

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

68° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 OTTOBRE 1990

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Interrogazioni

PRESIDENTE *Pag. 2, 3, 4 e passim*
NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 2, 3,
4 e *passim*

I lavori hanno inizio alle ore 9,05.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è del sottoscritto. Ne dò lettura:

BERNARDI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che il 31 gennaio 1989 scade il regime di blocco delle autorizzazioni al trasporto merci per conto terzi;

che, nel corso della indagine conoscitiva condotta dalla 8^a Commissione permanente del Senato, le associazioni di categoria ANITA - FITA - ANCS - FAI - FIAP - SNA, nel documento presentato a richiesta del Senato stesso, ebbero a dichiarare testualmente: «Se questi sono i principi della politica comunitaria per il 1992, le associazioni sottoscritte sono del parere che la disciplina vigente del blocco delle autorizzazioni debba essere mantenuta fino al 31 dicembre 1988, senza possibilità di altre proroghe»;

che tali affermazioni furono fermamente ribadite a voce nell'audizione del 4 febbraio 1988;

che giunge notizia essere in corso di formazione l'osservatorio del mercato dell'autotrasporto, sulla cui opportunità nessuno dubita, ma che tale strumento sembra voler essere addotto per prorogare ulteriormente il blocco delle autorizzazioni, giustificando il sospetto che di tale blocco qualcuno possa servirsi per far lievitare il mercato nero delle autorizzazioni, il cui costo veleggia ormai intorno ai trenta milioni,

l'interrogante chiede di sapere come si intenda affrontare una situazione che, se giustificata in anni di crisi del settore, non lo è più ora con la domanda in forte crescita (come risulta confermato, oltre che dagli indici statistici, anche dalle recenti affermazioni del premio Nobel per l'economia Leontieff) e con l'integrazione europea ormai alle porte che ci obbliga ad accelerare al massimo la razionalizzazione del settore.

(3-00640)

NEPI, sottosegretario di Stato per i trasporti. La richiesta delle associazioni di categoria degli autotrasportatori ANITA, FITA, ANCS, FAI, FIAP-SNA di un ulteriore mantenimento del blocco delle autorizzazioni, nonchè dell'istituzione di un osservatorio del mercato dell'autotrasporto, hanno formato oggetto di discussione in diversi incontri che hanno avuto come esito la proroga del regime delle autorizzazioni che prevede il blocco del rilascio fino al 31 ottobre 1989,

in attesa dell'accertamento definitivo della consistenza della domanda e dell'offerta nel settore, termine poi ulteriormente prorogato al 30 aprile 1990.

In tale ottica va inquadrata la istituzione dell'Osservatorio sul mercato dell'autotrasporto, sulla cui opportunità conviene peraltro anche l'onorevole interrogante, previsto dal decreto ministeriale 5 ottobre 1989 con funzioni meramente consultive e di supporto del Ministro nell'adozione delle decisioni che saranno adottate in vista della liberalizzazione del 1993.

La sua composizione prevede, oltre alle organizzazioni di categoria, anche la presenza di altre componenti sociali comunque interessate al settore, in modo tale che il parere tecnico emesso dall'organo in questione possa essere il più obiettivo possibile.

Al fine di giungere alla razionalizzazione del settore dell'autotrasporto di merci, soprattutto in vista della scadenza comunitaria del 1993, in data 19 aprile 1990 sono stati siglati due protocolli d'intesa tra il Governo e le associazioni di categoria degli autotrasportatori. È stato concordato di prorogare per un ulteriore periodo di sei mesi il regime di blocco delle autorizzazioni in attesa anche dei risultati delle indagini compiute dall'Osservatorio sul mercato dell'autotrasporto, rivolte all'accertamento dell'effettivo rapporto esistente fra domanda ed offerta di autotrasporto di merci.

Quindi con decreto ministeriale del 19 aprile 1990 è stato prorogato il regime di blocco sino al 31 ottobre 1990.

L'Osservatorio in questione ha già tenuto alcune riunioni fra le quali una in sede tecnica il 13 settembre ultimo scorso in cui sono stati esaminati i dati statistici in possesso dell'Amministrazione.

Allo scopo, poi, di consentire alle imprese italiane di presentarsi all'appuntamento del 1993 nelle condizioni di reggere l'urto della agguerrita concorrenza comunitaria, il 12 aprile 1990 il Governo ha presentato alla Camera dei deputati un disegno di legge (n. 4756) contenente norme dirette a promuovere l'associazionismo fra le imprese di autotrasporto, nonché l'esodo del settore delle imprese monoveicolari, difficilmente in grado di sopravvivere nel mercato senza frontiere.

PRESIDENTE. Mi dichiaro parzialmente soddisfatto della risposta.

Chiedo formalmente al Governo che, avvicinandosi la data del 31 ottobre - data di scadenza del blocco, come da decreto ministeriale testè citato - e poichè si fa riferimento, nella risposta alla interrogazione, a un lavoro fatto dall'Osservatorio circa l'effettivo stato del settore dell'autotrasporto merci, entro il 31 ottobre, non appena in possesso dei dati dell'Osservatorio, voglia riferire a questa Commissione sulle risultanze dello studio.

Da informazioni che ho e dal recente resoconto fatto in sede ministeriale del conto nazionale trasporti, risulta che il vettore italiano sul mercato del trasporto internazionale è in ulteriore discesa a vantaggio del vettore estero che ancora sale. Pertanto vedo uno stato di crisi e, direi, una colonizzazione crescente dell'autotrasporto merci italiano, perchè continuamente imprese italiane di autotrasporto sono acquistate da vettori esteri, il che denota una situazione preoccupante,

per cui l'Italia, anzichè avvicinarsi all'Europa, si sta allontanando anche in questo settore.

Chiedo quindi al Ministro quali provvedimenti intenda prendere e come intenda affrontare la situazione in questo settore.

Pertanto ripeto che mi dichiaro parzialmente soddisfatto e inoltre dichiaro che ritornerò sull'argomento dopo che avremo avuto quelle notizie di cui parlavo.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. A nome del Governo prendo atto di queste dichiarazioni e mi farò carico di rappresentarle anche al Ministro.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione ugualmente del sottoscritto. Ne do lettura:

BERNARDI. - *Al Ministro dei trasporti*. - Per sapere:

- 1) quanti trasferimenti di autorizzazioni per trasporto merci in conto terzi si siano avuti nell'ultimo triennio;
- 2) quanti semirimorchi utilizzati in Italia siano stati immatricolati all'estero per l'impossibilità di immatricolarli in Italia.

(3-01017)

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le operazioni di trasferimento dei titoli autorizzativi per trasporto merci in conto terzi vengono effettuate direttamente presso gli Uffici provinciali della Direzione generale della Motorizzazione civile, mentre vengono sottoposte all'esame della competente Direzione centrale dell'amministrazione sopraindicata soltanto i casi dubbi, ovvero quelli per i quali la normativa vigente prevede il rilascio di un nulla osta preventivo da parte della predetta Direzione centrale.

Per quanto concerne il numero delle operazioni svolte complessivamente presso gli uffici provinciali, risultano effettuati negli anni 1987, 1988 e 1989 rispettivamente n. 3247, 6010 e 7871 trasferimenti di autorizzazioni tra imprese diverse.

Per ciò che riguarda il secondo punto dell'interrogazione cui si risponde, si presume che l'onorevole interrogante intenda riferirsi alle difficoltà in cui vengono a trovarsi le imprese per effetto del vincolo posto dalla legge 30 marzo 1987, n. 137, in ordine al rapporto 1 a 5 tra veicolo trattore e veicoli rimorchiati, vincolo che poteva far ricorrere le imprese a costituire sedi all'estero per immatricolare i semirimorchi eccedenti il limite numerico suddetto.

Si rappresenta in merito l'impossibilità di verificare la consistenza, per il periodo passato, del numero di semirimorchi utilizzati in Italia ed immatricolati all'estero, ma si confida che il fenomeno non dovrebbe verificarsi per il futuro, a seguito dell'emanazione del decreto ministeriale 19 aprile 1990 che prevede il superamento del rapporto di 1 a 5 fra veicolo trattore e rimorchi.

Ai sensi dell'articolo 1 di detto provvedimento, possono superare il vincolo in questione:

- 1) le imprese autorizzate all'autotrasporto di cose per conto di terzi esercenti trasporti internazionali;

2) le imprese esercenti trasporti:

- a) combinati
- b) eccezionali
- c) di *containers*.

È venuta meno, quindi, la necessità per le imprese di costituire sedi all'estero per immatricolare un numero di rimorchi eccedenti il numero di 5 per ogni veicolo trattore.

PRESIDENTE. Signor Sottosegretario, questa interrogazione si lega strettamente a quella precedente alla quale, per quanto mi concerne, ha dato solo parzialmente risposta. Noto soltanto che in tre anni, dal 1987 al 1989, in regime di blocco delle autorizzazioni, a quanto risulta alla motorizzazione civile, sono state trasferite, e non certo a titolo gratuito, 17.128 autorizzazioni al trasporto merci. Le voci correnti parlano di 20-30 milioni pagati per ognuna di tali autorizzazioni. Non sono in grado di sapere se queste voci siano esatte o meno, mi limito a constatare però come sia concettualmente e politicamente incompatibile un blocco delle autorizzazioni quando esiste un commercio così fiorente da interessare centinaia e centinaia di milioni e da far annotare in tre anni più di 17.000 passaggi.

Questo, a mio avviso, costituisce il segnale di una vivacità del mercato dell'autotrasporto, vivacità che è assolutamente in contrasto col regime delle autorizzazioni e con la presunta crisi denunciata da parte delle associazioni che chiedono ancora il mantenimento di tale blocco.

Oggi, giorno in cui risponde alla mia interrogazione presentata molti mesi fa, siamo al 3 ottobre, vicinissimi cioè alla data del 31 ottobre in cui è prevista la fine del blocco. Voglio augurarmi che, anche attraverso un'accelerazione nell'*iter* del disegno di legge presentato dal Governo sulla ristrutturazione del trasporto merci, cessi al più presto un regime che ingessa il trasporto italiano e che, anziché spingerlo verso una formazione manageriale e imprenditoriale lo ha paralizzato a tutto vantaggio del mercato nero.

Segue ora un'altra interrogazione, sempre a mio nome. Ne do lettura:

BERNARDI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che la cittadinanza viene continuamente invitata a gettare in contenitori appositi i rifiuti solidi inquinanti o pericolosi (medicinali, vetro, pile esauste, contenitori di liquidi infiammabili);

che la logica di tali giuste disposizioni comporta che i veicoli normalmente adibiti a raccolta dei normali rifiuti solidi urbani (compattatori) non debbano raccogliere quei rifiuti pericolosi;

che non esistono, per quanto a conoscenza dell'interrogante, tipi di veicoli speciali per il trasporto di detti rifiuti che pertanto debbono trovare posto in veicoli generici;

che il Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in base alla vigente normativa sul blocco delle autorizzazioni generiche, non rilascia le autorizzazioni richieste per il suddetto tipo di trasporto;

che la suddetta normativa determina di fatto l'impossibilità di gestire correttamente ed integralmente il servizio pubblico da parte

delle imprese concessionarie del servizio stesso (a differenza delle aziende municipalizzate e delle amministrazioni comunali per le quali è contemplata espressa deroga legislativa) perchè, se anche i veicoli adibiti alla raccolta in ambito urbano sono di portata minore non abbisognevole di apposita autorizzazione, non può dirsi altrettanto per i veicoli adibiti al trasporto di rifiuti pericolosi che raccolgono dai vari centri urbani detti rifiuti per trasportarli nei centri ove vengono distrutti che per la loro portata necessitano di autorizzazione governativa,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di modificare l'attuale rigido rifiuto della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adottando in altro modo tutte quelle cautele che impediscano l'abuso dell'autorizzazione. Potrebbe suggerirsi tra le varie ipotesi una particolare colorazione del veicolo o l'apposizione di targhe facilmente identificabili o altro sistema identificativo indicato dallo stesso Ministero.

(3-01337)

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il vigente regime di «blocco» delle autorizzazioni introdotto con il decreto ministeriale 4 luglio 1985, n. 1913, (le cui disposizioni sono state prorogate da ultimo con decreto ministeriale 19 aprile 1985) non consente il rilascio di nuovi titoli autorizzativi, fatta eccezione per le seguenti quattro ipotesi:

- 1) veicoli per trasporti eccezionali;
- 2) veicoli per trasporti di rifiuti solidi urbani;
- 3) veicoli adibiti al trasporto di liquami per spurgo pozzi neri;
- 4) autobetoniere, anche se non eccedenti i pesi legali.

La normativa in vigore non consente il rilascio di nuovi titoli autorizzativi per il trasporto dei rifiuti cui è fatto riferimento nell'interrogazione.

Infatti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n. 915, - che opera la classificazione dei rifiuti, distinguendoli in urbani, speciali, tossici e nocivi - sono rifiuti urbani:

- 1) i residui derivanti da lavorazioni industriali;
- 2) i rifiuti ingombranti, quali beni di consumo durevoli, di arredamento, di impiego domestico, di uso comune, provenienti da fabbricati o da altri insediamenti civili in genere;
- 3) i rifiuti di qualunque natura o provenienza giacenti sulle strade ed aree private, comunque soggette ad uso pubblico o sulle spiagge marittime, lacuali e sulle rive dei fiumi.

I rifiuti inquinanti o pericolosi (medicinali, vetro, pile esauste, contenitori di liquidi infiammabili) rientrano invece nei rifiuti tossici e nocivi di cui al citato articolo 2.

Pertanto, pur essendo senz'altro questa Amministrazione orientata per una definizione del problema oggetto dell'interrogazione, tuttavia la soluzione dello stesso, per la quale sono stati già attivati i competenti uffici della Direzione generale della Motorizzazione civile, postula l'emanazione di un apposito decreto ministeriale con il quale si

autorizzi il trasporto di cui trattasi, previa acquisizione peraltro del parere del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, al fine di conoscere preventivamente l'avviso dei rappresentanti delle categorie interessate.

Tale questione sarà portata all'esame dell'Osservatorio, organo costituito recentemente al fine di contribuire alla risoluzione delle varie problematiche concernenti il mondo dell'autotrasporto, che è già stato convocato per il prossimo 11 ottobre.

PRESIDENTE. Mi dichiaro soddisfatto della risposta se, come lei mi assicura, rapidamente sarà affrontato questo problema che non dovrebbe assolutamente disturbare il regime autorizzativo o meno dell'autotrasporto merci. Si tratta infatti di pochi automezzi che verranno adibiti al trasporto dei rifiuti tossici e nocivi verso le discariche speciali.

Mi auguro dunque che le categorie dell'autotrasporto merci non si opporranno a queste autorizzazioni perchè, lo ripeto, esse concernono trasporti assolutamente diversi dagli altri e che non incidono sul mercato dell'autotrasporto merci in generale.

Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 9,25.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA