

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

III

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 NOVEMBRE 1990

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI, PROFESSOR CARLO BERNINI, SUI
PROBLEMI DELL'AUTOTRASPORTO MERCI, IN RELAZIONE ANCHE ALLE AGITA-
ZIONI PREANNUNCIATE DALLE CATEGORIE INTERESSATE

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sui problemi dell'autotrasporto merci, in relazione anche alle agitazioni preannunciate dalle categorie interessate:	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 7, 8
Angelini Giordano (PCI)	7, 8
Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i>	3, 6, 7
Sanguineti Mauro (PSI)	6
Savio Gastone (PCI)	7

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,10.

Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sui problemi dell'autotrasporto merci, in relazione anche alle agitazioni preannunciate dalle categorie interessate.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sui problemi dell'autotrasporto merci, in relazione anche alle agitazioni preannunciate dalle categorie interessate.

Ringrazio il ministro Bernini per la sua presenza in questa sede, nonostante i suoi impegni collegati alle trattative sindacali in corso per il settore dell'autotrasporto merci.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Occorre innanzitutto considerare due ordini di fattori che hanno determinato un momento di nuova emergenza per la fragile struttura del trasporto merci su strada: il rincaro del carburante e l'entità degli stanziamenti previsti dal disegno di legge finanziaria, che non contemplano un'intensificazione dell'impegno prevedibile in relazione al progetto di legge in materia di ristrutturazione del settore dell'autotrasporto, che presto verrà dibattuto in questa Commissione (vengono, anzi, previsti alcuni tagli). Allo stesso tempo, si sono aggiunte le difficoltà, non nuove, collegate ai problemi dei valichi di confine con l'Austria.

In conseguenza di tali avvenimenti, una parte delle rappresentanze sindacali dell'autotrasporto è stata indotta a pro-

grammare un blocco dell'attività di una settimana, dal 19 al 26 novembre, per evitare il quale è in corso da questa mattina un negoziato a palazzo Chigi. Non posso anticipare nulla al riguardo, poiché il negoziato si sta svolgendo esattamente ora, come avevo comunicato alla presidenza della Commissione.

Per quanto riguarda le rivendicazioni avanzate, ve ne sono alcune che mi si consentirà di considerare minori, anche se collegate a problemi delicati: determinate agevolazioni per le cisterne destinate al carburante, l'autorizzazione al rientro dei camion a vuoto anche il sabato e la domenica, l'abusivismo, l'aumento delle tariffe. Fondamentalmente, però, la vertenza si incentra su due questioni: il progetto di legge per la ristrutturazione del settore dell'autotrasporto, di cui si chiede un ritocco positivo in termini quantitativi e probabilmente — non sicuramente — anche qualitativi (mi riferisco alla redistribuzione delle risorse) ed il modo per fronteggiare il maggior onere derivante dall'incremento del costo del carburante, intervenuto nel nostro paese in misura rafforzata rispetto a quanto è avvenuto negli altri paesi.

Per quanto concerne il progetto di legge per la ristrutturazione del settore dell'autotrasporto, nel presente momento, il Governo ha mostrato qualche disponibilità, che potrebbe sfociare nella presentazione di un emendamento; desidero, in proposito, esprimere ai membri della Commissione trasporti la mia gratitudine per il risultato ottenuto di esaminare in Commissione in sede legislativa il progetto di legge.

Per quanto attiene al *bonus* fiscale, si presenta un problema più complesso, poi-

ché sono in corso difficili misurazioni relative al presunto maggior onere: preciso che l'obiettivo che ci proponiamo non è quello di recuperare il divario esistente fra il costo attuale del carburante e quello prima della crisi del Golfo. Questo problema esiste, ma viaggia sul differente binario dell'armonizzazione fiscale in sede comunitaria, di cui si discute in una commissione a presidenza italiana, la quale esamina complessivamente le questioni collegate ai pedaggi, alla tassa di circolazione e di possesso del veicolo, alle accise sui carburanti. È in quella sede che si arriverà all'armonizzazione fiscale, la quale — posso anticiparlo — è orientata ad un livellamento verso l'alto delle accise: l'Italia pertanto non ridurrà il prelievo fiscale sui carburanti, ma saranno gli altri paesi ad aumentarlo, per far fronte agli oneri del trasporto e delle infrastrutture, nonché in ragione di una interpretazione ecologica della ripartizione dei carichi di trasporto fra strada e rotaia.

Quindi, non siamo chiamati ora ad affrontare i problemi da risolvere in sede di armonizzazione fiscale, ma ad un completamento della logica, sottesa all'accordo del febbraio scorso, di sostegno alla categoria degli autotrasportatori per il maggior onere intervenuto. Quest'ultimo, ripeto, non è rappresentato dall'incremento del prezzo del gasolio, ma dal maggior incremento di tale prezzo rispetto alla media europea che di conseguenza favorisce gli autotrasportatori degli altri paesi. A palazzo Chigi si sta discutendo di tale problema su due tavoli diversi: non sono in grado di effettuare previsioni al riguardo, anche se al momento non posso dichiararmi pessimista.

Per quanto concerne il problema dei valichi di confine con l'Austria, desidero fornire alcuni chiarimenti. In base all'accordo vigente in passato tra l'Italia e l'Austria, ora disdetto da entrambe le parti — per cui ci troviamo in un regime transitorio —, l'Austria concedeva all'Italia 222 mila permessi l'anno: se non erro, 215 mila normali e 7 mila per i trasporti locali (peraltro, essendo questi ultimi con-

vertibili abbastanza facilmente, possiamo considerare il totale dei permessi). L'Italia ha bisogno invece di circa 250-255 mila permessi l'anno. Come si è dunque proceduto sino ad ora? Ogni anno, l'Austria ha anticipato una quantità dei permessi relativi agli anni successivi: uno dei motivi per i quali abbiamo azzerato l'accordo, infatti, è che ormai le anticipazioni avevano superato la fine del secolo. In realtà, nel nostro paese, non è mai stato vigente il sistema dei contingent, previsto soltanto sulla carta: quando i permessi non bastavano, l'Austria ne concedeva di più.

Da un anno e mezzo a questa parte, però, l'Austria ha assunto alcune decisioni di contenimento del traffico collegato all'autotrasporto merci, dettate da motivazioni ecologiche. La prima decisione è stata quella del divieto di circolazione notturna, preceduta comunque dalla notifica che non sarebbe stato concesso alcun permesso in più rispetto a quelli previsti. In realtà, ciò non è avvenuto, poiché anche l'anno scorso l'Italia ha ottenuto permessi aggiuntivi in qualità di anticipi. Ora, negoziamo in base all'accordo che vigeva in passato, riferendoci alla cifra più alta da esso prevista, cioè 222 mila permessi.

Prima di proseguire, devo fare due precisazioni. La prima è che sto parlando mentre è in corso il negoziato: in via informale, il prenegoziato è sostanzialmente concluso, mentre in via formale, le due delegazioni ufficiali si riuniranno per il negoziato martedì e mercoledì prossimi. L'altra precisazione è che, nell'ambito di questa situazione, si è inserita la vicenda europea. Da quando, un mese e mezzo fa, il Governo austriaco ha definitivamente negato la concessione di ulteriori permessi, concedendo al nostro paese soltanto la quota di 222 mila permessi divisi in dodici rate mensili, poiché questa cifra non risulta sufficiente a coprire le nostre esigenze, i nostri autotrasportatori dovrebbero viaggiare soltanto per tre settimane al mese, rimanendo fermi per una. Questa via è chiaramente inaccettabile, anche perché l'Austria non

può pretendere di passare di colpo da una concessione di fatto di 250 mila permessi l'anno ad una di 222 mila. Non essendo stato ottenuto un chiarimento su questo aspetto, preciso che avevo ricevuto affidamenti dal Governo austriaco su tutta la durata del negoziato. Pertanto, abbiamo dovuto chiudere le frontiere con l'Austria: non passavano né i nostri autocarri né quelli degli altri paesi. Questo atto ha sollevato le proteste di tutti i *partner* comunitari, in quanto ribadisco che i valichi tra l'Italia e l'Austria erano chiusi a tutti, mentre, per quanto riguarda le frontiere con gli altri paesi, la nostra chiusura valeva soltanto nei confronti degli autotrasportatori austriaci. Perciò, se i nostri camion erano costretti a passare sul suolo francese per recarsi in Germania, altrettanto dovevano fare i camion tedeschi per recarsi in Italia.

La Comunità europea nel frattempo non aveva fatto nulla. Nell'ultima riunione, i rappresentanti dei diversi paesi si sono espressi con disapprovazioni e condanne nei confronti della chiusura delle nostre frontiere. Non rappresentavo io l'Italia, poiché era presente il sottosegretario Nepi (sembrava che l'avessi portato come si porta il parafulmine, visto che gli davano tutti addosso e lo guardavo male anch'io ...). Il commissario europeo, allora, ha specificato che la Comunità, non potendo consentire che ad assegnare il contingente di permessi ai paesi comunitari fosse un paese terzo, avrebbe chiesto all'Austria di consegnare l'intero pacchetto alla Comunità stessa, la quale, con un provvedimento comunitario, li avrebbe ridistribuiti. Il commissario ha presentato un apposito prospetto, dal quale si deduce che, rispetto alla domanda reale, misurata in modo assolutamente obiettivo, l'Italia denota un *deficit* di 30 mila permessi, mentre gli altri paesi registrano un'eccedenza di altrettanti permessi. Il commissario ha dunque prospettato le modalità per ripianare questa divergenza: ritirando 4 mila permessi alla Germania, 2 mila all'Olanda, 200 al Lussemburgo e così via si sarebbe potuto risolvere la situazione. A quel punto, i colleghi degli

altri paesi sono nuovamente intervenuti affermando che si trattava di una trattativa bilaterale che non riguardava la Comunità, che non aveva alcun senso prevedere un contingente comunitario e che si doveva procedere come si era fatto fino ad allora. Anche il commissario che ci aveva messo in mora (dimostrando che eravamo moralmente, non giuridicamente, creditori rispetto al riparto europeo) ha dovuto registrare che nessun paese della Comunità era disposto a concorrere al ripiano.

La vicenda si è dunque riportata, evidentemente e inevitabilmente, sul piano bilaterale. Attualmente, si presentano due sbocchi, a seconda che l'accordo sia raggiunto o meno. Nel primo caso, entrerà in vigore la nuova disciplina, nel secondo continueremo a disporre di dodici quote mensili dell'ultimo contingente consolidato di 222 mila permessi, quindi di 18.500 permessi al mese.

Nel frattempo, e dopo non brevi contrasti, abbiamo concentrato in seno al Ministero la gestione dei permessi. A questo proposito, smentisco nel modo più assoluto che in precedenza si verificasse il mercato nero dei permessi, perché ciò accade quando la merce è scarsa: se gli interessati trovano permessi liberi alla dogana non li comprano certo al bagarinaggio. Ultimamente però, andando verso una restrizione, il rischio si è presentato, per cui, grazie ad un apposito programma informatico, gestiamo direttamente a Roma la distribuzione dei permessi. La distribuzione relativa ai diversi valichi di frontiera (Brennero, Tarvisio, Prato Drava e Resia) viene gestita in relazione ai giorni lavorativi del mese.

A questo riguardo, esiste una divergenza tra il Ministero e gli autotrasportatori, i quali ritengono invece di dover ottenere permessi liberamente, senza alcun limite, quindi per tutti i giorni, in modo che, una volta terminati, il ministro chiuda di nuovo le frontiere. Lo scopo è che, nei giorni in cui vi sono permessi per chiunque, circolano tutti, in quelli in cui mancano i permessi per gli autotrasportatori italiani si bloccano le

frontiere. Non è che questa pretesa, a tutela dell'interesse nazionale, sia insensata, però non tiene presente che ci troviamo in un regime di contingentamento. Secondo questa teoria, se i permessi fossero utilizzati completamente in soli due giorni, io dovrei chiudere le frontiere per i rimanenti 28 giorni del mese.

Personalmente, ritengo invece che sia necessario, durante il negoziato, procedere con la quota di 222 mila permessi. Ho già detto che, in questo modo, restano scoperti 30 mila trasporti l'anno, che equivalgono a poco più di 2 mila al mese. Per questi ultimi, si presentano due vie: la prima è quella ferroviaria, l'altra è quella di aggirare i confini austriaci, visto che molti camion, provenendo dalla Lombardia, sono tutto sommato in una posizione equidistante. Pertanto, non vedo nulla di eroico nell'accettare tale condizionamento per i giorni che mancano da oggi al 14 dicembre. In caso contrario, l'ipotesi è di chiudere la frontiera durante la trattativa, una volta entrati in possesso dei permessi (ricordo che, nella precedente occasione di chiusura, disponevamo di permessi validi soltanto a partire dalla settimana successiva, quindi era come non averli).

Aggiungo che abbiamo compiuto sforzi notevoli, in tutte le direzioni, per avviare il traffico ferroviario. Voglio riportare l'attenzione degli onorevoli deputati su un dato di fatto, al di là delle discussioni: quando i valichi sono chiusi, i treni sono completamente carichi, ma quando si riaprono nel versante italiano i treni sono vuoti. I treni che siamo in grado di istradare riguardano circa 33.500 camion all'anno.

MAURO SANGUINETI. Equivalgono ai permessi che mancano.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Sì, onorevole Sanguineti. Specifico che, in realtà, saremmo in grado di istradare 55 mila camion su treno, ma l'Austria non può lasciarli passare e soprattutto la Germania non è in grado di scaricarli. Co-

munque, anche se ne inviassimo circa 33 mila, avremmo risolto i problemi.

I costi sarebbero superiori e il trasporto risulterebbe più difficilmente organizzabile, né si può immaginare che questa via, che è sempre stata rifiutata sistematicamente, possa immediatamente funzionare. Preciso che, *rebus sic stantibus*, possono essere caricati su treno TIR aventi uno spigolo alto al massimo 3 metri e 60 centimetri, cioè la stragrande maggioranza; per quelli aventi uno spigolo superiore, le gallerie non sono state ancora ricalibrate.

Cosa accadrà dopo che sarà stato concluso l'accordo? Poc'anzi ho affermato che esso potrà essere raggiunto o meno; in realtà esiste una terza via, cioè quella di concluderlo nel lungo periodo. Del resto, non si prospettano modifiche positive per quei 222 mila permessi, salvo una certa disponibilità a modesti aggiustamenti. Si potrebbe prevedere, per esempio, una condizione di esenzione per 10 mila di essi, attraverso una contropartita estremamente onerosa, nel senso che anche il trasporto in conto proprio deve avere un *plafond*, il quale non è un contingente, ma potrebbe diventarlo. Ciò significa che un determinato numero di permessi dev'essere riservato ai cosiddetti camion ecologici; comunque, ho dichiarato davanti alla commissione che l'Italia, per gli eventi storici che si sono verificati, è discriminata rispetto ad altri paesi, se si considera che per alcuni di essi non è stato fissato un contingente.

Devo purtroppo aggiungere che l'Italia presenta due punti di debolezza: innanzitutto gli addetti del settore non utilizzano il treno; anche se è vero che il congegno è complesso, è altrettanto vero che le nostre ferrovie praticano tariffe inferiori a quelle degli altri paesi, anche se preferisco sorvolare sulla possibilità, la quale non può essere portata a livello comunitario, che l'Italia possa essere in grado di prevedere degli abbonamenti.

In secondo luogo, gli operatori del settore non comprano il camion ecologico perché ritengono che sia una finzione, nel senso che l'inquinamento principale non è

causato dalla combustione, essendo di natura acustica. Infatti, i tecnici italiani riconoscono che i nostri autotrasportatori non sono del tutto, per così dire, fuori strada, ma ciò nonostante i camion ecologici sono stati acquistati da quelli degli altri paesi. Per tale ragione essi godono di certe agevolazioni nel transito...

GIORDANO ANGELINI. La differenza rispetto ai camion tradizionali, è data dal rumore?

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Esatto, dal rumore del motore e delle ruote, mentre sulla questione del contenimento dei gas di scarico gli automezzi sono tutti allo stesso livello.

GASTONE SAVIO. Taluni di questi camion sono anche di produzione italiana.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. È vero; anche in Italia, come negli altri paesi vige la regola che determinati accessori vengano installati dalla stessa casa automobilistica; tuttavia se nessuno acquistasse questi camion, l'industria non ne riterrebbe conveniente la commercializzazione: questa è la verità.

In conclusione, per quanto riguarda la trattativa con l'Austria, auspichiamo di concludere presto l'accordo, anche se permangono numerose difficoltà. Confidiamo, comunque, nell'opera dei nostri negoziatori, in un « ritorno di fiamma » da parte della Comunità economica europea, oppure in un'attivazione del ministro degli esteri e del Presidente del Consiglio, in modo da arrivare al termine della trattativa con un numero di permessi inferiore alla necessità.

La soluzione del problema risiede nel trasporto per ferrovia e nei percorsi alternativi; stiamo anche valutando piccole integrazioni con un collegamento ferroviario più veloce con la Svizzera, che consente il transito per ferrovia, ma non si può immaginare un cambiamento radicale della situazione.

Mi risulta che alcune scuole di pensiero, più di altre, abbiano riconosciuto la dura necessità di ripartire il nostro traf-

fico tra la strada e la rotaia, soluzione peraltro non più differibile. Voglio aggiungere che così come abbiamo riconosciuto le condizioni di svantaggio degli autotrasportatori italiani, dovute alla ristrutturazione della categoria (che storicamente ha sofferto di una limitata convenienza, sulla quale stiamo cercando di intervenire) ai maggiori costi del gasolio (che stiamo cercando di contenere, venendo incontro alle richieste degli operatori) i due elementi di debolezza dell'Italia, rispetto agli altri paesi europei, sono il camion ecologico ed il limitato ricorso alla ferrovia. Pur con dolore e travaglio dobbiamo andare verso questa soluzione, tutto sommato positiva e progressiva, di ripartizione del trasporto.

Voglio dire a nome del Governo che almeno in questa situazione, la quale potrebbe cambiare al termine del negoziato, non riteniamo conveniente per l'economia dell'autotrasporto del nostro paese concedere i permessi « a volontà », chiudendo per 10-12 giorni al mese le frontiere. Questo provvedimento, che può essere adottato *una tantum*, ci ha consentito di verificare la reale situazione europea; tuttavia, nel corso della negoziazione non possiamo contemporaneamente interrompere la circolazione.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Bernini per la sua relazione e, prima di dare la parola ai colleghi, vorrei manifestargli tutto il sostegno del Parlamento e, quindi, di questa Commissione, che è disponibile ad assicurare un percorso preferenziale ad un eventuale provvedimento legislativo, qualora fosse necessario adottarlo, per dare uno sbocco a questa vicenda che grava pesantemente sull'economia del paese, soprattutto se verrà indetto lo sciopero di 7 giorni già preannunciato.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Poiché, come ho detto all'inizio del mio intervento, in questo momento è in corso la trattativa a palazzo Chigi, non posso assicurare la mia presenza al proseguimento del dibattito. Sono altresì disponibile ad intervenire dopo le 17,30, anche

nella tarda serata, oppure domani mattina. Chiedo pertanto la comprensione dei membri della Commissione e li ringrazio anticipatamente se vorranno accedere alla richiesta di rinvio.

GIORDANO ANGELINI. Si potrebbe rinviare la seduta, se il ministro concorda, alle ore 8,30 di domani.

PRESIDENTE. Propongo alla Commissione di accogliere la richiesta dell'onorevole Angelini.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il seguito dell'audizione è pertanto rinviato alla seduta di domani, alle ore 8,30.

La seduta termina alle 15,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali alle 19.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO