

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2584

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato CATALANO

Istituzione di una camera di compensazione per la regolazione dei rapporti nel settore del trasporto delle merci e altre disposizioni per il sostegno del trasporto di merci su strada per conto di terzi

*Presentata il 30 luglio 2014*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il settore del trasporto delle merci vive uno stato di profonda sofferenza, come tutti gli altri settori colpiti dalla crisi. Da una parte, in conseguenza del grave stato di sofferenza in cui versano molte imprese committenti, il pagamento dei servizi di trasporto è spesso ritardato o solo parziale; dall'altra, è sempre più difficile per le imprese di trasporto accedere al credito. Si configura, così, una persistente situazione di carenza di liquidità, che colpisce con maggior vigore le piccole imprese di trasporto delle merci per conto terzi.

Ad acuire tali problematiche congiunturali contribuiscono le troppe, irrisolte debolezze strutturali del comparto, che appare ancora oggi privo di una programmazione di lungo periodo.

I problemi di carattere strutturale sono numerosi e ben noti. Possiamo ricordare,

per quanto riguarda specificamente il trasporto su gomma, l'eccesso di frammentazione aziendale, con conseguente impossibilità di operare economie di scala, l'esistenza di localismi radicati e incapaci di cooperare con visioni di lungo respiro, la spietata concorrenza dei prezzi (anche a scapito della sicurezza) alimentata dalle pratiche — non sempre legali — di cabotaggio e dalle delocalizzazioni di imprese italiane, che trasferiscono i loro *asset* all'estero, pur continuando a operare prevalentemente in Italia, e, infine, le gravi inefficienze determinate dal problema dei ritorni a vuoto.

Per quanto riguarda tutto il traffico terrestre di merci deve segnalarsi uno sbilanciamento eccessivo — rispetto ai nostri *partner* europei — a favore del traffico su gomma, malgrado le evidenti esternalità negative dallo stesso generate. Secondo

uno studio del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, spostare su rotaia il trasporto delle merci porterebbe all'Italia un risparmio di 3 miliardi di euro l'anno in costi ambientali, pari a -57 per cento dei danni causati dall'inquinamento atmosferico. Come si legge in tale studio, «se è impossibile pensare di raggiungere un obiettivo tanto ambizioso dall'oggi al domani, quel che ha calcolato il nostro studio è la fattibilità nel medio periodo del passaggio su rotaia di almeno un 24 per cento delle merci trasportate, quelle su lunghe distanze. Inciderebbe con un notevole -35 per cento di costi ambientali». La radice di tale ultimo problema pare incardinata nel sistema dei sussidi all'autotrasporto, poco più di 300 milioni di euro senza contare il rimborso delle accise, che, erogati a pioggia, al di fuori di qualsiasi opera di programmazione ed efficientamento, contribuiscono in maniera primaria a generare la distorsione.

Da più parti si ritiene che i finanziamenti oggi erogati al settore in forma di sussidi debbano essere trasformati in incentivi, così da non premiare l'inefficienza ma, viceversa, favorire l'efficientamento e l'intermodalità nel trasporto di merci.

La presente proposta di legge si pone l'obiettivo primario di affrontare le difficoltà congiunturali del trasporto (con il capo I), e in particolare la rarefazione della liquidità. Nel contempo, però, senza l'illusione di poter risolvere immediatamente i sottostanti problemi strutturali, intende avviare un processo più profondo di rinnovamento del tessuto del comparto (con il capo II), sulla base dei principi di cooperazione, tramite l'introduzione di meccanismi cooperativi all'interno di un mercato che resta competitivo, di efficientamento, tramite l'eliminazione di distorsioni e sprechi, e di mantenimento dell'ordine pubblico economico, tramite misure anti-elusive, a tutela del lavoro e della sicurezza.

#### Capo I.

Il cuore della presente proposta di legge è l'istituzione di una «camera di

compensazione del trasporto delle merci». La camera, o stanza, di compensazione è una pratica commerciale sviluppatasi durante il XX secolo. Il primo esperimento significativo è stato quello della Banca WIR, un circuito nato in Svizzera tra le due guerre finalizzato a garantire la circolazione di beni e servizi malgrado la gravissima crisi di liquidità determinata dalla crisi del 1929. Oggi le camere di compensazione, oltre ad essere utilizzate come base di svariati circuiti mutualistici, costituiscono uno strumento importante di compensazione multilaterale tra gli istituti di credito.

Si può segnalare, in particolare, BI-COMP, «il sistema di compensazione della Banca d'Italia che consente agli operatori che vi aderiscono di regolare pagamenti al dettaglio in euro, disposti dalla propria clientela con strumenti sia cartacei (assegni), sia elettronici (bonifici). Alla fine di ciascun ciclo di compensazione (tre al giorno), BI-COMP determina per ogni aderente un saldo multilaterale a debito/credito, che invia al regolamento in moneta di banca centrale sui conti detenuti dagli intermediari nel sistema europeo TARGET2».

Da ultimo, la regione Lombardia ha mostrato un forte interesse per lo strumento della camera di compensazione. Infatti, all'articolo 4 della legge regionale 19 febbraio 2014, n. 11, recante «Impresa Lombardia: per la libertà di impresa, il lavoro e la competitività» si prevede che «la Regione promuove la costituzione, in forma sperimentale, di un circuito di compensazione regionale multilaterale e complementare, da intendersi esclusivamente quale strumento elettronico di compensazione multilaterale locale per lo scambio di beni e servizi. Tale circuito presenta carattere di volontarietà».

Nel normale circuito economico, un operatore si trova spesso a rivestire, contemporaneamente, la posizione di debitore verso alcuni soggetti e di creditore verso altri. A causa dello stato di sofferenza dell'economia, del non sempre tempestivo pagamento dei debiti, specialmente da parte delle pubbliche amministrazioni, e

più in generale della non coincidenza temporale tra la scadenza dei crediti e dei debiti, anche un'impresa strutturalmente sana rischia di fronteggiare crisi di liquidità. Infatti un'impresa, titolare di crediti di valore superiore ai propri debiti, pur essendo in attivo, può trovarsi nell'impossibilità di pagare i propri creditori, senza avere la possibilità di compensare i propri rapporti di credito e di debito quando, com'è la norma all'interno delle attuali filiere di produzione, la figura di creditore e di debitore non coesistono nello stesso soggetto controparte.

La camera di compensazione consente invece ai soggetti che vi partecipano di compensare i debiti e i crediti multilateralmente.

Un autotrasportatore (Alpha) potrà quindi acquistare il carburante da Beta, pagandone solo una parte in moneta liquida. La restante parte si convertirà in un debito di Alpha, iscritto telematicamente sul conto di quest'ultimo. L'autotrasportatore, per quel trasporto o per un altro, verrà pagato dal proprio committente (Gamma), in parte con moneta liquida e in parte tramite un credito. Tale ultimo credito, nel momento stesso in cui verrà registrato telematicamente sul conto di Alpha, andrà in compensazione con il pregresso debito.

La compensazione è multilaterale in quanto il debito di Alpha verso Beta viene automaticamente compensato dal credito vantato dallo stesso Alpha nei confronti del soggetto terzo Gamma. Questo meccanismo consente la fluida circolazione degli scambi nel circuito e la scadenza di crediti e di debiti è la garanzia dell'equilibrio del mercato del circuito. L'abbattimento dell'esposizione finanziaria consente così all'impresa di mantenere il proprio livello di produzione di beni o di fornitura di servizi, immunizzandola — in parte — dai rischi legati alla morsa creditizia.

Così illustrato, a grandi linee, il meccanismo della camera di compensazione, veniamo ai dettagli della camera di compensazione prevista dalla presente proposta di legge.

L'articolo 1 illustra le finalità del capo I, mentre l'articolo 2 fornisce una serie di definizioni legali.

Fra queste deve segnalarsi quella di « gestore ». La camera di compensazione richiede l'esistenza di un soggetto, terzo rispetto ai partecipanti, avente il compito di amministrare la camera, curandone il corretto funzionamento e gestendone le risorse. In particolare, a quest'ultimo competerà l'ammissione al circuito degli operatori facenti richiesta in tal senso, previa verifica di una serie di requisiti.

Tali requisiti sono individuati dall'articolo 3. Trattandosi di una camera di compensazione settoriale, deve necessariamente sussistere un collegamento tra attività svolta dal partecipante e filiera del trasporto delle merci. Si è scelto di includere fra i possibili partecipanti tutti i soggetti appartenenti alle seguenti categorie di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286:

*b)* vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada;

*c)* committente, l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore;

*d)* caricatore, l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto;

*e)* proprietario della merce, l'impresa o la persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore ».

Sono poi ammessi a partecipare i soggetti « comunque svolgenti attività strumentali alla filiera del trasporto merci ».

Si tratta di una formula volutamente aperta, tale da evitare un'eccessiva rigidità del sistema e lasciare, invece, un margine di apprezzamento al gestore della camera di compensazione. In tale ampia formulazione potranno sicuramente rientrare i concessionari dell'infrastruttura stradale e i fornitori di servizi collegati al trasporto, quali rivenditori di carburante, produttori di veicoli di trasporto e officine di riparazione degli stessi.

Fra gli ulteriori requisiti sono la sussistenza di un debito fiscale con lo Stato, condizione necessaria a consentire la compensazione dei crediti tra Stato e partecipante, una garanzia di solvibilità e capacità finanziarie, necessaria a garantire la tenuta del sistema di compensazione, e l'iscrizione alla piattaforma logistica nazionale, così da ottimizzare le operazioni di carico, scarico e stazionamento dei mezzi.

Vi sono, infine, dei requisiti specifici per l'autotrasporto, mirati a organizzare le piccole imprese del settore (i cosiddetti « padroncini ») in aggregati più ampi, tali da ottimizzare l'efficienza del trasporto su gomma e da ridurre le relative esternalità negative.

L'articolo 4 individua modi e tempi di presentazione della domanda di partecipazione e detta le norme fondamentali in tema di esclusione del partecipante dalla camera di compensazione.

L'articolo 5 descrive, in termini tecnici, il meccanismo con il quale sorgono e vengono compensati ordinariamente i crediti e i debiti interni al circuito.

L'articolo 6 prescrive l'obbligo per il partecipante di compensare i propri debiti entro un anno dal momento in cui essi sono sorti. In difetto di tale compensazione, il debitore deve pagare il debito, nel suo esatto ammontare, al fondo di equilibrio, che così si sostituisce nella posizione debitoria del primo. In caso di mancato pagamento, interviene il fondo di solidarietà, che versa al fondo di equilibrio un importo pari al debito scaduto, assumendosene la titolarità. Il gestore potrà, conseguentemente, rivalersi sul partecipante (o sull'operatore non più parteci-

pante) per ottenere il ristoro, al fondo di solidarietà, della somma versata, oltre gli interessi legali.

L'articolo 7 individua i contributi economici a carico dei partecipanti, finalizzati a garantire l'operatività e la stabilità finanziaria della camera di compensazione.

L'articolo 8 individua i compiti del fondo di solidarietà.

L'articolo 9, infine, è dedicato all'infrastruttura e alla gestione dei dati del circuito.

## Capo II.

Il capo II contiene norme eterogenee, che trovano il loro profilo di unitarietà nel loro fine, che è quello di rilanciare la politica industriale del settore, e nel loro legame con il nuovo strumento della camera di compensazione.

Vengono individuati, all'articolo 11, una serie di obiettivi del capo stesso e della normazione secondaria in materia, che dovrà essere ad essi conforme.

Le norme di semplificazione dell'articolo 12 mirano a promuovere il miglior uso dei sistemi telematici esistenti. Esse prevedono, inoltre, la messa a disposizione dei soggetti interessati e la circolazione, in formato aperto, dei dati relativi all'infrastruttura del trasporto merci, così da consentire un'opera di efficientamento diffuso posto in essere direttamente dagli operatori economici. L'articolo contiene, infine, disposizioni dirette alla realizzazione di un sistema di trasporto intelligente (STI) e di una piattaforma logistica nazionale.

Infine, le norme dell'articolo 13 prevedono nuovi incentivi, concessi secondo logiche opposte a quelle « a pioggia » fino a oggi imperanti, logiche che hanno favorito l'inaccettabile mantenimento di esternalità negative, frenando l'innovazione tecnologica e l'intermodalità. Al contrario, gli incentivi qui previsti premiano l'acquisto e l'aggiornamento di sistemi telematici satellitari, l'acquisto e l'aggiornamento di sistemi informatici da parte di soggetti aggregati e l'acquisto di unità di carico atte ad essere utilizzate in tutte le modalità disponibili.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## CAPO I

## ART. 1.

*(Finalità).*

1. Il presente capo reca disposizioni per promuovere e razionalizzare l'attività di trasporto delle merci, ponendo rimedio alla difficoltà per le imprese di reperire la necessaria liquidità, nel rispetto dei principi dell'Unione europea. A tale fine è istituita una camera di compensazione del trasporto delle merci, di seguito denominata « camera di compensazione », meccanismo di tipo coo-petitivo.

## ART. 2.

*(Definizioni).*

1. Ai fini di cui alla presente legge si intende per:

*a)* camera di compensazione: un sistema di compensazione multilaterale dei debiti e dei crediti sorti tra soggetti aventi rapporti obbligatori ripetitivi e reciproci mediante un sistema comune all'interno della filiera del trasporto delle merci;

*b)* coo-petizione: la cooperazione competitiva tra soggetti di diritto pubblico e privato finalizzata al miglioramento della qualità dei beni e dei servizi prodotti da ciascuno e all'ottimizzazione delle risorse;

*c)* gestore: il soggetto incaricato del buon funzionamento della camera di compensazione;

*d)* partecipante: il soggetto la cui domanda di partecipazione è stata accolta. Lo Stato è partecipante di diritto;

e) fondo comune associativo: fondo costituito per coprire le spese di funzionamento della camera di compensazione;

f) fondo di solidarietà: fondo alimentato dai contributi dei partecipanti per la garanzia dei crediti in circolazione all'interno della camera di compensazione;

g) fondo di equilibrio: fondo alimentato dai pagamenti dei partecipanti e dall'eventuale intervento del fondo di solidarietà per la chiusura di tutti i conti a zero;

h) credito e debito di compensazione: il credito e il debito che sorgono attraverso il funzionamento del meccanismo di cui all'articolo 5;

i) attività strumentali: le attività connesse alla fornitura di beni e servizi nella filiera del trasporto delle merci, incluso lo Stato;

l) piattaforma logistica nazionale: la piattaforma di cui al comma 4 articolo 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, come modificato dalla presente legge.

### ART. 3.

#### *(Requisiti di partecipazione).*

1. Possono partecipare alla camera di compensazione i soggetti, appartenenti alle categorie di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, o comunque svolgenti attività strumentali alla filiera del trasporto delle merci, che soddisfano i seguenti requisiti:

a) soggezione a un debito fiscale con lo Stato;

b) iscrizione alla piattaforma logistica nazionale;

c) per i soli soggetti di diritto privato, la loro accertata solvibilità, dimostrabile tramite il deposito dei documenti di bilancio degli ultimi due esercizi, nonché la capacità finanziaria, dimostrabile attraverso la documentazione di idonee fideius-

sioni, di polizze assicurative professionali o, in caso di imprese produttrici di beni, di garanzie reali, quali il pegno rotativo, sulle merci prodotte. La documentazione di cui alla presente lettera è valutata secondo i criteri definiti dal regolamento di cui all'articolo 14;

d) per le sole imprese di trasporto delle merci su strada per conto di terzi, la disponibilità, anche in forma aggregata, mediante contratto di rete, cooperativa, consorzio, di una flotta di almeno dieci autocarri e di un magazzino per operazioni di logistica collaborativa, secondo i criteri di cooperazione stabiliti dal regolamento di cui all'articolo 14.

2. In deroga a quanto previsto dalle lettere a) e c) del comma 1, i soggetti di nuova costituzione che, rispettivamente, non abbiano ancora completato due esercizi, o il cui debito sia in corso di maturazione, sono comunque ammessi a partecipare alla camera di compensazione, sulla base dei criteri definiti dal regolamento di cui all'articolo 14.

3. Il venire meno, in capo a un partecipante diverso dallo Stato, di uno o più dei requisiti di cui al presente articolo, costituisce causa di esclusione dello stesso dalla camera di compensazione.

#### ART. 4.

##### *(Ammissione ed esclusione dalla partecipazione).*

1. Il soggetto interessato a partecipare alla camera di compensazione presenta domanda di partecipazione al gestore, compilando un apposito modulo che è allegato al regolamento di cui all'articolo 14.

2. Alla domanda di partecipazione di cui al comma 1 del presente articolo sono allegati i documenti attestanti il possesso dei requisiti di cui all'articolo 3.

3. Il gestore deve completare la procedura di verifica dei requisiti di partecipazione entro sessanta giorni dalla data di ricezione della relativa documentazione di cui al comma 2. In caso di superamento del termine non si applica la formula del silenzio assenso.

4. In caso di accoglimento della domanda di partecipazione il partecipante può iniziare la propria operatività nella camera di compensazione dalle ore 24 della data di accoglimento della domanda.

5. Al ricorrere di una causa espressa di esclusione, nonché qualora un partecipante si renda inadempiente agli obblighi sullo stesso incombenti in ragione della propria partecipazione, il gestore promuove d'ufficio, o su istanza di un altro partecipante, la procedura di esclusione. Tale procedura ha carattere amministrativo e deve essere svolta in contraddittorio con il partecipante interessato, definito ai sensi del regolamento di cui all'articolo 14.

#### ART. 5.

*(Funzionamento).*

1. I partecipanti alla camera di compensazione, qualora acquistino un bene o un servizio da un altro partecipante, possono pagare il prezzo in quota parte percentuale come fissata dal regolamento di cui all'articolo 14. La quota restante si converte in un credito di compensazione della controparte partecipante contrattuale.

2. Il partecipante non può riscuotere la somma pecuniaria oggetto dei crediti di compensazione e può unicamente permutarli con beni o servizi di altri partecipanti.

3. I crediti e i debiti si compensano automaticamente tra loro e non producono interessi, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 6, comma 3.

#### ART. 6.

*(Estinzione e obblighi di equilibrio).*

1. Ogni partecipante è tenuto a compensare i propri debiti di compensazione entro la scadenza di un anno dalla data nella quale sono sorti.



2. Qualora un partecipante non riesca, entro la data di cui al comma 1, ad acquisire crediti sufficienti a compensare i propri debiti, è tenuto a dare in pagamento al fondo di equilibrio una somma pecuniaria pari al valore nominale del proprio debito scaduto. Il fondo di equilibrio, ricevuto il pagamento, si sostituisce al partecipante nella posizione debitoria.

3. Il mancato pagamento delle somme di cui al comma 2 costituisce causa di esclusione dalla camera di compensazione. Esso determina, inoltre, l'intervento del fondo di solidarietà, che corrisponde al fondo di equilibrio l'ammontare del debito scaduto. Il fondo di equilibrio, ricevuto il pagamento, si sostituisce al partecipante escluso nella posizione debitoria.

4. Il gestore può poi rivalersi, nelle forme ordinarie, contro il partecipante inadempiente, al fine di ottenere il ristoro della somma versata, oltre gli interessi legali.

#### ART. 7.

##### *(Contributi economici).*

1. I partecipanti sono tenuti a corrispondere, annualmente, una quota di partecipazione al fondo comune associativo, di importo fisso e destinata alla manutenzione e allo sviluppo dell'infrastruttura.

2. I partecipanti devono, altresì, corrispondere al fondo di solidarietà una quota percentuale dello 0,5 per cento sul transato di ogni operazione. Tale quota percentuale non può essere corrisposta in crediti.

#### ART. 8.

##### *(Fondo di solidarietà).*

1. Il fondo di solidarietà è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. In caso di incapienza del fondo di solidarietà, le sue finalità possono essere assolte dal Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese, di cui all'articolo 2, comma 100, lettera a), della legge 27 dicembre 1996, n. 662.

## ART. 9.

*(Infostruttura).*

1. La piattaforma telematica è realizzata con codice *open source* e utilizza lo *standard open data*, nel rispetto delle disposizioni del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

2. La banca dati della camera di compensazione è costituita dai dati provenienti dagli archivi della pubblica amministrazione tramite sistemi di interconnessione.

3. Attraverso un'apposita piattaforma telematica, parte integrante dell'infostruttura, i partecipanti possono mettere in vendita e acquistare beni e servizi tra loro, secondo le modalità previste dall'articolo 5.

4. La realizzazione, la manutenzione e lo sviluppo dell'infostruttura o di parti della stessa sono affidati tramite gara a evidenza pubblica e sulla base del parametro dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

## ART. 10.

*(Finanziamento iniziale).*

1. Nell'ambito delle risorse destinate al settore dell'autotrasporto, definite annualmente a partire dalla legge di stabilità del prossimo esercizio, sono destinati 5 milioni di euro a copertura degli oneri di avviamento della camera di compensazione.

## CAPO II

DISPOSIZIONI PER IL SOSTEGNO DEL  
TRASPORTO DELLE MERCI SU STRADA  
PER CONTO TERZI

## ART. 11.

*(Obiettivi).*

1. Le disposizioni della presente legge e la normazione secondaria in materia de-

vono conformarsi ai seguenti obiettivi programmatici:

a) creare un sistema cooperativo, che parte dal trasporto delle merci su strada per conto terzi e integra le altre modalità di trasporto e le infrastrutture collegate in grado di rendere competitivo tutto il sistema di trasporto delle merci;

b) favorire l'attuazione delle prime quattro azioni del Piano nazionale sulla logistica 2011-2020, sportello unico doganale, distribuzione urbana delle merci, vendite in franco destino, riduzione dei ritorni a vuoto e delle soste, nonché le indicazioni del Libro bianco dei trasporti di cui alla comunicazione COM(2011)144 della Commissione europea, del 28 marzo 2011;

c) semplificare e sviluppare la piattaforma logistica nazionale, tramite tecnologie ITS, *open data* e *open hardware*, individuando in tale infrastruttura lo strumento di raccolta, conservazione e redistribuzione ai soggetti interessati del segnale di localizzazione satellitare di ogni autocarro;

d) realizzare in Italia, entro i termini prestabiliti, un mercato del trasporto efficiente, razionale ed ottimizzato, favorendo il cambio modale di trasporto delle merci, fissando il limite del trasporto terrestre a 300 chilometri e il cambio modale per il 30 per cento delle merci trasportate;

e) favorire l'aggregazione delle aziende di autotrasporto di merci su strada per conto terzi, per ridurre l'utilizzo del trasporto con licenze in conto proprio che generano aumento di costi, inefficienza logistica e costi esterni.

#### ART. 12.

*(Norme di semplificazione).*

1. La piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, come definita dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 18T del 20 giugno 2005, è estesa, oltre che agli interporti, anche ai centri delle merci, ai porti, alle piastre logistiche, al trasporto ferroviario e aereo

e ad ogni altro attore della filiera dei trasporti. La piattaforma logistica nazionale è il destinatario prioritario del segnale di localizzazione satellite del mezzo di trasporto o delle unità di carico, rendendolo disponibile a tutti i soggetti legittimati al trattamento.

2. Ai sensi del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, visti i principi del regolamento delegato n. 305/2013 della Commissione, del 26 novembre 2012, nel rispetto delle prescrizioni di cui al provvedimento 4 ottobre 2011 del Garante per la protezione dei dati personali in materia di « Sistemi di localizzazione dei veicoli nell'ambito del rapporto di lavoro » e in deroga all'articolo 32, comma 1-*bis*, del decreto-legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito, con modificazioni, della legge 24 marzo 2012, n. 27, deve essere installato un meccanismo elettronico unico atto a rilevare il segnale di localizzazione satellitare e a renderlo disponibile agli altri meccanismi di bordo sugli autoveicoli destinati al trasporto delle merci o sulle relative unità di carico. Il dato di localizzazione satellitare è a disposizione dei soggetti preposti al controllo, nonché, previa autorizzazione del soggetto titolare del trattamento, degli altri soggetti interessati.

3. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, devono essere resi pubblici, nel rispetto delle disposizioni del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, i seguenti dati:

a) i dati cartografici aggiornati previsti dall'articolo 13 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, comprensivi dei dati relativi alla segnaletica stradale e ai percorsi dedicati ai mezzi pesanti;

b) i dati cartografici aggiornati relativi all'infrastruttura ferroviaria, comprensivi dei limiti di sagoma per l'infrastruttura esistente, in programmazione e in corso di realizzazione;

c) i dati relativi alle infrastrutture aeroportuali e portuali, nonché agli scali intermodali e agli interporti.

4. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Agenzia per l'Italia digitale, anche sulla base di modelli già disponibili, elabora un tracciato *standard*, in formato *open data*, per la pubblicazione e la comunicazione dei dati di cui al comma 3.

5. I dati di cui al comma 3 devono essere disponibili sul portale *dati.gov.it*, con modalità che consentano lo scaricamento dei relativi *dataset* e la navigazione tramite una mappa interattiva.

6. La piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale di cui al comma 1 deve essere realizzata secondo i principi dell'*open source*, *open data* e *open hardware*. La piattaforma deve utilizzare una licenza di tipo *Creative Commons Public Licenses (CCPL)*.

7. Nel rispetto delle linee guida del Libro bianco dei trasporti di cui all'articolo 11, comma 1, lettera *b*), la piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale deve prevedere la possibilità di organizzare il trasporto delle merci, facendo interagire tutte le modalità di trasporto, individuando un limite massimo di percorrenza per l'autotrasporto, esclusi i casi di trasporto eccezionale e speciale, in 300 chilometri. Superato tale limite la piattaforma gestisce lo scambio modale. Nell'impossibilità, materiale o economica, di operare lo scambio, la piattaforma deve consentire l'organizzazione del trasporto in staffetta.

#### ART. 13.

##### *(Incentivi al settore del trasporto delle merci).*

1. Gli interventi in favore del settore del trasporto delle merci previsti dalla presente legge sono stabiliti ogni anno tramite la legge di stabilità.

2. Nelle more delle disposizioni finanziarie di cui al comma 1, sono comunque definiti gli incentivi per l'aggregazione delle aziende dell'autotrasporto delle merci.

3. Ai fini di cui all'articolo 12, comma 2, l'acquisto e l'aggiornamento dei sistemi di localizzazione satellitare comportano la

concessione di un credito in favore del partecipante secondo percentuali e modalità stabilite dal regolamento di cui all'articolo 14.

4. Ai fini delle disposizioni di cui all'articolo 12, comma 1, l'acquisto di sistemi di trasmissione, ricezione ed elaborazione di informazioni e l'aggiornamento di sistemi già esistenti in infrastrutture aperte alle funzionalità *web 2.0*, *electronic data interchange*, *open source*, *open data* da parte di partecipanti aggregati in consorzi, cooperative o contratti di rete, comporta la concessione di un credito in favore dei medesimi secondo percentuali e modalità stabilite dal regolamento di cui all'articolo 14.

5. Ai fini di cui all'articolo 11, comma 1, lettera *e*), l'acquisto di unità di carico atte ad essere utilizzate in tutte le modalità disponibili comporta la concessione di un credito in favore del partecipante secondo percentuali e modalità stabilite dal regolamento di cui all'articolo 14.

#### ART. 14.

*(Regolamenti di attuazione).*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con propri regolamenti provvede, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, all'attuazione delle disposizioni di cui alla medesima legge.

PAGINA BIANCA

€ 1,00



\*17PDL0025690\*