

CAMERA DEI DEPUTATI N. 5639

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ROSATO, PASETTO, CARBONELLA, DAMIANI, D'ANTONI, DUCA,
IANNUZZI, LETTIERI, MAZZARELLO, MEDURI, PANATTONI,
RAFFALDINI, SUSINI, TUCCILLO, ZARA**

Disposizioni per incentivare l'integrazione del trasporto
marittimo, ferroviario e aereo delle merci

Presentata il 17 febbraio 2005

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'immagine complessiva del comparto marittimo italiano che emerge da un recente studio del CENSIS, intitolato « *Secondo Rapporto sull'economia del mare* », è quella di un comparto sempre più rilevante per il Paese, sia in termini produttivi (26.000 miliardi di euro di produzione annua, pari al 2,3 per cento del prodotto interno lordo) che in termini occupazionali (356.000 unità di lavoro occupate, pari all'1,5 per cento dell'occupazione nazionale, di cui 185.830 direttamente nelle attività marittime e le restanti nei settori economici attivati a monte e a valle). A conferma di questo sviluppo, va citata la crescita della flotta mercantile italiana, la cui consistenza sta registrando negli ultimi

tre anni tassi di crescita di gran lunga superiori alla media mondiale.

Tuttavia, mentre a una prima osservazione i dati mostrano una crescita e una espansione costanti, a una lettura più attenta, che quindi non si limiti ai soli dati assoluti ma tenga anche conto di quelli relativi alle altre modalità di trasporto, si nota come il comparto marittimo non cresca sfruttando a pieno le proprie potenzialità, ma rimanendo, al contrario, schiacciato dallo sviluppo di altre modalità di trasporto (prime fra tutte la gomma) e dalla mancanza di adeguate infrastrutture. Per quanto riguarda il trasporto merci, i dati mostrano una sproporzione evidente: fermo restando che il trasporto via mare è la modalità più utilizzata nei commerci

con l'estero, per quanto riguarda il commercio interno si rileva che il 18 per cento delle merci viene trasportato via mare; lo 0,1 per cento viene trasportato attraverso la navigazione fluviale; il 10 per cento viene trasportato per ferrovia; lo 0,3 per cento del trasporto avviene via aerea; il 4 per cento viene trasportato per mezzo di oleodotti, a fronte di un 66,6 per cento di merci che vengono trasportate su gomma. Per ciò che attiene al trasporto passeggeri la sproporzione è ancora più allarmante se si pensa che l'85 per cento della popolazione predilige il trasporto su gomma alle altre modalità di trasporto. Il comparto marittimo, sebbene in crescita, rappresenta, pertanto, ancora una piccola realtà, sicuramente insostituibile, nella catena logistica integrata del nostro sistema nazionale dei trasporti, che purtroppo per il momento stenta ad allargarsi. La presente proposta di legge definisce il meccanismo per il riconoscimento di incentivi economici da erogare agli autotrasportatori per incrementare il trasporto combinato strada/mare in alternativa al trasporto effettuato esclusivamente su strada, basato sulla compensazione dei costi esterni sostenuti in termini di incidentalità e di inquinamento ambientale.

La finalità fondamentale è di ridurre il traffico stradale in linea con gli orientamenti della Commissione europea, con uno strumento atto a sostenere una modalità di trasporto maggiormente compatibile dal punto di vista ecologico e con notevoli risparmi sui costi esterni, cioè i costi per la collettività in termini di inquinamento e numero di incidenti stradali. La proposta di legge in particolare si fa carico di sfruttare una possibile ed efficace sinergia tra il trasporto via mare per i veicoli e l'utilizzo di vettori aerei per il trasferimento nel porto di destinazione degli autisti. Questo consente, in particolare nei traffici con la Turchia, la Grecia, la Spagna e più in generale con tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo, oltre

naturalmente che nel traffico interno e in specie dalle isole, di generare un abbattimento dei costi e quindi di incrementare l'utilizzo combinato gomma-nave. La proposta di legge inoltre ha il vantaggio di incentivare, in forma indiretta ma comunque efficace, i vettori aerei nello sperimentare nuove tratte aperte anche a una fruizione del più vasto pubblico che non potrà che giovare di un'offerta aumentata.

La proposta di legge, all'articolo 1, comma 1, introduce un incentivo al trasporto combinato, rappresentato da un rimborso che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti concede ai vettori aerei pari a 50 euro per ogni autotrasportatore trasportato i cui mezzi vengano inviati via nave.

Al comma 2 vengono definiti i requisiti necessari ai vettori per poter beneficiare del rimborso, specificando quali devono essere le modalità di trasporto e definendo gli scali aeroportuali di cui devono servirsi.

Il comma 3 integra le disposizioni precedenti, favorendo e prevedendo anche l'intermodalità ferroviaria, precisando quali siano gli scali aeroportuali da considerare ai fini della concessione del rimborso nel caso in cui il porto sia servito da mezzi di trasporto ferroviario. Al comma 4 si definisce quale sia la documentazione necessaria che il vettore deve presentare al momento della richiesta del rimborso.

Il comma 5 prevede che le modalità di rimborso e le relative procedure siano stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con un regolamento da adottare, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

Il comma 6 stabilisce le risorse destinate agli incentivi e la relativa copertura finanziaria. Infine, al comma 7 si autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Al fine di incentivare il trasferimento di quote di traffico merci dalla modalità stradale a quella marittima e ferroviaria e di promuovere l'utilizzo di servizi marittimi di trasporto combinato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, concede un rimborso ai vettori aerei pari a 50 euro per ogni passeggero trasportato rientrante nei requisiti di cui al comma 2.

2. Possono chiedere il rimborso di cui al comma 1 i vettori aerei nazionali ed esteri che hanno effettuato il trasferimento degli autotrasportatori i quali, a seguito dell'imbarco del proprio mezzo su nave, hanno utilizzato il vettore aereo per coprire la tratta che collega i due scali aeroportuali, di cui almeno uno nazionale, più prossimi ai due porti commerciali su cui insiste la rotta marittima.

3. Nel caso al porto di imbarco i mezzi arrivino in treno o dal porto di sbarco ripartano in treno, gli scali aeroportuali di cui al comma 2 possono essere rispettivamente quelli più prossimi alle stazioni ferroviarie di partenza o di arrivo.

4. Nella richiesta di rimborso il vettore aereo dichiara di essere in possesso di copia della documentazione del viaggio marittimo che attesta l'effettivo imbarco su nave del veicolo pesante, il suo ritiro da parte dell'autista e il trasferimento di quest'ultimo a mezzo di vettore aereo al porto di destinazione.

5. L'erogazione del rimborso di cui al comma 1 è disposta ai vettori aerei dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con regolamento da adottare, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 29 agosto

1997, n. 281, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità e le procedure da seguire per agevolare l'utilizzo del rimborso.

6. All'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo, pari a 8 milioni di euro in limite di impegno triennale a decorrere dall'anno 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

