

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 1463

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore GEI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 MARZO 1995

Liberalizzazione delle tariffe del trasporto
di merci su strada

ONOREVOLI SENATORI. - Con l'approvazione della legge 10 ottobre 1990, n. 287, il Parlamento italiano si è posto il problema di agire decisamente per favorire una piena concorrenza nelle attività economiche produttive, al pari di quanto avviene nei Paesi *partner* della Comunità europea, ponendo anche le premesse per una successiva legislazione nei vari comparti. Con la stessa legge venne istituita l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, la cui attività si è dedicata intelligentemente anche alla segnalazione al Parlamento e al Governo di alcune storture legislative che impediscono piena concorrenza tra gli operatori economici. Una segnalazione significativa è stata fatta in data 24 maggio 1993 al Presidente del Senato e agli allora Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro dei trasporti e riguardava la non congruità della legislazione sulla regolamentazione delle tariffe del trasporto di merci su strada. Infatti sia la legge 6 giugno 1974, n. 298, che il decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162, hanno introdotto una regolamentazione delle relative tariffe ed una procedura negli adeguamenti tariffari scarsamente compatibili con i principi della libera concorrenza ed in contrasto con il regolamento (CEE) n. 4058/89 del Consiglio, del 21 dicembre 1989, in materia di formazione dei prezzi per i trasporti di merci su strada tra gli Stati membri. La legge n. 298 del 1974 ha istituito, al titolo III, un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada, che consiste in tariffe approvate dal Ministro dei trasporti (ora, dei trasporti e della navigazione), su proposta del comitato centrale per l'albo nazionale degli autotrasportatori, sentite le regioni e le rappresentanze confederali dei settori interessati. Le tariffe, calcolate sulla base dei costi di autotrasporto, sono strutturate con

un limite massimo ed un minimo, divisi da un margine del 23 per cento. Tali tariffe devono essere applicate obbligatoriamente pena sanzioni amministrative o disciplinari, previste, rispettivamente, dagli articoli 58 e 21 della stessa legge n. 298 del 1974. Inoltre, il citato decreto-legge n. 82 del 1993 ha rafforzato tale obbligo nel sancire l'inderogabilità delle condizioni tariffarie a forcella, attraverso la creazione di un regime di prescrizione quinquennale per i contratti di trasporto in deroga a quanto previsto dall'articolo 2951 del codice civile. Ha poi previsto, per il pagamento dei crediti derivanti da contratti stipulati in base a tariffe a forcella e visti dai comitati provinciali dell'albo degli autotrasportatori, che su istanza del ricorrente sia concessa la provvisoria esecuzione del decreto ingiuntivo ai sensi dell'articolo 642 del codice di procedura civile, equiparando tale fattispecie a quelle di credito fondato su cambiale, assegno bancario, assegno circolare, certificato di liquidazione di borsa, atto ricevuto da notaio o da altro pubblico ufficiale. Quest'ultima disciplina sta creando situazioni gravissime di contenzioso tra trasportatori e committenti con incertezze finanziarie rilevanti. Complessivamente, il regime tariffario obbligatorio produce una grave limitazione alla libera concorrenza, grava l'industria ed il commercio di oneri di trasporto eccessivi, crea una progressiva decadenza delle imprese di trasporto italiano a favore dei trasportatori esteri che si sono conquistati ben il 67 per cento del trasporto di merci italiane.

Appare quindi opportuno procedere ad una completa liberalizzazione del sistema tariffario sia per rendere reale la concorrenza, sia per stimolare l'ammodernamento delle imprese di trasporto, rendendole competitive con quelle straniere, sia per diminuire l'incidenza del costo di trasporto sui

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nostri prodotti e infine per ottemperare sia alle normative europee che alle giuste indicazioni dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato. Il disegno di legge si prefigge questi obiettivi attraverso l'abrogazione di taluni articoli della legge n. 298 del 1974 e del decreto-legge n. 82 del 1993, in maniera molto semplice.

L'articolo 1 abroga l'intero titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 294, avente per oggetto l'istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada, rendendo libere le tariffe.

L'articolo 2 abroga gli articoli 2, 3 e 4 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162, ripristinando la prescrizione annuale per i diritti derivanti dai contratti di trasporto, così come previsto dal codice civile; con l'effetto di integrare la liberalizzazione, sopprimendo quelle norme che limitavano la certezza del diritto di materia.

Il provvedimento in questione si allinea alla prospettiva generale di *deregulation*, di semplificazione procedurale e di limitazione di controlli e di conflittualità.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Gli articoli 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 e 59 della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono abrogati.

Art. 2.

1. Gli articoli 2, 3 e 4 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162, sono abrogati.

Art. 3.

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