in una località designata per la consegna in un altro Stato, quando almeno uno dei due stati non risulti aderente all'Unione europea.

2. Per trasporto combinato infracomunitario si intende il trasporto di merci tra Stati membri per il quale l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicoli trattore, la cassa mobile o il contenitore, che sia almeno di 20 piedi, effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e la restante parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorché questo percorso superi i 100 Km in linea d'aria; il

tragitto iniziale o terminale deve essere limitato:

a) per il tragitto iniziale, fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di carico più vicina, per percorso stradale;

b) per il tragitto terminale, fra il punto di scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di scarico più vicina;

c) fuori dalle ipotesi di cui alle lettere a) e b) in un raggio non superiore a 150 Km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco.

3. Per trasporto combinato domestico si intende il trasporto di merci, con partenza e con arrivo sul territorio della Repubblica italiana, per il quale l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore, che sia almeno di 20 piedi, effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorché questo percorso superi i 100 Km in linea d'aria; il tragitto iniziale o terminale deve essere limitato fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria ovvero il porto fluviale o marittimo di scarico più vicino, per il tragitto terminale.

4. Operatore in trasporto combinato (MTO) è l'impresa che esercita l'attività di eseguire o far eseguire trasporti combinati per conto di terzi, secondo le norme vigenti.

5. Contratti di trasporto combinato in conto proprio, senza l'intervento di un MTO, possono essere stipulati direttamente dall'impresa alla quale appartengono le merci trasportate, in lavorazione o in deposito.

Art. 3.

(Veicoli e loro circolazione)

1. I trasporti stradali iniziali o terminali di un trasporto combinato di cui all'articolo 2 possono essere effettuati con veicoli la cui carta di circolazione, in deroga a quanto

previsto al comma 2 dell'articolo 88 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è rilasciata senza l'autorizzazione prevista dall'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni.

2. Nella targa di immatricolazione dei veicoli di cui al comma 1 sono evidenziate le lettere « TC ». Il colore e le caratteristiche cromatiche della stessa targa sono da definire con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione nel rispetto di quanto previsto nell'appendice XIII del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

3. Al comma 6, lettera *b*) dell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « l'altezza di 4,30 m », sono aggiunte le seguenti: « ovvero la lunghezza di 16,75 metri per gli autoarticolati e di 19,50 metri per gli autotreni di cui alla lettera *e*) del comma 3 ».

4. Chiunque disponga l'esecuzione di trasporti diversi da quelli indicati all'articolo 2 con veicoli immatricolati ai sensi del comma 1 è punito secondo quanto previsto all'articolo 46 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

Art. 4.

(Documento per il trasporto combinato)

1. Ogni trasporto combinato in conto terzi di cui all'articolo 2 deve formare oggetto di un documento di trasporto che comprenda le seguenti indicazioni:

- a) il nome e l'indirizzo del mittente;
- b) il nome e l'indirizzo del destinatario;
- c) la natura ed il peso della merce;
- d) la località e la data di accettazione delle merci da trasportare;
- e) la località prevista per la riconsegna intermedia o finale.

2. Il documento di trasporto deve essere completato con l'indicazione delle stazioni ferroviarie di carico e scarico relative al percorso ferroviario ovvero dei porti fluviali

di imbarco o di sbarco relativi al percorso per via navigabile o dei porti marittimi di imbarco o di sbarco relativi al percorso marittimo. Tali indicazioni sono apposte prima dell'esecuzione del trasporto, anche per singoli tragitti, e confermate mediante apposizione di un timbro delle amministrazioni ferroviarie o portuali nelle stazioni ferroviarie o nei porti fluviali o marittimi di cui trattasi, al termine della parte di trasporto effettuata rispettivamente, per ferrovia, per via navigabile o per mare.

3. Quando un rimorchio o un semirimorchio, appartenente ad un'impresa che esegue trasporti per conto proprio, è trainato su uno dei percorsi terminali da un veicolo trattore appartenente ad un'impresa che esegue trasporti in conto terzi, il trasporto così eseguito è esentato dalla presentazione del documento di cui al comma 1; deve tuttavia essere prodotto un documento comprovante il percorso eseguito o da eseguire per ferrovia, per via navigabile o per mare.

4. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge a definire con proprio decreto, le modalità di attuazione relative alla documentazione di cui al presente articolo.

Art. 5.

(Tasse automobilistiche)

1. I veicoli immatricolati con la targa di cui al comma 2 dell'articolo 3 sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche erariali e regionali.

Art. 6.

(Tariffe a forcilla)

1. Il tragitto stradale iniziale o terminale effettuato nel quadro di un trasporto combinato è esentato dal sistema di tariffe a forcilla previsto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni.

Art. 7.

(Trasporto combinato infracomunitario con tragitti stradali in conto proprio)

1. Qualora nel quadro di un trasporto combinato infracomunitario l'impresa mittente effettui il tragitto stradale iniziale per conto proprio, l'impresa destinataria della merce trasportata può effettuare per conto proprio il tragitto stradale terminale per portare a destinazione la merce, utilizzando un veicolo trattore che le appartiene o che ha acquistato a rate o noleggiato conformemente alla direttiva 84/647/CEE, del Consiglio, del 19 dicembre 1984, relativa all'utilizzazione dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, guidato da suoi dipendenti, mentre il rimorchio o il semirimorchio è immatricolato a nome dell'impresa mittente o noleggiato da quest'ultima.

2. Il tragitto stradale iniziale di un trasporto combinato effettuato dall'impresa mittente utilizzando un veicolo trattore che le appartiene o che ha acquistato a rate o noleggiato conformemente alla citata direttiva 84/647/CEE relativa all'utilizzazione dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, guidato da suoi dipendenti, mentre il rimorchio o il semirimorchio è immatricolato a nome dell'impresa destinataria della merce o noleggiata da quest'ultima, è parimenti considerato, in deroga alla prima direttiva CEE, del Consiglio, del 23 luglio 1962, un'operazione di trasporto per conto proprio, qualora il tragitto stradale terminale sia effettuato per conto proprio dall'impresa destinataria conformemente a quanto previsto dalla citata direttiva CEE del 23 luglio 1962.

Art. 8.

(Aiuti agli investimenti)

1. In attuazione di quanto previsto all'articolo 3 del regolamento CEE n. 1107/70, del Consiglio, del 4 giugno 1970, come da ultimo modificato dal regolamento CEE

n. 3578/92, del Consiglio, del 7 dicembre 1992, sono accordati aiuti agli operatori in trasporto combinato per investimenti effettuati dal 1° gennaio 1994 al 31 dicembre 1995 relativi a:

a) infrastrutture dei terminali intermodali;

b) attrezzature fisse e mobili necessarie al trasbordo delle unità di carico di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 11 della legge 4 agosto 1990, n. 240;

c) veicoli immatricolati secondo quanto previsto al comma 2 dell'articolo 3;

d) carri ferroviari utilizzati per il trasporto combinato.

2. Le imprese interessate possono essere autorizzate a contrarre mutui, con oneri di ammortamento per capitale e interessi a carico dello Stato per una quota degli stessi interessi pari al 25 per cento e, comunque, nel limite globale di lire 4 miliardi di investimento per ciascuna impresa.

3. I contributi straordinari di cui agli articoli 11, 12 e 13 della legge 11 agosto 1990, n. 240, sono prorogati al 31 dicembre 1995.

4. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con propri decreti, stabilisce i criteri per la concessione e l'erogazione dei benefici di cui al presente articolo.

Art. 9.

(Aiuti gestionali)

1. In attuazione di quanto previsto all'articolo 3 del regolamento CEE n. 1107/70, del Consiglio, del 4 giugno 1970, come da ultimo modificato dal regolamento CEE n. 3578/92, del Consiglio, del 7 dicembre 1992, con decorrenza dal 1° gennaio 1994 e sino al 31 dicembre 1995, per i servizi di trasporto combinato in transito attraverso l'Austria, la Svizzera e gli Stati della ex-Jugoslavia è concesso agli operatori in trasporto combinato un ristorno del 10 per cento sui noli da questi corrisposti alle società di trasporto ferroviario ovvero alle società organizzatrici di trasporto combinato

nonché sugli addebiti per la movimentazione delle unità di carico e dei carri ferroviari nell'ambito dei raccordi ferroviari interni, portuali ovvero aeroportuali.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con propri decreti, stabilisce i criteri per la concessione e l'erogazione dei benefici di cui al presente articolo.

Art. 10.

(Aiuti alla riconversione)

1. Sino al 31 dicembre 1997, alle imprese iscritte all'albo degli autotrasporti di cose per conto terzi è concesso un contributo di 50 milioni di lire nel caso in cui rinuncino all'autorizzazione di cui all'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298, reimmatricolando il veicolo con la targa prevista al comma 2 dell'articolo 3, a condizione che siano senza dipendenti ed abbiano in disponibilità un solo autoveicolo, con portata e peso complessivo superiori rispettivamente a 7 e 11,5 tonnellate, fornito di detta autorizzazione.

Art. 11.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire trecentocinquanta miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, per l'anno finanziario 1996, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

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

