

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4821

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore CASTELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 OTTOBRE 2000

—————

Disciplina relativa al trasporto di merci su strada
effettuato nelle ore notturne

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Con lo sviluppo economico e produttivo dell'Italia, abbiamo assistito ad una rapida crescita di un settore particolarmente importante: l'autotrasporto merci. Un settore, molto importante per l'economia nazionale, che con le sue 150 mila imprese movimentata circa l'85 per cento delle merci dando lavoro a circa un milione di individui e che da solo produce il 7 per cento del prodotto interno lordo.

Ed è proprio nel settore dell'autotrasporto che si riscontra la maggiore crescita rispetto a tutto il sistema dei trasporti.

Lo spropositato sviluppo del trasporto su gomma ha provocato vistosi squilibri tra gli stessi sistemi di trasporto, tanto che il trasporto su gomma è arrivato al limite del suo livello di espansione.

Basti pensare che nel 1998 si è registrato un aumento dei volumi di traffico pari al 6,6 per cento in più rispetto al 1997, movimentando così complessivamente 1.230 milioni di tonnellate di merce.

Al contrario, il traffico merci ferroviario ha chiuso il 1998 con un + 1,3 per cento rispetto al 1997, trasportando in totale circa 84 milioni di tonnellate di merce.

I dati indicati a titolo esemplificativo dimostrano la situazione critica in cui versa il settore dei trasporti e, dunque, la necessità di addivenire ad una rapida soluzione della stessa, come ormai richiesto dagli stessi autotrasportatori. La congestione delle arterie stradali, le limitazioni, sempre più severe, che Svizzera ed Austria impongono al traffico merci italiano rappresentano alcuni dei fattori che rendono improcrastinabile l'adozione, da parte delle autorità competenti, di misure finalizzate a riequilibrare le varie modalità di trasporto, conformemente agli indirizzi indicati dalla stessa Unione europea.

In realtà, l'unico sistema che consentirebbe di trasferire quote di traffico merci su altre modalità di trasporto è quello intermodale, che necessariamente richiede la preventiva realizzazione di un sistema, soprattutto ferroviario e marittimo, efficiente e ben strutturato.

La legislazione italiana ha tentato di sviluppare l'intermodalità attraverso la legge n. 454 del 1997, che tuttavia in questa parte essenziale ad oggi è rimasta priva di applicazione.

In attesa di realizzare il suddetto riequilibrio, attraverso il sistema dell'intermodalità, il presente disegno di legge si propone obiettivi ben precisi quali: la tutela dell'ambiente, strettamente connessa con la difesa della qualità della vita, e la sicurezza della circolazione stradale.

Basti pensare che il trasporto su gomma incide pesantemente in termini di inquinamento acustico e atmosferico, di ingorghi e ostacoli alla fluidità della circolazione nonché di danni al territorio, alle cose e alle persone. La mobilità in ambito urbano è, infatti, causa del 70 per cento dei feriti e del 40 per cento dei morti per incidenti stradali ed inoltre, da uno studio condotto dall'OCSE, risulta che nella città si produce oltre il 74 per cento dei costi di viabilità e che la rete viaria urbana è l'unica per la quale lo Stato spende più di quanto ricava.

Il presente disegno di legge si prefigge, dunque, lo scopo di spostare, ove possibile, il traffico delle merci dalle aree urbane alla rete autostradale, incentivando il trasporto delle merci nelle ore notturne e tentando così di decongestionare quelle aree ad alta densità di traffico, quali ad esempio la regione Lombardia che nella movimentazione delle merci è la regione che fa registrare i

volumi più elevati di merce trasportata pari a circa il 21 per cento.

In particolare, l'articolo 1 evidenzia il carattere temporaneo (tre anni) dei contributi previsti nel disegno di legge a favore degli autotrasportatori, in vista del necessario sviluppo di un sistema di intermodalità che possa garantire la competitività del nostro Paese nel sistema comunitario.

L'articolo 2, al fine di stimolare gli autotrasportatori a fare uso dei tratti autostradali

nelle ore notturne, riconosce agli stessi una riduzione pari al 50 per cento dei pedaggi autostradali e il rimborso, fino al 40 per cento, delle spese relative al gasolio per autotrazione.

È, infatti, attraverso una migliore gestione dei flussi di traffico che si potrà garantire una maggiore sicurezza stradale ed una razionalizzazione nell'utilizzo della rete stradale.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. In attesa del riequilibrio modale tra le diverse modalità di trasporto e ai fini del miglioramento delle condizioni ambientali e della sicurezza stradale, la presente legge detta norme finalizzate a favorire lo svolgimento dei trasporti di merci su strada durante le ore notturne.

Art. 2.

(Applicazione)

1. Per le finalità di cui all'articolo 1, alle imprese iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, anche aventi sede principale in un altro Stato dell'Unione europea, le quali per il trasporto delle merci stesse utilizzano percorsi autostradali effettuati con entrata a partire dalle ore 22 ed uscita entro le ore 6, sono concesse le seguenti agevolazioni:

a) la riduzione pari al 50 per cento dei pedaggi autostradali;

b) la riduzione pari al 40 per cento della spesa relativa al gasolio per autotrazione.

2. La riduzione di cui alla lettera a) del comma 1 è apportata per i percorsi autostradali per i quali è previsto il sistema di pagamento del pedaggio a riscossione differita mediante fatturazione ed è applicata direttamente dalla società concessionaria della gestione dell'autostrada sulle fatture intestate alle imprese di cui al comma 1.

3. Il Ministero dei lavori pubblici eroga alle società concessionarie di cui al comma

1 rimborsi di entità corrispondente ai minori introiti derivanti dalla riduzione di cui alla lettera *a*) del comma 1. I criteri e le modalità di rimborso sono fissati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione e con il Ministro del bilancio, del tesoro e della programmazione economica, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. La riduzione di cui alla lettera *b*) del comma 1 si applica, all'atto dell'acquisto del carburante, alla spesa effettivamente sostenuta, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, risultante da apposita documentazione. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge sono stabiliti i criteri e le modalità di rimborso ai gestori degli impianti di distribuzione del carburante.

5. Le riduzioni di cui al comma 1, nella misura del 10 per cento sono a carico del bilancio della regione o delle regioni sul cui territorio insiste il percorso autostradale.

Art. 3.

(Validità)

1. Le disposizioni di cui all'articolo 2 si applicano per un periodo di tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 4.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 2, pari a lire 1.000 miliardi per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003, si provvede quanto a lire 300 miliardi per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento

iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione, quanto a lire 400 miliardi per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero, e quanto a lire 300 miliardi per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001 allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle finanze.

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

Art. 5.

(Entrata in vigore)

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

