

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 2247

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori IANNIELLO, BERNARDI, PATRIARCA, PARISI, SALERNO, TANI, PULLI, PINTO, NIEDDU, GRASSI BERTAZZI, GIAGU DEMARTINI, FONTANA Walter, COVELLO, BUSSETI, IANNI, COVIELLO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 APRILE 1990

Norme sulla circolazione dei veicoli «mezzi d'opera»
e assimilati

ONOREVOLI SENATORI. – Al servizio dell'industria delle costruzioni circolano su strada diverse decine di migliaia di mezzi di cui alcune sono mezzi d'opera, per un immobilizzo finanziario valutabile intorno ai 3.000 miliardi; si tratta di mezzi impegnati nei trasporti che il codice della strada definisce «eccezionali», principalmente nel settore delle costruzioni ed in particolare in quello delle opere pubbliche. Sono veicoli regolamentati dall'articolo 10 del codice della strada – come sostituito dalla legge n. 38 del 1982 – che classifica, al numero 2 del primo comma, come trasporti eccezionali «il trasporto di determinate materie, in eccedenza rispetto ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33, effettuato con veicoli dotati

di speciali attrezzature permanentemente installate e aventi caratteristiche strutturali che li rendono idonei allo specifico impiego nei cantieri e fuori strada per spostamenti a breve raggio per servire il ciclo operativo delle materie trasportate».

Il legislatore ha inteso, con questa definizione, disciplinare l'uso di quei particolari veicoli che la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione aveva già individuato come «mezzi d'opera» nella circolare del 7 settembre 1978, n. 36 – emanata a seguito della legge 5 maggio 1976, n. 313 – classificandoli come veicoli della categoria II.

Tale individuazione e classificazione è stata successivamente ripresa nei due de-

creti ministeriali 7 dicembre 1979 e 30 dicembre 1980, pubblicati, rispettivamente, nella *Gazzetta Ufficiale* n. 343 del 18 dicembre 1979 e nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 5 gennaio 1981 - sempre conseguenti alla legge n. 313 del 1976 - e confermata nel successivo decreto 3 aprile 1982, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 aprile 1982, n. 98, nonché nel decreto interministeriale Lavori pubblici-Trasporti 3 aprile 1982, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 16 aprile 1982, n. 104, entrambi emanati in virtù della legge n. 38 del 1982.

Il costo di acquisizione e di manutenzione dei mezzi d'opera è assai elevato; ciò comporta una pesante incidenza di ammortamento nell'ipotesi di loro utilizzazione a pieno regime. Se il mezzo è sotto utilizzato, tale incidenza graverà ancora più onerosamente e proporzionalmente al sottoimpiego del veicolo.

Il tutto con un riflesso di aggravio anche sul costo delle opere; per cui, pure in questa prospettiva, emerge la necessità del più intenso impiego di tali veicoli senza particolari vincoli burocratici.

Il fattore trasporto nell'industria delle costruzioni è fase del processo produttivo e non momento complementare, perchè l'attività dei cantieri è legata indissolubilmente al continuo rifornimento di talune materie prime di cui non è possibile lo stoccaggio. Ciò comporta una connotazione del tutto particolare dell'elemento trasporto, che rende discutibile il coinvolgimento nel regime dei trasporti eccezionali veri e propri di una fattispecie di mezzi quali sono i ribaltabili e le autobetoniere.

La legge con lo scopo di evidenziare la peculiare specificità sopra richiamata ha sottolineato due caratteristiche: il breve raggio ed il tipo di materie trasportate.

A tale proposito con la normativa richiamata in premessa si è stabilito che è da considerare mezzo d'opera, nell'uso corrente, un veicolo impiegato per il trasporto di materiali inerti o conglomerati bituminosi e/o cementizi destinati al settore delle costruzioni, trasporto misto su strada o fuori strada in ambito e/o extra urbano e per distanze a breve raggio.

Questo trasporto, in concreto, è legato al reperimento, approvvigionamento ed eventuale trasformazione dei materiali inerenti il ciclo produttivo dei cantieri di opere pubbliche, di edilizia civile ed industriale; a queste fasi sono state successivamente aggiunte, con decreto ministeriale 18 giugno 1982, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 29 giugno 1982, n. 176, quelle inerenti all'estrazione dei minerali e di tutte le materie destinate ad alimentare il ciclo produttivo delle industrie della siderurgia e forestali.

Alla stessa categoria II - e quindi equiparabili ai mezzi d'opera ai fini delle prescrizioni tecniche e delle norme di circolazione - appartengono altresì i veicoli «dotati di speciali attrezzature permanentemente installate e destinati ad operare nell'ambito urbano o comunque a breve raggio» per la raccolta, il trasporto e scarico di rifiuti solidi urbani e per il trasporto di materie nocive e inquinanti, da avviare in apposite discariche o centri di smaltimento.

In sostanza, si tratta di veicoli che per caratteristiche tecnico-costruttive rispondono dimensionalmente all'articolo 32 del codice stradale e possono essere autorizzati a circolare in eccedenza di peso rispetto all'articolo 33 dello stesso codice della strada, in virtù della particolare attrezzatura che ne aumenta sensibilmente la tara. I predetti veicoli devono montare infatti particolari attrezzature di carrozzeria permanenti ed avere prerogative tecnico-costruttive di autotelaio specificate nei decreti richiamati.

La circolazione attuale di tali veicoli, in eccedenza di peso, è condizionata:

all'autorizzazione temporale «rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le strade statali, militari e per le autostrade e dalle regioni per la rimanente rete viaria» (comma quinto dell'articolo 10 del codice della strada);

al pagamento di un indennizzo per la maggiore usura del manto stradale, fissato in modo convenzionale dall'articolo 8 del decreto interministeriale Lavori pubblici-Trasporti 23 gennaio 1984, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 febbraio 1984, n. 40, e

successive modificazioni e integrazioni (decreti ministeriali 14 dicembre 1984 e 27 febbraio 1985, pubblicati, rispettivamente, nella *Gazzetta Ufficiale* n. 351 del 22 dicembre 1984 e nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 28 febbraio 1985). Qualora l'autorizzazione preveda la circolazione su strade statali e di viabilità minore (provinciali e comunali), gli importi per la maggiore usura vanno versati in ragione di 7/10 alle amministrazioni regionali e di 3/10 al compartimento ANAS competente per territorio operativo.

L'osservanza delle due condizioni testè richiamate è fonte di gravissimi disagi anche di ordine economico nell'utenza, dovuti sia all'*iter* burocratico dell'autorizzazione sia alla forma di pagamento dell'indennizzo.

In particolare occorre considerare che:

la circolazione interessa, nella generalità, congiuntamente la viabilità statale e quella minore. Quindi, l'utenza deve sempre rivolgersi al compartimento ANAS competente - nel capoluogo della regione - ed alle varie province o addirittura ai vari comuni, delegati dalle Regioni ad operare per loro;

le imprese che operano a cavallo dei confini provinciali e/o regionali, sono sottoposte ad una moltiplicazione delle domande, autorizzazioni e versamenti, in relazione alle aree di diversa viabilità interessate.

È evidente l'aggravio dei costi aziendali per gli adempimenti burocratici sopra richiamati, la cui lungaggine può portare ad operare in situazioni non sempre lineari sotto un profilo di rigida correttezza amministrativa; non è infatti possibile all'economia aziendale di una impresa edile lasciare inoperoso il mezzo d'opera, per il cui acquisto e mantenimento oggi occorre un introito medio di 400-500 mila lire al giorno, per una giornata lavorativa

di 8-9 ore e una tariffa trasporto di lire 2.500-3.000 al metro cubo su distanze medie non superiori ai 10 chilometri: senza contare poi i danni riflessi per i ritardi nei rifornimenti dei cantieri, che incidono inevitabilmente sui tempi di esecuzione delle opere pubbliche e talvolta anche sull'occupazione delle maestranze dei cantieri interessati.

Al fine di ovviare alla situazione sopra illustrata, ci sembra opportuno proporre, limitatamente ai veicoli «mezzi d'opera» e assimilati, una integrazione dell'articolo 10 del codice della strada nel senso di:

istituire un versamento per la maggior usura, inteso quale tassa d'uso del veicolo. Tale tassa deve essere versata come la consueta «tassa di possesso» degli altri veicoli, su un particolare capitolo. Lo Stato si riserverà di utilizzarla quale fondo speciale per la manutenzione della viabilità statale e minore;

prevedere che il versamento della tassa d'uso sia di un importo pari a quello della tassa di possesso e avvenga contestualmente con essa. Tale procedura, che rende praticamente obbligatorio il pagamento di una tassa che risulta globalmente doppia, rispetto a quella attuale di possesso, comporterà come è ovvio un maggiore introito per l'Erario, definibile come gettito certo, evitando nel contempo possibili evasioni e facilitando i controlli;

permettere il transito su tutte le strade statali, provinciali e comunali del territorio nazionale, escluse naturalmente le strade o tratti di strade sulle quali gli enti competenti ritenessero di vietare il transito dei mezzi d'opera per specifici motivi di sicurezza.

Si confida sulla rapida approvazione del presente disegno di legge, anche per rendere concorrenziale il nostro sistema di trasporti eccezionali rispetto a quello degli altri Paesi della Comunità europea.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Dopo il quinto comma dell'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono inseriti i seguenti:

«L'autorizzazione di cui al quinto comma per i veicoli di cui al numero 2) del primo comma, individuati sulla rispettiva carta di circolazione come mezzi d'opera, o assimilati, in conformità alle caratteristiche tecnico-costruttive e operative stabilite con i decreti del Ministro dei trasporti e del Ministro dei lavori pubblici di cui al presente articolo, si intende accordata mediante il versamento della tassa d'uso per un importo pari a quello che viene corrisposto come tassa di possesso.

La tassa d'uso deve essere corrisposta contestualmente alla tassa di possesso con le modalità e nei termini stabiliti con decreto del Ministro delle finanze.

Anche il rimorchio o semirimorchio, che con la motrice o con il trattore costituiscono un complesso veicolare d'opera, sono assoggettati alla tassa d'uso.

Al pagamento della tassa d'uso farà riscontro il rilascio di uno speciale contrassegno.

L'ANAS per le strade statali e l'intera rete nazionale e le Regioni per le reti provinciali e comunali di competenza redigeranno elenchi di strade o tronchi di strade che per ragioni di sicurezza o di tutela e stabilità dei beni culturali non consentono la circolazione dei veicoli in argomento, ferma restando l'osservanza della segnaletica stradale permanente ed occasionale. I predetti elenchi sono pubblicati, rispettivamente, nella *Gaz-*

zetta *Ufficiale* della Repubblica italiana e nei Bollettini ufficiali delle Regioni.

Art. 2.

1. Il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti è autorizzato ad emanare le norme regolamentari concernenti lo speciale contrassegno e quelle relative alle modalità e ai criteri di redazione degli elenchi di cui, rispettivamente, al quarto e all'ultimo capoverso dell'articolo 1.

Art. 3.

1. La circolazione dei veicoli classificati mezzi d'opera in regime di eccezionalità è consentita sulle autostrade dietro corresponsione di una tassa di uso a titolo di pedaggio che sarà corrisposta al momento del transito.

2. La tassa di uso a titolo di pedaggio sarà di misura equivalente alla tariffa che viene applicata al veicolo in condizioni normali, che circola sull'autostrada, maggiorata del 50 per cento.

Art. 4.

1. I proventi della tassa di uso, di cui al primo capoverso dell'articolo 1, 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 e di sette decimi alle amministrazioni regionali.

3. Le somme da versare a ciascuna Regione sono determinate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti, sulla base della estensione della rete viaria di competenza della Regione stessa.

Art. 5.

1. Nelle more della predisposizione dello speciale contrassegno relativo alla tassa d'uso, l'attestazione del pagamento della stessa verrà riportata sul contrassegno inerente alla tassa di possesso, con apposita annotazione da parte degli enti esattori.