

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1428

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(SIGNORILE)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL TESORO
(GORIA)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(VISENTINI)

COL MINISTRO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE
(DE MICHELIS)

E COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(NICOLAZZI)

Provvedimenti urgenti per l'autotrasporto
di merci per conto di terzi

Presentato il 15 marzo 1984

ONOREVOLI DEPUTATI! — Non occorre dilungarsi per evidenziare la primaria importanza che l'autotrasporto di merci riveste per l'economia del paese.

Da tempo il Parlamento è stato investito in merito alla riforma della legge 6 giugno 1974, n. 298, riguardante l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori, la disciplina dell'autotrasporto e l'istituzione delle tariffe a forcilla, che però viene parzialmente incontro a

talune delle aspettative delle imprese interessate.

Altri problemi, di non minore importanza, sono tuttora in attesa di una soluzione adeguata alle richieste del settore che ha promosso di recente una serie di manifestazioni, culminate con il fermo la cui durata è stato possibile contenere a seguito di una laboriosa trattativa evitando in tal modo ulteriori gravi perdite economiche per l'intera collettività.

Nella recente trattativa con le organizzazioni degli autotrasportatori e dall'analisi dei bilanci di alcune aziende, soprattutto a carattere artigianale, è emerso che talune difficoltà della gestione dell'impresa di trasporto sono connesse con strutture fisiche ormai obsolete che rendono i costi di produzione non remunerati dalle tariffe, che sono fissate per legge.

Ne segue, pertanto, che un intervento rivolto al miglioramento di tali strutture è non solo auspicabile ma indispensabile per riallineare l'equilibrio costi-ricavi delle aziende.

È noto, d'altra parte, come la situazione economica degli autotrasportatori sia divenuta sempre più pesante in questi ultimi anni specie di fronte alle varie questioni che ponevano gli operatori del settore alle prese con una concorrenza nazionale e internazionale sempre più aspra.

Ben difficilmente essi hanno potuto operare in profondità nel rinnovo dei mezzi e delle strutture delle proprie imprese anche perché uno dei punti fondamentali per poter agire in tal senso era quello di avere agevolmente dei finanziamenti a medio termine dagli istituti di credito, i quali erano restii a concederli per i rischi che un'operazione del genere comportava.

Il presente disegno di legge viene incontro a tale necessità, istituendo un fondo centrale di garanzia per la copertura dei rischi connessi con i finanziamenti concessi e prevede altresì una serie di misure che intendono superare sperequazioni e difficoltà di applicazione e interpretazione delle norme esistenti che, nel complesso, rappresentano un notevole impedimento allo svolgimento ed allo sviluppo dell'autotrasporto, specie di quello svolto dai piccoli imprenditori e dai soci di cooperative di autotrasporto.

Titolo I. — Le maggiori difficoltà incontrate, sul piano interno, per l'applicazione della legge 27 novembre 1980, n. 815, concernente il credito agevolato per l'autotrasporto di merci in conto terzi, sono

sorte in merito alla praticabilità del sistema di garanzie prevista dall'articolo 10 della stessa legge.

Gli istituti di credito, infatti, stante tale norma, non hanno ritenuto possibile accordare crediti senza idonee garanzie oltre quelle sui beni acquistati dalle imprese di trasporto con il credito loro accordato dalle banche.

D'altro canto tali difficoltà insormontabili esistevano anche prima della legge n. 815 del 1980: infatti gli autotrasportatori, soprattutto i piccoli, le cui aziende generalmente si identificano con l'autocarro acquistato a seguito di grandi sacrifici, non hanno mai potuto prestare le garanzie chieste dagli istituti bancari i quali, difficilmente ed in casi del tutto eccezionali, hanno loro fatto credito.

Allo scopo di garantire i finanziamenti da concedere agli autotrasportatori di cose in conto terzi, l'articolo 1 del disegno di legge prevede l'istituzione di un fondo di garanzia per l'autotrasporto di cose per conto di terzi presso il Mediocredito centrale.

Con l'articolo 2 è disposta l'istituzione di un comitato di gestione del Fondo di garanzia; nello stesso articolo sono indicati i compiti di tale comitato.

L'articolo 3 limita l'accesso alla garanzia alle imprese di autotrasporto iscritte in via definitiva all'albo, titolari, da almeno due anni, di autorizzazioni; ciò per evitare che possano accedere al fondo autotrasportatori non ancora affermati.

Limita inoltre l'accesso alla garanzia a quelle imprese che non siano in grado di offrire idonee garanzie oltre quelle iscrivibili sui beni oggetto del finanziamento; solo tali imprese, in effetti, sono bisognevoli della garanzia statale.

L'articolo 4 prevede le procedure per la presentazione delle domande di garanzia e la concessione dei prestiti da garantire.

Per la dotazione del Fondo, l'articolo 5 prevede, oltre al concorso dello Stato, quello della stessa categoria degli autotrasportatori, attuato attraverso il prelievo prima, e il versamento poi, di

parte del contributo che gli iscritti all'Albo pagano annualmente per la gestione dell'Albo medesimo [punti *a)*, *b)* e *c)*]. Sono poi previste quali voci di entrata [*d)*, *e)*, *f)* e *g)*] quelle tipiche anche per altri fondi di garanzia già esistenti e funzionanti.

Titolo II. — Gli articoli 6 e 7 prevedono l'estensione agli autotrasportatori di alcune agevolazioni e deduzioni d'imposta in atto già previste per altre categorie di piccoli imprenditori. L'equiparazione che si vuole ottenere è in effetti nei confronti delle imprese artigiane iscritte nell'Albo previsto dalla legge 25 luglio 1956, n. 860.

L'articolo 6 estende agli autotrasportatori di merci per conto di terzi, iscritti nel relativo Albo, la possibilità di determinare il reddito imponibile nello stesso modo in cui l'articolo 72 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, prevede che possa essere determinato per particolari categorie di imprese minori, tra le quali, appunto, vi sono le imprese artigiane.

L'articolo 7 consente, ai fini dell'applicazione dell'imposta locale sui redditi, una ulteriore deduzione dal reddito d'impresa per i titolari di autorizzazioni all'autotrasporto, soci di cooperative; e ciò, per evitare una evidente sperequazione di trattamento tributario, considerato che l'articolo 13 della legge 19 marzo 1983, n. 72, già contiene la previsione di una tale deduzione per particolari categorie minori, tra le quali, in primo luogo, quelle artigiane, alle quali i soci di cooperativa non possono non essere equiparati ai detti fini.

L'articolo 8 prevede poi una diminuzione delle pene pecuniarie per omesse o incomplete indicazioni sulla bolla di accompagnamento.

Ai sensi delle norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1978, n. 627, le imprese di autotrasporto sono state le più colpite dagli adempimenti connessi all'emissione della bolla di accompagnamento dei beni viaggianti, istituita ai fini dei controlli

del pagamento dell'imposta sul valore aggiunto.

In quest'ottica, appare equa una diminuzione delle pene pecuniarie per i vettori che commettano omissioni o inesattezze nella compilazione della bolla di accompagnamento. Appare equo, inoltre, concedere una diminuzione della pena ai conducenti dei veicoli, nella maggior parte dei casi persone diverse dal vettore.

Ovviamente, le ultime disposizioni dell'articolo sono rivolte a regolare le ipotesi di applicazione delle precedenti pene pecuniarie, considerate ora eccessive.

Titolo III. — L'articolo 9 contiene un'eccezione alla obbligatorietà della francatura dei pacchi postali quando gli stessi sono trasportati dai concessionari, in massima parte da individuare negli autotrasportatori di cose per conto di terzi. Viene in effetti previsto che, in luogo del pagamento del diritto di francatura, i concessionari corrispondano un canone annuo, da determinare con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni d'intesa con il Ministro del tesoro.

I criteri dettati per la determinazione del canone garantiscono che le entrate complessive del Ministero interessato per tale titolo non subiscano diminuzioni, neanche in prospettiva.

Attualmente l'espletamento di tutte le formalità previste dalla vigente normativa per assicurare il pagamento della francatura dei pacchi postali è assai gravoso sia per le imprese di trasporto concessionarie sia per la stessa Amministrazione che deve curare la stampa, la distribuzione e l'esazione delle marche, nonché i conseguenti controlli.

L'articolo 10 prevede l'adeguamento del diritto fisso di cui alla legge 28 dicembre 1959, n. 1146.

Si è accertato che in funzione sia del tempo trascorso dall'emanazione della legge 28 dicembre 1959, n. 1146, sia delle decisioni già assunte, o in via di adozione, nel settore da parte di paesi terzi, è equa una rivalutazione del diritto fisso di cui alla legge stessa.

L'ammontare di tale rivalutazione, da raggugliare sempre alla quantità di merce trasportata, deve essere individuato rispettivamente nell'ordine di dieci e dodici volte l'ammontare dell'aliquota originariamente fissata.

L'aumento del diritto fisso in questione porrà inoltre le autorità italiane in condizioni più favorevoli nelle trattative con i paesi stranieri per quel che concerne il regime fiscale cui sono sottoposti all'estero gli autotrasportatori nazionali.

Con l'articolo 11 si intende dare definizione al problema della assoggettabilità a contribuzione previdenziale, ai sensi dell'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153, dell'indennità di trasferta, corrisposta in via continuativa, ai dipendenti di imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi.

Se è vero che la citata legge determina la parte dell'indennità di trasferta assoggettabile a contribuzione, è pur vero che, per il settore autotrasporto, nel quale la mobilità è caratteristica essenziale del lavoro svolto, è difficile pervenire ad una

qualificazione univoca dell'indennità stessa nella ipotesi di trasferte a carattere continuativo, come risulta dal notevole contenzioso giudiziario esistente in materia.

S'impone una precisazione legislativa che, facendo salva l'esclusione dalla retribuzione imponibile del 50 per cento delle somme corrisposte al lavoratore a titolo di indennità di trasferta, consenta di assoggettare a contribuzione la restante quota. La determinazione di quest'ultima è demandata ad un decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

Con l'articolo 12, per assicurare il funzionamento degli uffici della Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione di cui all'articolo 13 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, nei valichi di confine, si prevede che il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere, per un periodo non superiore a tre mesi, personale straordinario da applicare a mansioni impiegate e di operaio entro il limite massimo di centoventi unità da destinare agli uffici anzidetti.

DISEGNO DI LEGGE

PAGINA BIANCA

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I.

ISTITUZIONE DEL FONDO CENTRALE DI GARANZIA PER LA COPERTURA DEI RISCHI CONNESSI AI FINANZIAMENTI A MEDIO TERMINE ACCORDATI DA AZIENDE E ISTITUTI DI CREDITO ALLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO.

ART. 1.

È istituito presso l'Istituto centrale per il credito a medio termine (Mediocredito centrale) il Fondo centrale di garanzia per la copertura di rischi connessi ai finanziamenti a medio termine accordati, ai sensi della legge 27 novembre 1980, n. 815, da istituti ed aziende di credito ad imprese di trasporto iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose in conto terzi.

La garanzia del Fondo di cui al comma precedente opera fino a 50 milioni di lire e può essere accordata dal Mediocredito centrale agli istituti ed aziende di credito di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949 e successive modificazioni ed integrazioni.

La garanzia copre il 90 per cento della perdita subita dall'istituto finanziatore a fronte del capitale.

Il Fondo centrale di garanzia di cui al precedente primo comma opera, altresì, a copertura del 90 per cento della perdita subita dall'istituto finanziatore a fronte del capitale e fino a 50 milioni di lire in relazione ai finanziamenti accordati da istituti ed aziende di credito di cui al precedente secondo comma per l'acquisto di un solo veicolo, o complesso di veicoli, da parte dell'impresa di trasporto, in sostituzione di precedente veicolo, o complesso di veicoli, già in disponibilità dell'impresa stessa.

ART. 2.

Il Fondo centrale di garanzia previsto dall'articolo 1 della presente legge è amministrato da un Comitato nominato con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro composto da sette membri di cui uno designato dal Ministro dei trasporti, con funzioni di presidente, uno dal Ministro del tesoro, uno dal Ministro dell'industria, commercio e artigianato, uno dal Mediocredito centrale, tre dal Comitato centrale dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi fra i rappresentanti degli autotrasportatori.

Il Comitato di cui al precedente comma ha il compito di deliberare in ordine ai criteri ed alle modalità degli interventi del Fondo centrale di garanzia, nonché in ordine ai limiti di intervento del Fondo stesso.

Le spese per il funzionamento del Comitato sono a carico del Fondo centrale di garanzia.

ART. 3.

Alla garanzia del Fondo di cui all'articolo 1 della presente legge possono accedere le imprese esercenti attività di autotrasporto che risultano iscritte in via definitiva nell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, titolari da almeno due anni di autorizzazioni al trasporto di merci per conto di terzi e che non sono in grado di offrire idonee garanzie oltre quelle iscrivibili sui beni acquistati con i finanziamenti garantiti ai sensi dell'articolo 1 della presente legge.

Per ciascun operatore l'esposizione complessiva del Fondo non può superare l'importo di lire 200 milioni.

L'articolo 10 della legge 27 novembre 1980, n. 815, e successive modificazioni, è abrogato.

ART. 4.

La domanda di accesso al Fondo centrale di garanzia deve essere presentata

dai soggetti beneficiari contestualmente alla richiesta di finanziamento.

L'istituto o azienda di credito trasmette al Mediocredito centrale domanda di garanzia e concede il prestito dopo aver esperito tutte le procedure ritenute utili, d'intesa con il Mediocredito, per la concessione del prestito medesimo.

ART. 5.

La dotazione del Fondo è costituita:

a) dall'importo di lire 5 miliardi da prelevare dalla gestione speciale istituita presso la sezione di tesoreria provinciale dello Stato di Roma intestata a « Gestione Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi »;

b) dall'importo di lire 15 miliardi da prelevare dal Fondo di cui alla legge 27 novembre 1980, n. 815;

c) dal 50 per cento dell'importo complessivo dei contributi versati annualmente dagli iscritti all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi sulla base della misura annuale stabilita dal Ministro dei trasporti ai sensi dell'articolo 63 della legge 6 giugno 1974, n. 298, tenendo conto anche di tale contribuzione;

d) dagli interessi maturati sulla disponibilità del Fondo;

e) dalle somme che gli istituti ed aziende di credito dovranno versare quale corrispettivo della trattenuta dello 0,50 per cento che gli istituti e le aziende di credito medesimi sono tenuti ad operare, una volta tanto all'atto dell'erogazione, sull'importo originario dei finanziamenti concessi;

f) dai contributi degli istituti ed aziende di credito che saranno determinati dal Comitato di cui all'articolo 2 sull'ammontare complessivo delle operazioni in essere alla fine dell'anno precedente;

g) dagli eventuali contributi di enti pubblici e privati o di associazioni inte-

ressate allo sviluppo ed all'ammodernamento del trasporto merci su strada.

TITOLO II.
DISPOSIZIONI
DI CARATTERE FISCALE.

ART. 6.

Ai fini della determinazione del reddito, le imprese di cui all'articolo 72 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, e successive modificazioni, i cui titolari sono intestatari di autorizzazioni all'autotrasporto di merci per conto di terzi, possono dedurre, a titolo di costi ed oneri non documentati, un importo forfettario di lire 15.000 o di lire 30.000, per i trasporti personalmente effettuati dal titolare dell'autorizzazione, rispettivamente, oltre il comune in cui ha sede l'impresa ma nell'ambito della regione o di quelle confinanti, ovvero oltre tale ambito. La deduzione spetta una sola volta per ogni giorno di effettuazione del trasporto, indipendentemente dal numero dei viaggi.

Alla dichiarazione dei redditi deve essere allegato apposito prospetto sottoscritto dal dichiarante in cui sono indicati i viaggi effettuati e le rispettive località di destinazione, la loro durata, nonché gli estremi delle relative bolle di accompagnamento delle merci o, in caso di esonero dall'obbligo di emissione di queste, delle fatture o delle lettere di vettura di cui all'articolo 56 della legge 6 giugno 1974, n. 298. Gli esemplari delle bolle di accompagnamento, delle fatture e delle lettere di vettura devono essere conservati dal dichiarante fino al termine indicato nell'articolo 43 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

Le disposizioni del presente articolo si applicano a partire dal periodo di imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge con riferimento a trasporti effettuati dopo tale data.

ART. 7.

A decorrere dal periodo di imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge la deduzione dal reddito d'impresa prevista dall'articolo 13 della legge 19 marzo 1983, n. 72, si applica altresì ai redditi d'impresa dei titolari di autorizzazioni all'autotrasporto, soci di organismi cooperativi esercenti l'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, ai quali sono applicate le forme e le modalità previdenziali di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602.

ART. 8.

Il secondo e il terzo comma dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1978, n. 627, sono sostituiti dai seguenti:

« Sè nei documenti indicati nel comma precedente risultano mancanti o inesatte alcune delle altre indicazioni previste dagli articoli 1, 2, 3 e 4, ultimo comma, del presente decreto, si applica al soggetto tenuto ad annotare tali indicazioni la pena pecuniaria da lire 500.000 a lire 1.500.000. Al vettore che non sottoscrive per ricevuta gli esemplari del documento di cui all'articolo 1 o li sottoscrive pur se in esso siano riportate indicazioni incomplete o inesatte, limitatamente a quanto previsto dall'ultima parte del terzo comma dell'articolo 1, si applica la pena pecuniaria da lire 150.000 a lire 300.000.

Il conducente del veicolo che, durante l'esecuzione del trasporto, non è in grado di esibire gli esemplari dei documenti che debbono accompagnare il trasporto è soggetto alla pena pecuniaria da lire 50.000 a lire 180.000. La stessa pena si applica se il documento di trasporto non risulta sottoscritto ai sensi del terzo e del nono comma del precedente articolo 1 ».

Le nuove misure delle pene pecuniarie previste dai precedenti due commi si ap-

plicano anche alle violazioni commesse anteriormente all'entrata in vigore della presente legge e non ancora definitivamente accertate alla stessa data. Non si fa luogo a rimborsi di pene pecuniarie corrisposte prima dell'entrata in vigore della presente legge.

TITOLO III.

DISPOSIZIONI VARIE.

ART. 9.

I concessionari di cui al n. 6 dell'articolo 29 del codice postale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156, sono tenuti a corrispondere, in luogo dei diritti previsti dalle vigenti disposizioni, un canone annuale.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento saranno determinati, con il decreto interministeriale previsto dall'articolo 7 della legge 26 aprile 1983, n. 130, i criteri e le modalità per la determinazione, la revisione periodica ed il pagamento del canone di cui al precedente comma.

In sede di prima applicazione, il canone sarà fissato in misura tale da assicurare all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni un'entrata almeno pari, in ragione d'anno, all'ammontare dei diritti accertato per l'anno 1983, maggiorato o diminuito nella stessa misura percentuale delle variazioni eventualmente apportate durante l'anno 1984 alle tariffe per il servizio di trasporto dei pacchi gestito direttamente dall'Amministrazione.

Il trasporto dei pacchi e dei colli di peso fino a 20 chilogrammi eseguito dai concessionari senza il pagamento del canone annuale determinato ai sensi del precedente secondo comma è assoggettato ad una sanzione amministrativa variabile da dieci a sessanta volte l'importo del canone stesso.

L'Amministrazione può inoltre sospendere la concessione per un periodo non superiore a sei mesi o anche, in caso di recidiva, revocarla, senza che il concessionario abbia diritto ad alcuna indennità.

Chiunque trasporti pacchi o colli senza averne ottenuta la concessione è soggetto ad una sanzione pecuniaria in misura da dieci a sessanta volte la tariffa dovuta per i pacchi postali di peso corrispondente a quelli trasportati.

È abrogato l'articolo 60 del codice postale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156.

ART. 10.

Gli importi del diritto fisso di cui all'articolo 1, primo e secondo comma, della legge 28 dicembre 1959, n. 1146, sono rispettivamente elevati a lire 18.000 e lire 12.000.

ART. 11.

L'indennità di trasferta spettante ai dipendenti da imprese di autotrasporto è esclusa, anche se corrisposta con carattere di continuità, dalla retribuzione imponibile per il calcolo dei contributi di previdenza e assistenza ai sensi dell'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153, sulla base di una quota determinata annualmente con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentite le rappresentanze degli imprenditori e dei lavoratori.

La misura di detta quota non potrà essere maggiore di quella esente dall'imposta sul reddito delle persone fisiche di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, e successive modificazioni ed integrazioni.

ART. 12.

Per assicurare il funzionamento degli uffici della Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione nei valichi di confine di cui all'articolo 13 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, il Ministero dei trasporti è autorizzato ad assumere, per un periodo non superiore a tre mesi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 276, personale straordinario da applicare a mansioni impiegatizie e di operaio entro il limite massimo di centoventi unità da destinare agli uffici anzidetti.

ART. 13.

All'onere derivante dall'articolo 1 della presente legge pari, per l'anno 1984, a 20 miliardi di lire si fa fronte quanto a lire 15 miliardi mediante corrispondente riduzione del capitolo 7295 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, intendendosi all'uopo corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa per l'anno finanziario 1984 di cui alla legge 27 novembre 1980, n. 815, e quanto a lire 5 miliardi mediante corrispondente prelevamento dalla gestione speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma intestata a « Gestione Albo degli autotrasportatori per conto di terzi ».

All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 12 della presente legge, pari a lire 400 milioni per l'anno 1984, si fa fronte mediante corrispondente prelevamento dalla gestione speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma intestata a « Gestione Albo degli autotrasportatori per conto di terzi ».

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