

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

## 10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

### 25° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI VENERDÌ 12 NOVEMBRE 1993

Presidenza del Vice Presidente GIANOTTI

#### INDICE

##### Interrogazioni

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 7
BONFERRONI (DC) .....	5
DE CINQUE, <i>sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato</i> ....	4, 7

*I lavori hanno inizio alle ore 9.*

## INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due interrogazioni concernenti analoga materia rivolte dal senatore Bonferroni e da altri senatori al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. Ne do lettura:

BONFERRONI, BALDINI, PERIN, FERRARI Karl, FONTANA Elio, GALDELLI, PAIRE, LADU, TURINI. - *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - **Premesso:**

che in data 16 aprile 1993 veniva emanata dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato la circolare n. 227 F, predisposta dalla Direzione generale delle fonti di energia e delle industrie di base, motivata da una presunta eccessiva movimentazione di GPL in alcuni depositi, che si approvvigionano mediante il carrellamento di ferrocisterne o che ricevono GPL a mezzo ferrovia;

che lo scopo dichiarato di tale circolare è di integrare le concessioni già rilasciate o da rilasciare con l'indicazione della quantità massima di prodotto ammissibile nei depositi GPL su base annua;

che il risultato praticamente ottenuto dalla predetta circolare n. 227 F è quello di una immediata, drastica riduzione del quantitativo di prodotto commercializzato da ogni azienda in quanto le disposizioni emanate non consentono i tempi tecnici necessari all'eventuale adeguamento dei depositi;

che l'omissione delle prescrizioni circa la decorrenza del provvedimento e i tempi di adeguamento alle nuove norme ha precluso l'operatività delle aziende minori proprietarie di recipienti ma che non dispongono di propri depositi e che usualmente operavano stoccando il prodotto presso depositi di grosse aziende provvedendo alla successiva capillare distribuzione alla clientela con propri mezzi;

poichè la ricettività di un deposito, già preventivamente collaudato e sottoposto a tutte le norme di sicurezza, dipende dall'organizzazione dell'impresa, dalla sua attività commerciale e dalla necessità di mantenere un rapporto movimentazione/costo tale da permettere la più libera concorrenza,

gli interroganti chiedono di conoscere quali siano i veri interessi che hanno ispirato, per la seconda volta, un provvedimento oggettivamente lesivo della libertà commerciale delle aziende di un intero settore.

(3-00768)

BONFERRONI, BALDINI, PERIN, FERRARI Karl, PAIRE, TURINI, LADU, GALDELLI, FONTANA Elio. - *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Premesso:

che a seguito dell'interrogazione parlamentare 4-28989, presentata il 7 novembre 1991, gli onorevoli Righi ed altri, lamentando il pericolo imminente per effetto della sosta di cisterne ferroviarie cariche di GPL nelle stazioni o presso gli stessi depositi autorizzati allo stoccaggio del prodotto, chiedevano una regolamentazione più approfondita di tutta la materia;

che il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con sensibilità e tempestività mai riscontrate prima, provvedeva ad emanare il 23 gennaio 1992 la circolare n. 218 F che fissa il numero massimo giornaliero di ferrocisterne delle quali può essere autorizzata la spedizione a ciascun deposito, numero ricavato dal rapporto tra la capacità massima autorizzata dello stoccaggio e la capienza di ciascun carro;

che, a differenza di precedenti provvedimenti ministeriali (si veda la circolare del Ministero dell'interno n. 34 del 29 novembre 1985, sentita la commissione consultiva sostanze esplosive e infiammabili), che prevedevano i tempi tecnici necessari all'espletamento delle operazioni di travaso, la circolare n. 218 F non prende in considerazione i profili «dinamici» costituiti dalla capacità tecnica di travaso e quella di commercializzazione, ma si limita a valutare il profilo «statico» costituito dalla capacità nominale dello stoccaggio;

che per effetto dell'emanazione della predetta circolare n. 218 F e delle limitazioni in essa contenute si sono verificate le seguenti conseguenze:

riduzione drastica del rifornimento dei depositi GPL e quindi della capacità commerciale di ogni azienda, risultando limitati i quantitativi di prodotto che la stessa può immettere quotidianamente sul mercato;

impossibilità di soddisfare le esigenze di oltre i due terzi dell'utenza (composta da nuclei familiari residenti in zone collinari o di montagna ivi comprese scuole, piccole e medie industrie e allevamenti) che non può in tal modo fruire di combustibile ecologico e a costo contenuto;

impossibilità di effettuazione di treni completi (13-15 ferrocisterne) per il trasporto del GPL in molti depositi determinando problemi di rifornimento dei depositi stessi in quanto l'effettuazione di spedizioni a carro isolato o a gruppi di carri non garantisce i termini di ricevimento della merce e crea situazioni di pericolo poichè solo il treno completo ha precedenza di transito nelle varie stazioni ferroviarie, al contrario dei carri isolati che sono costretti a soste, anche prolungate, presso stazioni o scali ferroviari per l'attesa di un convoglio adatto;

perdita di traffico da parte delle Ferrovie dello Stato, che faticosamente era stato nel tempo trasferito dalla strada alla ferrovia: da un 3-4 per cento dei consumi italiani di GPL trasportati per ferrovia negli anni '70, il settore aveva raggiunto nel 1991 quasi il 15 per cento, agevolando il ricevimento del prodotto dai paesi del mercato comune, i quali, comunque, hanno sempre favorito, anche per motivi ambientali, la maggior diffusione del trasporto su rotaia;

blocco degli investimenti in tutto il settore GPL: le aziende che avevano in programma la costruzione, in Italia, di nuovi vagoni ferroviari di grossa portata hanno per il momento rinunciato a tali investimenti;

che alla luce di quanto esposto non si comprende quali vere ragioni abbiano spinto il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato a colpire così duramente un intero settore industriale e produttivo, che impiega migliaia di persone, paventando esigenze di maggior sicurezza e contestualmente omettendo il richiamo di qualsiasi adempimento tecnico,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno il ripristino delle normative in vigore precedentemente alla emanazione della circolare n. 218 F in quanto perfettamente adeguate a garantire la necessaria sicurezza nel traffico del GPL come avviene nella quasi generalità degli altri paesi della CEE.

(3-00767)

Ha facoltà di rispondere congiuntamente alle interrogazioni il sottosegretario De Cinque.

DE CINQUE, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Le misure adottate con le circolari n. 218 F del 23 gennaio 1992 e n. 222 F del 16 aprile 1993 del Ministero dell'industria toccano invero un numero limitato di depositi ed ancora più limitata è l'incidenza sulle quantità di prodotto interessato. Si tratta infatti di quegli insediamenti medio-piccoli nei quali, negli ultimi anni, è stata privilegiata unicamente la politica di espansione commerciale senza mai adottare la necessaria dinamica di sviluppo delle strutture.

Il risultato inevitabile, in un *trend* generale di crescita del settore, è stato quello di dover oggi surrogare l'insufficiente volumetria dei serbatoi disponibili con stoccaggi impropri quali interi treni dislocati nel deposito o nel più vicino scalo merci od in tutti e due i posti. Tali operatori condizionano il loro volume di immissione al consumo unicamente alla velocità dei propri sistemi di travaso dai mezzi di approvvigionamento a quelli di smistamento.

Questo comportamento produce conseguenze fortemente negative in quanto: 1) crea localmente una utenza che può essere soddisfatta solo in condizioni di piena normalità e risulta immediatamente ridondante non appena si venga a verificare un qualsiasi elemento limitativo dell'offerta (scioperi, stagionalità, e così via); 2) aumenta in ragione probabilistica le fonti di possibili gravi incidenti che (pur senza parlare di vite umane) avrebbero un pesantissimo effetto negativo su tutto il settore, ivi compresa quella maggioranza di operatori che con costanti investimenti ha creato adeguate strutture di stoccaggio e movimentazione; 3) impedisce un valido sviluppo del settore che, come è noto, è condizionato a livello Paese da una carenza fisiologica di stoccaggi, pur avendo raggiunto il lodevole primato europeo dei consumi di GPL.

Premesso quanto sopra, il Ministero dell'industria ha ritenuto di dover intervenire, anche a seguito di ripetute segnalazioni pervenute da parte di svariati organi locali di controllo, con una prima circolare del 23 gennaio 1992, n. 218 F per evitare che fossero mantenuti nei depositi

vagoni e treni con prodotto eccedente i quantitativi autorizzati. Una prefettura ne ha segnalati 49 in un deposito la cui capacità è inferiore ad un quarto dei vagoni stessi. La circolare stabilisce il numero massimo di ferrocisterne che possono essere introdotte nel deposito compatibilmente con la capacità di stoccaggio disponibile.

La seconda circolare del 16 aprile 1993 n. 227 F si è resa necessaria per evitare la creazione di utenze precarie a danno della certezza dei rifornimenti ed ha fissato per tale scopo che i quantitativi annui movimentati siano compatibili con una sia pur minima autonomia di stoccaggio.

Il Ministero dell'industria è tuttavia disponibile ad affrontare con le associazioni di categoria la problematica degli stoccaggi per individuare soluzioni alternative che, senza pregiudizio per le esigenze delineate, consenta di conseguire un più agevole raggiungimento dei risultati attesi.

BONFERRONI. Onorevole Sottosegretario, il ministro Savona, poco dopo il suo insediamento, in una dichiarazione riportata dalla stampa ebbe a lamentarsi per un presunto insufficiente impegno dei dipendenti del suo Ministero. Io non ho condiviso quell'affermazione e penso piuttosto che qualche funzionario del Ministero sia poco attendibile. Certamente è poco attendibile chi ha predisposto le note che lei ha letto poco fa in risposta alle interrogazioni da me presentate insieme ad altri colleghi che contestano l'opportunità delle circolari nn. 218F del 1992 e 227F del 1993 e cercherò di spiegare perchè.

Lei ci ha detto, signor Sottosegretario, che i provvedimenti adottati a seguito delle due circolari riguardano in realtà un numero limitato di depositi e che ancor più limitata è l'incidenza della quantità del prodotto interessata da questi depositi. Il settore del GPL in Italia conta circa 400 aziende e le due circolari indicate, in base a quanto ha detto il Presidente dell'associazione dei distributori di GPL, riguardano il 90 per cento delle aziende italiane. In Italia esistono solo tre grandi depositi (a Livorno, a Brindisi e a Napoli). Questa situazione è dovuta al fatto che in un paese come l'Italia una politica dei grandi depositi comporterebbe migliaia e migliaia di autocisterne in movimento ogni giorno dai grandi depositi verso i luoghi più sperduti di montagna dove prevalentemente viene utilizzato il GPL, laddove cioè non arriva il metano. In Italia dunque si segue la politica dei depositi medi, dislocati ampiamente sul territorio e in grado di far circolare poche autocisterne o, quanto meno, di farle circolare in zone più facilmente raggiungibili e limitate, anche a vantaggio della sicurezza e dell'economicità del servizio.

Nella sua risposta lei ha parlato di treni in sosta nei depositi e del grave pregiudizio che recano questi treni per la sicurezza. In effetti è vero quanto scritto nella risposta del Governo: in realtà questi depositi di medie dimensioni si sono molto organizzati e puntano sulla celerità delle operazioni di riempimento e svuotamento per evitare investimenti enormi e, soprattutto, stoccaggi ingentissimi di prodotto che, quelli sì, potrebbero rappresentare un rischio serio ai fini della sicurezza.

La politica dei grandi depositi che concentrano ingenti quantità di prodotto è quindi errata perchè rischiosa ai fini della sicurezza; molto meglio operare con depositi di media dimensione fortemente attrezzati

per poter operare travasi rapidi e frequenti con la dotazione di opportune misure di prevenzione e sicurezza.

Ciò che è importante, inoltre, è che il prodotto possa giungere ai depositi utilizzando il sistema ferroviario italiano e con treni composti di sole ferrocisterne. Un treno completo di ferrocisterne con GPL è composto medianamente da 13 o 14 vagoni. Se un treno del genere non riesce ad essere immediatamente travasato nei depositi, rimane solitamente in sosta uno o due giorni presso i depositi stessi, che sono assolutamente attrezzati per garantire il massimo di sicurezza.

Invece con le circolari ministeriali prima richiamate si è ottenuto che a convogli di 30 vagoni di derrate varie si aggancino due, tre o quattro ferrocisterne cariche di GPL. È questa situazione a comportare effettivi pregiudizi alla sicurezza.

Ciò che voglio affermare in modo inequivoco è che le imprese distributrici di GPL sono fortemente danneggiate e quasi paralizzate da queste due circolari che tenderebbero a favorire la costituzione di capacità maggiori di stoccaggio presso i depositi. In effetti il sistema attuale punta ad una diffusione minutissima dello stoccaggio presso le singole utenze. Quei «maialini» che vediamo nelle campagne quasi presso ogni casa altro non rappresentano che lo strumento di stoccaggio per l'utenza per un periodo che, in media, è di sei mesi. Inoltre, presso ogni deposito dei fornitori è organizzata la programmazione del rifornimento alle utenze capillari in modo da assicurare che queste non restino mai senza prodotto.

La politica dei centri di stoccaggio di maggiori dimensioni che le due circolari vorrebbero configurare è vanificata, inoltre, dal fatto che le circolari contengono disposizioni che avrebbero dovuto entrare in vigore dall'oggi al domani evidenziando le riserve mentali degli estensori.

Se si debbono aumentare le capacità di stoccaggio dei depositi si deve consentire un congruo lasso di tempo perchè ciò possa avvenire, trattandosi, tra l'altro, di dar corso ad investimenti molto consistenti. E ciò è tanto vero che i distributori danneggiati da queste circolari hanno dovuto far ricorso al TAR per ottenere una sospensiva e, successivamente, hanno fatto ricorso al Consiglio di Stato che ha confermato la sospensiva accogliendo in qualche misura le contestazioni in merito al discorso della sicurezza accampato dalle due circolari.

Il Ministero dell'industria sotto questo profilo non ha infatti nessuna competenza, mentre i ministeri competenti sono altri (Interno ed Ambiente). Soprattutto, si contesta che il Ministero dell'industria abbia emanato queste due circolari senza il concerto con il Ministero dell'interno e con quello dell'ambiente competenti in materia.

Nella sua risposta il Governo dimostra una disponibilità ad affrontare la problematica con le associazioni di categoria per trovare soluzioni alternative. Questa mi sembra la strada da seguire in un rapporto costruttivo tra Ministero, associazione dei distributori di GPL ed operatori.

Signor Sottosegretario, la pregherei anche di voler tener conto che le interrogazioni sono state sottoscritte o comunque condivise da tutti i Gruppi di questa Commissione, nessuno escluso. La strada della trattativa e dell'approfondimento di questa rilevante questione, che

investe un segmento importante dell'economia energetica del nostro paese, mi sembra la migliore. La raccomandazione che mi permetterei di rivolgerle è che sia lei in persona o il Sottosegretario delegato a seguire questa trattativa con gli operatori interessati non demandando alla Direzione generale del Ministero questo compito giacchè, secondo il punto di vista di questa Commissione, la Direzione generale ha dimostrato una grave mancanza di obiettività.

DE CINQUE, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Prendo atto delle osservazioni del senatore Bonferroni. Mi farò senz'altro carico di riferirle al Ministro sollecitando questi incontri con le associazioni di categoria interessate alla discussione del problema.

Il Ministro potrà seguire di persona tali incontri o delegherà un Sottosegretario. Come sapete, la materia è di competenza della collega Artioli che è responsabile delle fonti di energia; comunque se il Ministro vorrà delegarmi non mi sottrarrò a questo incarico.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 10.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

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

DOT.T.SSA MARISA NUDDA

