

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

Doc. CLXXXVIII

n. 2

RELAZIONE

SULL'ANDAMENTO DEL TRASPORTO SU STRADA
RELATIVAMENTE AGLI INCIDENTI, AI CONSUMI
ENERGETICI, ALLA CONGESTIONE ED AGLI EFFETTI
DELLA LIBERALIZZAZIONE

(Articolo 7, comma 3, della legge 23 dicembre 1997, n. 454)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

—————
Comunicata alla Presidenza il 5 gennaio 2005
—————

AUTOTRASPORTO E LIBERALIZZAZIONE

Nella precedente relazione era stato illustrato il processo di liberalizzazione che negli ultimi anni ha interessato il settore dell'autotrasporto merci conto terzi ed ha condotto al superamento del regime autorizzativo e all'eliminazione, sia pure non per tutte le categorie di veicoli, di ogni contingentamento per le imprese presenti sul mercato che intendono aumentare il proprio parco veicolare.

La situazione è rimasta la medesima e non sono intervenuti elementi di novità.

Mutamenti non si sono verificati neppure nella disciplina dell'accesso al mercato delle nuove imprese, che possono essere ammesse a esercitare l'attività di autotrasporto solo se acquisiscano un'impresa di autotrasporto, a seguito di cessione d'azienda, oppure l'intero parco veicolare di altra impresa di trasporto che cessi l'attività.

Il termine per la liberalizzazione dell'accesso al mercato, già previsto per il 30 giugno 2003, a seguito delle intese raggiunte tra Governo e autotrasportatori, è stato prorogato dalla legge 1 agosto 2003, n. 200, al 31.12.2004.

Per quanto riguarda la riforma del sistema tariffario del trasporto merci in senso liberalizzatore, nella predetta relazione era stato posto in evidenza che, decaduto un disegno di legge ad hoc presentato nella passata legislatura, la materia aveva costituito oggetto delle intese tra Governo e le associazioni di categoria degli autotrasportatori del 6 novembre 2001 e del 5 settembre 2002.

In tali intese era stato riconosciuto che l'eliminazione del sistema tariffario obbligatorio costituiva un'esigenza prioritaria per giungere ad una piena

liberalizzazione del trasporto merci. Al fine di realizzare tale obiettivo ha operato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un tavolo tecnico per la messa a punto del provvedimento normativo necessario per riformare la disciplina esistente, al fine di allinearsi alla realtà in atto negli altri paesi comunitari, dove alla liberalizzazione del prezzo del trasporto si era accompagnata l'affermazione del criterio di corresponsabilità fra vettore e committente, nei casi di violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione.

Le risultanze dei lavori del tavolo tecnico sono state fatte proprie dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto, costituita con D.M.2284 del 6 febbraio 2003, e sono sostanzialmente confluite nel disegno di legge di delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose, presentato al Parlamento nel mese di ottobre del 2003. Le norme di delega al Governo riguardano, tra l'altro, la liberalizzazione dell'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci conto terzi e il contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei relativi servizi.

I principi a cui il Governo dovrà attenersi nel procedere al riordino normativo in argomento sono fondamentalmente tre:

- 1) adeguamento delle vigenti discipline all'ordinamento comunitario in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale;
- 2) salvaguardia della concorrenza fra le imprese dei settori in questione;
- 3) tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale.

In particolare il Governo dovrà operare nel settore in questione, per il completamento della liberalizzazione già avviata, principalmente attraverso le seguenti misure:

- superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcella, i cui

valori minimi e massimi sono oggi fissati normativamente (legge n. 298/74) e soggetti ad aggiornamenti periodici in relazione all'andamento dell'inflazione, e conseguente, libera contrattazione dei prezzi per i servizi;

- contestuale affermazione del criterio di corresponsabilità fra vettore e committente nei casi di violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, in particolare in materia di carico dei veicoli, tempi di guida e di riposo dei conducenti, velocità massima consentita;

- previsione, di regola, della forma scritta per i contratti di trasporto e contestuale cessazione del contenzioso in essere, legata all'abrogazione delle attuali disposizioni sulla forma dei contratti;

- individuazione di sistemi di certificazione di qualità per le merci più sensibili, quali le merci pericolose, le derrate alimentari, i rifiuti industriali, i prodotti farmaceutici, sempre nel rispetto dell'autonomia d'impresa e della normativa nazionale e comunitaria in materia di certificazione;

- introduzione di strumenti di controlli più efficaci e penetranti, perché alla liberalizzazione si accompagni il rispetto delle regole.

- Riordino degli organismi pubblici operanti nel comparto dell'autotrasporto, con attribuzione alla Consulta generale per l'Autotrasporto di compiti di strategia e di governo del settore, e ai Comitati per l'Albo degli autotrasportatori, di mansioni essenzialmente operative.

Il testo del disegno di legge è stato approvato dal senato nella seduta del 29 luglio 2004.ed è passato all'esame della Camera.

AUTOTRASPORTO E CONGESTIONE DEL SISTEMA VIARIO

Il trasporto merci italiano, (secondo indagini condotte dalla Confetra) dopo il calo registrato sul mercato nazionale nel 2002, ha avvertito nel 2003 una discreta ripresa, anche se con tassi di crescita più bassi rispetto al passato; sul mercato internazionale i valori sono rimasti pressoché invariati rispetto all'anno precedente.

La crescita del traffico merci è confermata, secondo la Confetra, da dati Aiscat che hanno registrato nel 2003 un incremento del flusso dei veicoli commerciali sulle autostrade del 2,5% rispetto al 2002.

Per quanto concerne le altre modalità di trasporto si è registrato un calo del trasporto merci nel settore ferroviario e un buon incremento del traffico aereo di merci e del traffico marittimo dei containers.

L'andamento del trasporto merci su strada del 2003 si pone in linea con le previsioni di crescita, o di mantenimento comunque di consistenti quote di traffico, che il settore dovrebbe registrare nei prossimi anni a livello europeo anche seguito dell'allargamento dell'Unione europea. Si conferma pertanto la validità della politica dei trasporti seguita dal Governo italiano di favorire lo sviluppo delle modalità alternative e complementari al trasporto su strada,

unitamente ad un potenziamento e ad una riqualificazione del sistema viario esistente.

In conformità a tali indirizzi nel 2003 e nel 2004 sono proseguiti gli interventi per la realizzazione delle opere infrastrutturali nei vari settori della mobilità e dell'intermodalità.

Alcuni progetti di grandi infrastrutture sono stati inclusi nei progetti prioritari delle rete transeuropea di trasporto approvati in via definitiva dai Ministri europei dei trasporti nel mese di dicembre 2003.

Le opere che riguardano il nostro paese sono:

l'asse ferroviario n.1 Berlino-Palermo (nell'ambito del quale è previsto il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione del Ponte sullo Stretto);

il corridoio V che collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio;

l'asse ferroviario Genova-Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo;

le autostrade del mare dell'area occidentale e orientale del Mediterraneo.

Sono altresì proseguite le azioni per attivare i finanziamenti accordati per incentivare il trasporto combinato ferroviario e il trasporto ferroviario di merci pericolose (art. 38 legge 1° agosto 2002 n.166/2002), nonché i finanziamenti concessi per il potenziamento dell'intermodalità con particolare riferimento allo sviluppo delle autostrade del mare.(legge 22 novembre 2002 n. 265).

Per quanto riguarda questi ultimi finanziamenti, di specifica competenza della Direzione generale dell'autotrasporto di persone e cose, si fa presente che nel corso del 2003, è stata redatta una bozza di regolamento di applicazione della predetta normativa, che è stata rimessa all'esame dei

competenti Uffici della Commissione europea, per la verifica di compatibilità con le norme comunitarie in materia di aiuti di stato.

Con la stessa Commissione europea sono in corso contatti sia epistolari sia in via breve, per fornire tutti gli elementi in grado di pervenire alle definitive determinazioni delle autorità comunitarie in merito al predetto schema di regolamento.