

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

89.

SEDUTA DI MARTEDÌ 12 MARZO 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

| | PAG. |
|---|------------|
| Proposta di legge (Discussione e rinvio): | |
| Senatori Ianniello ed altri: Norme sulla circolazione dei veicoli « mezzi d'opera » e assimilati (<i>Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (5309) | 3 |
| Testa Antonio, <i>Presidente</i> | 3, 5, 6, 7 |
| Colzi Ottaviano (gruppo PSI), <i>Relatore</i> | 3, 5 |
| Curci Francesco, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> | 4, 5, 6 |
| Maccheroni Giacomo (gruppo PSI) | 5, 6 |
| Ronzani Wilmer (gruppo comunista-PDS) | 5 |
| Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> | 6 |
| Savio Gastone (gruppo DC) | 5 |

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,50.

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione della proposta di legge senatori Ianniello ed altri: Norme sulla circolazione dei veicoli « mezzi d'opera » e assimilati (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (5309).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Ianniello, Bernardi, Patriarca, Parisi, Salerno, Tani, Pulli, Pinto, Nieddu, Grassi, Bertazzi, Giagu, Demartini, Fontana Walter, Covelletto, Busseti, Ianni e Coviello: « Norme sulla circolazione dei veicoli "mezzi d'opera" e assimilati », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 novembre 1990.

L'onorevole Colzi ha facoltà di svolgere la relazione.

OTTAVIANO COLZI, *Relatore*. Signor presidente, la proposta di legge n. 5309 è stata approvata dal Senato in sede legislativa dall'omologa Commissione in data 22 novembre 1990. Essa propone una revisione parziale dell'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale; in particolare detta modifica interessa le norme riguardanti i veicoli ecce-

zionali, considerati tali per la loro dimensione e destinazione funzionale, in quanto adibiti al trasporto di cose indivisibili.

In sostanza, talune modifiche riguardano due imprecisioni legislative, poiché il testo trasmesso dal Senato si riferisce al decimo e all'undicesimo comma dell'articolo 10, mentre il riferimento esatto è al dodicesimo ed al tredicesimo comma.

L'innovazione più significativa riguarda l'articolo 10-*bis*, il quale non era presente nella precedente normativa; con esso viene introdotta la nuova dizione di « mezzi d'opera », ossia « veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico ed il trasporto di materiali d'impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione e mineraria e assimilati, ovvero che completano durante la marcia il ciclo produttivo di specifici materiali per le costruzioni edilizie ». Tale articolo inoltre prevede il rilascio di una specifica autorizzazione per la circolazione di detti mezzi sulle strade statali, anche nel caso in cui essi devono percorrere tragitti relativamente brevi. Inoltre l'ANAS, le concessionarie autostradali e le regioni devono redigere un elenco delle rispettive strade, o tratti di esse, che non sono idonei al transito dei mezzi d'opera.

La nuova normativa, inoltre, modifica non soltanto le modalità di pagamento dell'indennizzo per la maggior usura del manto stradale, ma anche la sua entità. Al riguardo devo precisare che fino ad ora l'indennizzo in questione era dovuto di volta in volta; la nuova normativa invece prevede il pagamento di una sorta di soprattassa, da corrispondere in un'u-

nica soluzione nel rispetto di meccanismi diversificati. Tuttavia questo sistema, tenendo conto della preesistente tassa di possesso, ne prevede il raddoppio. Infine la proposta di legge stabilisce che i proventi di indennizzo derivanti dalla circolazione siano ripartiti tra gli enti territoriali interessati.

Colgo l'occasione per valutare, insieme ai colleghi, l'opportunità di presentare un emendamento che, comunque, non comportando variazioni di spesa, non richiede il preventivo parere della Commissione bilancio.

Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sulla prima parte dell'articolo 10-bis, laddove si fa riferimento ai veicoli che « completano durante la marcia il ciclo produttivo »; a mio avviso, tale dizione fa riferimento alle autobetoniere (del resto, non capisco a quale altro mezzo ci si possa riferire). Se quindi si tratta di autobetoniere non mi è chiaro per quale motivo il provvedimento non le nomini espressamente.

Vi è inoltre un'innovazione, riferita sempre ai mezzi d'opera, consistente nella fissazione del limite di velocità tra i 40 e i 60 chilometri orari; conseguentemente, la transitabilità sulle autostrade è consentita solo quando la velocità minima prevista per le autostrade stesse permetta a tali mezzi di poter circolare, considerando — appunto — che a questi ultimi è consentita una velocità massima compresa tra i 40 e i 60 chilometri orari.

Inoltre, i veicoli in questione devono essere dotati di una carta di circolazione, da cui risulti la loro natura di mezzi d'opera, che deve essere esibita qualora venga richiesta.

Vengono introdotte, tra l'altro, una serie di norme sanzionatorie che modificano parzialmente altre disposizioni preesistenti per quanto riguarda l'osservanza dei limiti di velocità, il possesso della carta di circolazione e il transito su strada.

Un ulteriore limite introdotto riguarda il peso massimo a pieno carico dei veicoli

in questione, che viene fissato in 56 tonnellate. In caso di inottemperanza di tale norma sono previste alcune sanzioni.

L'articolo 2 della proposta di legge n. 5309 prevede che il ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli dei trasporti e del tesoro, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, emani un decreto in cui si definiscano le modalità per il pagamento dell'indennizzo d'usura istituito dall'articolo 10-bis del testo unico delle norme sulla circolazione stradale. Con lo stesso decreto dovranno essere definite le caratteristiche del contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento dell'indennizzo di usura e le relative norme per il rilascio.

Inoltre, il ministro dei lavori pubblici dovrà definire con proprio decreto le norme per la formazione degli elenchi delle strade non percorribili con mezzi d'opera in eccedenza ai limiti di peso stabiliti nell'articolo 33.

L'articolo 3 del provvedimento in esame prevede che i proventi derivanti dall'indennizzo di usura di cui al comma 5 dell'articolo 10-bis del testo unico delle norme sulla circolazione stradale affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, ai fini della successiva assegnazione ad appositi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

L'articolo 4, infine, fa riferimento all'entrata in vigore della legge.

In conclusione, pur sottolineando la necessità di chiarire alcuni aspetti connessi alla copertura di 20 miliardi, che non mi pare siano stati chiariti dal Senato, propongo di inviare il testo del provvedimento alle Commissioni competenti per l'espressione dei prescritti pareri, riservandomi in un momento successivo la presentazione di eventuali emendamenti chiarificatori.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nel concordare con le osservazioni del relatore, desidero

sottolineare la necessità di approvare il provvedimento in esame in tempi brevi, possibilmente nel testo del Senato, ovvero con alcune limitate correzioni di ordine tecnico soprattutto in riferimento al comma 4 dell'articolo 3 che recita: « Le somme di cui al comma 3 sono assegnate da ciascuna regione alle province e ai comuni in misura proporzionale all'estensione delle rispettive tratte non transitabili con mezzi d'opera ». In tale comma, infatti, si dovrebbe fare riferimento alle tratte transitabili con mezzi d'opera.

OTTAVIANO COLZI, *Relatore*. Questo punto è già stato chiarito dal Senato.

FRANCESCO CURCI Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Si pone poi qualche problema rispetto alla data di entrata in vigore della legge, fissata per il 1° luglio 1991, che potrebbe rappresentare un termine eccessivamente ravvicinato.

Si tratta comunque di una questione che potremo valutare in un momento successivo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GIACOMO MACCHERONI. Ritengo che il provvedimento in esame potrebbe costituire l'occasione per affrontare, magari attraverso la presentazione di un emendamento, un problema tuttora aperto in ordine alla circolazione dei veicoli per il trasporto di pezzi di pietra naturale.

A tale riguardo, la Commissione si esprime all'unanimità in modo favorevole ad una proposta di legge che per l'opposizione del Governo non poté andare in porto.

Si tratta, tra l'altro, di una questione su cui si è registrato il consenso unanime dei diversi gruppi parlamentari fin dalla scorsa legislatura.

Comunque, se la presentazione di un emendamento volto a recepire tale materia nella proposta di legge n. 5309 comportasse un eccessivo ritardo nell'appro-

vazione del provvedimento, sarei disposto a ritirare la mia proposta. Ritengo, invece, che potremmo approfittare del tempo necessario per ricevere i pareri da parte delle Commissioni competenti per poter studiare a fondo il problema, anche in considerazione del fatto che la stessa questione non ha potuto essere risolta soltanto per l'opposizione manifestata dal Governo, mentre le associazioni di categoria hanno più volte sollecitato l'urgenza di una soluzione definitiva che consenta di soddisfare le loro esigenze.

Vorrei sapere dal sottosegretario se siamo ancora al punto di partenza, o se, questa nuova occasione, può servire a sbloccare la situazione, a tutti nota, che da anni attende una soluzione.

WILMER RONZANI. Condivido senz'altro la proposta del relatore, poiché siamo convinti che sia possibile arrivare ad una rapida approvazione del provvedimento, al quale comunque è necessario apportare alcune integrazioni tecniche; al riguardo vorrei che il relatore ci suggerisca in quale sede possiamo concordare tali correzioni, dal momento che, se non ho capito male, egli stesso propone di non pervenire alla costituzione formale del comitato ristretto.

Tutto ciò non deve comunque ritardare l'*iter* legislativo, anche perché non esistono vere e proprie divergenze di opinione, ma soltanto questioni tecniche di modesta rilevanza.

Per quanto riguarda la questione sollevata dall'onorevole Maccheroni, devo precisare che non vi è da parte del mio gruppo una opposizione pregiudiziale, purché il nodo, che allora non fu sciolto, non provochi rallentamenti nell'approvazione della proposta di legge n. 5309.

GASTONE SAVIO. Anche il mio gruppo concorda sull'opportunità di giungere alla rapida approvazione di questo provvedimento, particolarmente atteso dalle categorie interessate. In questo momento ab-

biamo davanti a noi due possibilità: quella di rimanere fedeli al testo trasmessoci dal Senato, oppure di verificare se esistono le condizioni per la presentazione di alcuni emendamenti che potrebbero riguardare non esclusivamente aspetti tecnici. Poiché, ripeto, si tratta di un provvedimento che ha suscitato forti aspettative, dobbiamo al più presto capire quali di queste due soluzioni sia la più opportuna in questo momento.

Per quanto riguarda il transito di veicoli eccezionali, ricordo che già in passato si pose il problema relativo alla richiesta di una doppia autorizzazione in caso di passaggio da una regione all'altra; poiché mi risulta che tale questione è già disciplinata dalla legge n. 229 dell'agosto 1990 non vi è ragione per affrontarlo in questa occasione.

FRANCESCO CURCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A dire il vero non mi è chiaro quali questioni dovrebbero riguardare tali emendamenti; comunque, salvo la loro presentazione, si potrebbe pervenire alla rapida approvazione del provvedimento nel testo attuale, rimandando la soluzione di eventuali questioni ad un incontro informale.

Per quanto riguarda la questione dei carichi eccezionali, sollevata dall'onorevole Maccheroni, essa è ricompresa nelle disposizioni della legge n. 229 del 1990.

Infine, se sono necessarie ulteriori precisazioni o dovessero porsi nuovi quesiti, dichiaro fin d'ora la mia disponibilità ad un chiarimento.

PRESIDENTE. Devo ricordare che il provvedimento sul trasporto di pietra naturale, cui ha fatto riferimento l'onorevole Maccheroni, è stato ritenuto sostanzialmente assorbito dall'approvazione della legge n. 229 del 1990, riguardante la circolazione di veicoli con particolari carichi. Per maggior chiarezza do lettura del

resoconto sommario della seduta del 10 luglio del 1990, nel corso della quale è stata approvata la proposta di legge n. 4509: « Il relatore Siro CASTRUCCI riferendo sul provvedimento, già approvato dall'VIII Commissione del Senato, ne raccomanda l'approvazione in quanto volto ad aggiornare positivamente la vigente legislazione, colmando anche una lacuna normativa esistente.

Il deputato Cesco Giulio BAGHINO ritiene che questo provvedimento assorba la proposta di legge Labriola ed altri n. 133, concernente i trasporti stradali di pezzi di pietra naturali e la determinazione dell'indennizzo dovuto per l'usura dei tratti viari interessati.

Il Presidente Antonio TESTA rileva che la proposta di legge n. 133, richiamata dal deputato Baghino, non è stata abbinata d'ufficio al progetto di legge n. 4509, attualmente in discussione, sia in quanto assegnata alla Commissione in sede referente, sia in quanto non vertente su materia assolutamente identica. Tuttavia, una certa connessione tra i due provvedimenti è indiscutibile e in tal senso ritiene che le finalità della richiamata proposta di legge n. 133 possano considerarsi sostanzialmente soddisfatte dall'approvazione del progetto di legge n. 4509.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiara chiusa la discussione sulle linee generali ».

GIACOMO MACCHERONI. Ritengo che la legge citata dal presidente non abbia soddisfatto in pieno le esigenze poste a base della proposta di legge sul trasporto di pezzi di pietra naturale.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A mio avviso, il problema può essere facilmente risolto mediante la presentazione di eventuali emendamenti, su cui il Governo esprimerà il proprio parere.

X LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1991

Al di là di ciò, comunque, si potrà senz'altro pervenire ad una sollecita approvazione del provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Propongo di inviare il provvedimento in esame alle Commissioni competenti per l'espressione dei prescritti pareri sollecitando le Commissioni stesse a farceli pervenire nel più breve tempo possibile.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Dopo le festività pasquali, sarà possibile procedere alla votazione delle propo-

sta di legge e degli emendamenti che saranno eventualmente presentati.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 17,40.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 5 aprile 1991.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO