

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
FABIO MUSSI

**La seduta comincia alle 15.**

GIOVANNI DEODATO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 24 luglio 2001.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Armosino, Baccini, Colucci, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Galati, Gasparri, Maroni, Martusciello, Matteoli, Prestigiacomo, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Sospiri, Stefani, Taormina, Tortoli, Tremaglia, Urso, Valducci, Viceconte e Vietti sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono ventiquattro, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 16 luglio 2001, n. 286, recante differimento di termini in materia di smaltimento di rifiuti (1334) (ore 15,03).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 16 lu-

glio 2001, n. 286, recante differimento di termini in materia di smaltimento di rifiuti.

**(Discussione sulle linee generali  
— A.C. 1334)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare Democratici di sinistra-Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Il relatore, onorevole Foti, ha facoltà di parlare.

TOMMASO FOTI, *Relatore*. Signor Presidente, colleghi, in ordine al decreto-legge 16 luglio 2001, n. 286, recante differimento di termini in materia di smaltimento di rifiuti, occorre preliminarmente evidenziare come detto decreto possieda i requisiti di necessità e di urgenza previsti dal dettato costituzionale per la sua adozione.

Occorre altresì rilevare che il decreto-legge in questione dispone, all'articolo 1, commi 1 e 2, due interventi in materia di posticipo di termini previsti dalla legislazione vigente in ordine ai rifiuti. Il primo riguarda lo smaltimento in discarica dei rifiuti; il secondo concerne gli obblighi a carico delle imprese al fine di favorire il riciclaggio dei beni a base di polietilene.

Occorre dire che il comma 1 dell'articolo 1 pone un differimento del termine di applicazione del divieto di smaltimento nelle discariche di rifiuti diversi da quelli inerti e che residuano da operazioni di riciclaggio, recupero e smaltimento, previsto dall'articolo 5, comma 6 del decreto

legislativo n. 22 del 1997. Questo termine, inizialmente fissato al 1° gennaio 2000, successivamente, con legge 25 febbraio 2000, n. 33, è stato ulteriormente posticipato al 16 luglio 2001, periodo in cui doveva essere data attuazione alla direttiva 1999/31/CE. Tuttavia, il recepimento di questa direttiva è stato poi previsto dalla legge 29 dicembre 2000, n. 422, la cosiddetta legge comunitaria, che ha fissato al 4 febbraio 2002 il termine di recepimento della direttiva in questione.

L'articolo 1, comma 1, prevede un differimento di termini che serve soprattutto ad evitare difficoltà operative nella gestione dei rifiuti, che potrebbero derivare da un'insufficiente offerta, al momento, di impianti di recupero e di smaltimento alternativi alle discariche, e che potrebbero causare una grave e diffusa situazione di emergenza rifiuti. Inoltre, occorre rilevare che siamo in presenza della necessità di definire una disciplina organica dello smaltimento dei rifiuti nelle discariche con l'adozione delle relative norme tecniche, in conformità con le recenti disposizioni comunitarie; in particolare, voglio qui ricordare la direttiva 1999/31/CE del Consiglio, che introduce norme nuove sulle discariche.

Debbo altresì rilevare che la stessa Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome, in data 11 luglio 2001, ha richiesto, *sic et simpliciter*, la proroga della normativa precedentemente in vigore senza introdurre alcuni elementi o richieste di specifica, pervenute invece al presidente della VIII Commissione e ad alcuni parlamentari della Commissione stessa sia da parte del consorzio nazionale volontario del riciclaggio della gomma sia da parte della federazione imprese di servizi.

Sul punto tengo a precisare che, sentita anche l'opinione del Governo, il relatore ritiene che il decreto-legge debba essere convertito in legge, così com'è stato concepito nella edizione e nella lettera che è stata sottoposta all'attenzione del Parlamento. Tuttavia, il relatore non può esimersi dal sottolineare come sia importante l'adozione della normativa necessaria a

dare concreta attuazione alla direttiva 1999/31/CE. Dico questo, in primo luogo, per evitare procedimenti di infrazione nei confronti dell'Italia da parte della Comunità Europea, in secondo luogo, perché ormai questa politica di rinvio non giova al settore dello smaltimento dei rifiuti, soprattutto perché toglie elementi di certezza agli operatori. Sotto questo profilo il comma 1, nonostante introduca un termine temporale definito (un anno dalla conversione in legge del decreto-legge al nostro esame), allo stesso tempo ne introduce uno aleatorio nel momento in cui introduce la possibilità di entrata in vigore del decreto-legge, ossia una applicazione limitata dello stesso, nel caso in cui, nel frattempo, vengano votate le apposite normative in materia di trattamento dei rifiuti in discarica.

Sotto questo profilo, il relatore ritiene, anche interpretando il pensiero della Commissione, che sarebbe di gran lunga preferibile che tutti i decreti che dovranno essere emanati entrino in vigore contemporaneamente proprio per non avere una applicazione a singhiozzo delle norme che, qui, oggi sì, vanno, per un certo verso, a convertire in legge ma, soprattutto, delle norme che dovrebbero disciplinare, per il futuro, la materia, al fine, soprattutto, di non dare agli operatori del settore elementi applicativi ancora più confusi in termini di rispetto dei termini (e non è un gioco di parole).

Il secondo comma proroga al 31 ottobre 2001 il termine, inizialmente previsto per il mese di agosto, concernente la possibilità per le imprese di iscriversi e di adempiere a tutti gli obblighi di adesione al consorzio per il riciclaggio di rifiuti di beni in polietilene senza applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria prevista dall'articolo 51, comma 6-ter, del decreto legislativo n. 22 del 1997.

L'articolo 2, infine, dispone circa l'entrata in vigore del decreto-legge.

In ordine ai lavori della Commissione debbo soltanto segnalare che nel corso dell'esame è stato fatto rilevare come il testo del disegno di legge al nostro esame, presentato dal Governo, non risulti corre-

dato dall'analisi tecnico-normativa (ATN) né da quella sull'impatto della regolamentazione (AIR) di cui alla direttiva del Consiglio dei ministri del 27 marzo 2000.

Quanto ai pareri espressi dalle tre Commissioni investite della questione, devo dire che, in generale, la I Commissione ha espresso parere favorevole senza alcun vincolo; la XIV Commissione ha espresso parere favorevole sebbene avesse auspicato — dobbiamo dirlo — la possibilità di distinguere tra le varie tipologie di rifiuti ai fini del differimento dei termini di operatività del divieto di smaltimento dei rifiuti in discarica; infine, la X Commissione ha espresso anch'essa parere favorevole, pur con una condizione relativa al secondo comma dell'articolo 1.

Il Comitato per la legislazione ha mosso alcuni rilievi sotto il profilo della scrittura e della comprensibilità del testo del decreto-legge che, pur essendo condivisibili in linea di principio, attengono alla tecnica legislativa e non al merito della questione. In altre parole, voglio dire che il Comitato per la legislazione ha indubbiamente posto all'attenzione del legislatore alcune questioni pertinenti, non ultima quella di richiamarne l'attenzione sulla differenza che esiste tra differimento e proroga dei termini e sul fatto che sia restrittivo l'aver utilizzato nel titolo del decreto-legge la terminologia « smaltimento di rifiuti », essendo in realtà il comma 1 una norma che si occupa dei rifiuti ma non del loro smaltimento. Il relatore deve tuttavia rilevare che il parere espresso dal Comitato per la legislazione, pur con questi richiami, è favorevole.

Quanto alla Commissione parlamentare per le questioni regionali, la stessa non ha espresso alcun parere.

In relazione a ciò, il relatore ritiene di poter chiedere la conversione in legge del decreto-legge così come è stato presentato dal Governo alle Camere.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**FRANCESCO NUCARA, Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del**

*territorio.* Signor Presidente, il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Vianello. Ne ha facoltà.

**MICHELE VIANELLO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, si dovrebbe trattare — in quanto differimento di termini — di una conversione dovuta, sulla quale, in teoria, dovremmo essere favorevoli. In realtà, vi sono alcuni elementi che ci hanno indotto a porci in modo problematico nei confronti di questa proposta di conversione avanzata dal Governo, talché annuncio da subito che presenteremo — lo abbiamo già depositato — un emendamento all'articolo 1.

Vorrei far rilevare come il nostro paese si trovi in ritardo rispetto a quanto previsto dall'Unione europea. Già siamo alla seconda proroga, e temo che un'ulteriore proroga indifferenziata possa comportare l'emanazione di un provvedimento di infrazione da parte della stessa Unione europea: non stiamo cioè ottemperando a quanto questa richiede all'Italia in materia di smaltimento in discarica dei rifiuti.

Vorrei intanto chiarire una prima questione, poiché si potrebbe pensare che la non concessione di una proroga indifferenziata comporti il sorgere di una sorta di emergenza rifiuti in tutto il paese, soprattutto nel sud, e a tal proposito vorrei ricordare che si sta facendo riferimento a rifiuti speciali non pericolosi e a rifiuti speciali pericolosi. La stragrande maggioranza dei rifiuti continuerebbe, anche se venisse approvato l'emendamento che proponiamo, ad essere smaltita in discarica, così come oggi avviene. Ci stiamo quindi riferendo a particolari tipologie di rifiuti.

Ho con me alcuni dati — forniti prevalentemente dall'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente — che sfatano il mito che vorrebbe danneggiate le regioni del sud qualora si mettesse in discussione una proroga indifferenziata. Ciò non è assolutamente vero, innanzitutto perché le regioni meridionali, come noto, non possiedono molte discariche. Basta infatti leg-

gere i dati per accorgersi come la grande maggioranza di queste sia dislocata nelle regioni del nord, in Lombardia, Piemonte, Veneto, Emilia e Friuli. Non possiamo quindi parlare di sistemi regionali nello smaltimento dei rifiuti che vedrebbero penalizzato il sistema meridionale. Stiamo invece parlando di un sistema nazionale per la gestione dei rifiuti. Anzi, laddove il sistema nazionale per la gestione dei rifiuti non viene ritenuto sufficiente, regioni importanti portano i loro rifiuti all'estero. Si è parlato molto dell'emergenza rifiuti in Campania, dato che una parte considerevole dei rifiuti della regione viene « esportata » in Germania. Pertanto, una proroga indifferenziata sul territorio italiano non metterebbe in difficoltà alcuna regione. Il sistema Italia, infatti, sicuramente presenta grandi vincoli e può essere letto, dal punto di vista degli impianti di discarica e delle piattaforme ecologiche, come un tutto indifferenziato, ma certamente in questi anni all'interno di esso sono stati compiuti grandi passi.

L'aspetto che fa maggiormente riflettere è che una serie di aziende, sia pubbliche sia private, ha effettuato in modo indifferenziato, nel corso di questi anni, enormi investimenti al fine di procedere in direzione della raccolta indifferenziata o dello smaltimento. Mi riferisco soprattutto allo smaltimento di alcune tipologie di rifiuti ingombranti (per esempio, allo smaltimento di frigoriferi e televisioni usate), ma anche ai rifiuti di cava e da edilizia: ormai una parte considerevole del nostro paese viene tranquillamente servita da questo punto di vista.

Per quanto riguarda i rifiuti speciali non pericolosi censiti nel codice CER come 01, 06, 10 e 19 (purtroppo i dati disponibili sono ancora quelli del 1997), abbiamo raggiunto una percentuale di smaltimento dei rifiuti non in discarica quasi del 56 per cento: ormai, quindi, una parte considerevole dei rifiuti non viene smaltita in discarica.

Percentuali sicuramente inferiori, ma ugualmente importanti, riguardano i rifiuti considerati pericolosi. Una proroga indifferenziata andrebbe in qualche maniera a

punire le imprese che nel corso di questi anni hanno compiuto enormi investimenti (si tratta — lo ripeto — di imprese pubbliche e private): si verrebbero così a penalizzare i territori e le imprese che hanno tenuto comportamenti di tipo virtuoso.

È chiaro, quindi, che una proroga di tipo indifferenziato non incontra assolutamente il nostro favore. L'emendamento Vianello 1.1, che abbiamo già presentato in Commissione e che verrà riproposto, tende a concedere una proroga in materia di smaltimento di tipologie di rifiuti che non hanno ottenuto risultati credibili né dal punto di vista dello smaltimento né da quello della raccolta differenziata. Si tende, invece, a non riconoscere più la possibilità di discarica, e quindi a costringere gli operatori ad intervenire, laddove non sono stati effettuati investimenti e non sono stati compiuti passi in avanti nel nostro paese.

Infine, vorrei ricordare che il relatore, nel caso venisse approvato il nostro emendamento, ha parlato di un'emergenza rifiuti. Non si tratterebbe di un'emergenza rifiuti, ma di un milione di tonnellate di rifiuti pericolosi e di 3 milioni e 100 mila tonnellate di rifiuti non pericolosi. Si tratta, quindi, di quantità non enormi, ma assolutamente gestibili, che per essere smaltite in qualche maniera necessiterebbero di interventi assolutamente ordinari e, soprattutto, implicherebbero una rinnovata capacità (che fino ad ora non si è riscontrata) di alcuni operatori privati e di soggetti pubblici.

Per quanto attiene l'articolo 2, non posso che convenire con le osservazioni svolte dal relatore alle quali naturalmente — come ho già avuto modo di dire — ci associamo, anche se in ordine alle modalità di smaltimento del polietilene (l'adesione non è avvenuta da parte di diversi soggetti importanti e, anzi, si dice che lo stesso consorzio non l'abbia particolarmente favorita) sarà necessario un intervento da parte del Governo. Per quanto ci riguarda, rispetto al comma 2 vi è un'assoluta adesione, mentre per quanto riguarda il comma 1, per le motivazioni

esposte finora, presenteremo un emendamento (lo abbiamo già proposto in Commissione), perché riteniamo assolutamente necessario un premio nei confronti di comportamenti virtuosi in materia di raccolta e smaltimento di rifiuti, rispetto a chi, nel corso di questi anni, non ha compiuto alcun passo in avanti.

Penso che un atteggiamento così differenziato possa servire al nostro Governo, anche per un comportamento interlocutorio nei confronti dell'Unione europea. Temo che, viceversa, rispetto ad una proroga di tipo indifferenziato, quest'ultima avrebbe tutte le ragioni — poiché siamo in presenza della seconda proroga — di aprire un procedimento nei confronti del nostro paese.

**PRESIDENTE.** È iscritta a parlare l'onorevole Pinto. Ne ha facoltà.

**MARIA GABRIELLA PINTO.** Signor Presidente, il collega Vianello lamenta un certo ritardo, e ne ha ben donde, ma sarebbe molto semplice ricordare che non è certamente il centrodestra ad essersi occupato della politica dell'ambiente in tutti questi anni, almeno non come coalizione di Governo. Allora, forse, è bene — al di là di quanto ha prima esposto, in maniera eccellente, il collega Foti — fare una breve riflessione, in modo da ricordare la situazione a tutti, a chi era e a chi non era presente in quest'aula.

L'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2001, n. 286, differisce — come diceva poc'anzi l'onorevole Foti — il termine per l'applicazione del divieto di smaltimento in discarica dei rifiuti, così come previsto dall'articolo 5, comma 6, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, ovvero del cosiddetto decreto Ronchi (che certamente tutti conoscono), come modificato dall'articolo 1 del decreto legislativo n. 500 del 1999. Il decreto-legge in esame stabilisce, appunto, un differimento fino all'adozione delle norme tecniche previste e, comunque, non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione dello stesso. Di conseguenza, solo dopo l'adozione delle norme tecniche in-

renti sia la costruzione delle discariche sia l'accettazione delle varie tipologie di rifiuti, pericolosi e non pericolosi, sarà possibile smaltire gli stessi nella discarica.

L'articolo 5, comma 6, del decreto legislativo n. 22 del 1997 aveva stabilito che, a partire dal 1° gennaio 2000, fosse consentito smaltire in discarica esclusivamente i rifiuti inerti, i rifiuti individuati da specifiche norme tecniche ed i rifiuti che residuano da specifiche e puntuali operazioni di riciclaggio, di recupero e di smaltimento. Quel provvedimento aveva, quindi, imposto un rigoroso divieto di accesso in discarica a tutte le tipologie di rifiuti urbani, speciali non pericolosi e speciali pericolosi, con conseguente obbligo di smaltire gli stessi attraverso forme alternative a quella dello smaltimento in discarica, come il recupero di materia o di energia, ed i trattamenti finalizzati all'eliminazione o alla diminuzione della pericolosità.

Il decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, nel recepire le direttive comunitarie — la n. 156 del 1991, la n. 689 del 1991 e la n. 62 del 1994 — ha adottato una strategia di intervento imponendo la seguente scala di priorità. Al primo posto vi sono le iniziative dirette a favorire in via prioritaria la prevenzione e la riduzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti mediante tecnologie pulite, in particolare quelle che consentano un maggior risparmio di risorse naturali. Tra queste: strumenti economici, analisi del ciclo di vita dei prodotti, azioni di informazione e di sensibilizzazione dei consumatori, prodotti concepiti appositamente, in modo da non contribuire ad aumentare la produzione dei rifiuti. Al secondo posto vi è il recupero dei rifiuti attraverso il reimpiego diretto ed il riciclaggio. Al terzo posto vi sono le altre forme di recupero per ottenere materia prima dai rifiuti. Al quarto posto vi sono le misure economiche tese a favorire il mercato dei materiali recuperati dai rifiuti. Al quinto posto, ultima tra le attività di recupero, vi è l'utilizzazione principale di rifiuti come combustibile o come altro mezzo per produrre energia.

Proprio per evitare ogni dubbio circa queste priorità, l'articolo 4, comma 2, specifica espressamente che il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero di materia prima debbono essere preferiti alle altre forme di recupero, cioè alla combustione ai fini di produzione dell'energia.

Al sesto ed ultimo posto, infine, c'è lo smaltimento in discarica di tutto ciò che non è possibile, in qualche modo, riciclare o recuperare. La suddetta scala di priorità coincide con quanto indicato nella risoluzione del Parlamento europeo del 14 novembre 1996, nella quale si richiede una strategia rispettosa del seguente ordine di priorità: prevenzione, recupero, riciclaggio, recupero di materiali, recupero energetico e smaltimento finale.

Quindi, si può affermare che lo Stato italiano solo da questo punto di vista ha recepito appieno il dettato comunitario e i suoi obiettivi, ma è evidente che, al fine di dare esecuzione a quanto previsto dalla norma, la prima azione è quella di incidere in maniera significativa sulle scelte industriali, per limitare al massimo la produzione di rifiuti, sia in relazione alla quantità che alla pericolosità degli stessi.

Tutto ciò significa adottare provvedimenti di natura normativa e finanziaria che impongano o agevolino l'utilizzo di nuove tecnologie o l'ammodernamento di quelle esistenti, che determinino una produzione specifica dei rifiuti, quale ad esempio il miglioramento delle condizioni di funzionamento degli impianti siderurgici, finalizzato ad una minore presenza dei metalli nelle scorie di lavorazione.

Subito dopo, ma contestualmente, debbono essere effettuate tutte le azioni finalizzate al riutilizzo diretto e al riciclaggio, anche con recupero di materia prima. Infine, dopo la verifica dei risultati ottenuti con le azioni suddette, si deve passare ad interventi come la termovalorizzazione dei rifiuti e, quindi, alla individuazione di quelle categorie di rifiuti che debbono essere smaltiti in discariche, in quanto su di essi non è più possibile intervenire tecnologicamente per effettuare azioni di recupero.

Per quanto concerne il conferimento dei rifiuti in discarica, il Consiglio dell'Unione europea, con la direttiva n. 31 del 26 aprile 1999, ha adottato i criteri a cui gli Stati membri si debbono riferire, che di seguito sinteticamente indicherò: realizzazione delle discariche in relazione alla pericolosità dei rifiuti, accettazione degli stessi in base ad una procedura di classificazione, procedure di controllo durante la fase operativa e postoperativa delle discariche, procedure di autorizzazione per gli impianti di nuova realizzazione e loro adeguamento alla nuova normativa, individuazione di quelle categorie di rifiuti che possono essere conferiti in discarica tali e quali, poiché l'eventuale trattamento preliminare non contribuirebbe a ridurre le ripercussioni negative sull'ambiente nella sua globalità.

Di conseguenza, si rileva che il quadro normativo europeo ha fornito chiari indirizzi per la problematica inerente alla gestione dei rifiuti, ma il legislatore italiano in passato non ha recepito le direttive in maniera coerente e tempestiva. Infatti, il decreto legislativo n. 22 del 1997, come detto, ha recepito formalmente la strategia di intervento delle direttive n. 156 del 1991, n. 689 del 1991 e n. 62 del 1994, rinviando ad una serie di decreti ministeriali l'attuazione pratica della strategia stessa, con l'aggravante di aver posto un limite temporale (1° gennaio 2000) per l'ultima azione in ordine di priorità, vale a dire per il divieto di conferimento in discarica dei rifiuti senza il preliminare trattamento.

L'unico atto regolamentare, il decreto ministeriale 5 febbraio del 1998, al di là di altri dispositivi non rilevanti, ha normato, ai fini della risoluzione delle problematiche inerenti alla gestione dei rifiuti, il recupero dei rifiuti non pericolosi attraverso le cosiddette procedure semplificate. A tal proposito, merita ricordare che l'11 aprile 2001 la Commissione europea ha inviato all'Italia un parere motivato per mancata conformità del decreto legislativo in questione agli articoli 9, 10 e 11 della

direttiva comunitaria 442/75/CE relativa ai rifiuti, modificata dalla direttiva europea n. 156 del 1991.

Da quanto sopra esposto si rileva la scarsa e irrilevante produzione legislativa finalizzata all'attuazione delle strategie comunitarie e, quindi, alla risoluzione della grave problematica inerente alla gestione dei rifiuti, al di là di molte gratuite affermazioni. Infatti, in prossimità della scadenza imposta dal cosiddetto decreto Ronchi, il legislatore non ha trovato di meglio che prorogare il termine imposto dallo stesso decreto legislativo, quindi dal gennaio 2000 alla data del 16 luglio 2001. Nonostante tale lasso di tempo, ben 18 mesi, che il legislatore si era dato per l'adozione dei necessari e indispensabili provvedimenti normativi, si è giunti alla data di scadenza senza aver risolto alcuno dei problemi che avrebbero consentito anche un parziale adeguamento alle direttive comunitarie.

In aggiunta, in data 16 luglio 1999, è entrata in vigore anche la direttiva del Consiglio dell'Unione europea n. 31 del 1999, che ha imposto l'obbligo del recepimento, da parte degli Stati membri, entro due anni dalla suddetta data e, cioè, entro il 16 luglio 2001.

In data 30 dicembre 1999 è stato emanato il decreto-legge n. 500, convertito nella legge 25 febbraio 2000, n. 33, al fine di prorogare il termine del divieto del conferimento dei rifiuti in discarica senza il preliminare trattamento imposto dal decreto Ronchi, dunque fino alla data del 16 luglio 2001, termine ultimo per il recepimento della direttiva europea n. 31 del 1999, senza fare il benché minimo riferimento alla suddetta direttiva e, quindi, senza creare almeno i presupposti per il suo recepimento.

Si precisa che l'ultima direttiva comunitaria citata, la n. 31 del 1999, non ha posto il limite temporale del 16 luglio 2001 per il divieto del conferimento dei rifiuti in discarica, bensì per il recepimento dei criteri e delle prescrizioni contenute nella stessa, anche al fine di omogeneizzare e normalizzare le regole tecniche inerenti al conferimento di rifiuti in discarica degli

Stati membri, per evitare rilevanti disparità dei costi di gestione, con conseguente flusso dei rifiuti verso quegli impianti con un livello di protezione inferiore ed un'inutile lunghezza di trasporto.

Senza dubbio, si può affermare che in passato il legislatore italiano ha avuto nella sostanza un atteggiamento inconcludente; infatti, si è preoccupato di fissare un termine temporale per il blocco del conferimento dei rifiuti in discarica senza preliminare trattamento, per dare ad intendere una volontà ferma ed un impegno preciso a dotarsi, entro il suddetto termine, delle norme tecniche indispensabili per dare pratica attuazione alla limitazione del conferimento in discarica dei rifiuti, in relazione al decreto Ronchi, ma non alla sopraggiunta direttiva comunitaria.

Probabilmente, il legislatore avrebbe fatto meglio se avesse definito il lasso di tempo massimo concesso ai soggetti interessati — enti pubblici, imprese — per gli adeguamenti obbligatori, a far data dall'entrata in vigore delle norme tecniche.

Infine, si rileva che la direttiva 1999/31/CE ha imposto l'obbligo del suo recepimento globale entro il 16 luglio 2001 ed ha posto limiti temporali per l'adeguamento, in relazione alle diverse problematiche. Il 16 luglio 2003 è il termine per l'elaborazione della strategia nazionale da comunicare alla Commissione europea per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da conferire in discarica; il 16 luglio 2006 è il termine per la riduzione al 75 per cento dei rifiuti biodegradabili urbani, in relazione alla produzione dell'anno 1995; il 16 luglio 2009 è il termine per la riduzione al 50 per cento dei rifiuti urbani biodegradabili, in relazione alla produzione dell'anno 1995; il 16 luglio 2003 è il termine per il divieto di conferimento in discarica delle gomme usate intere; il 16 luglio 2006 è il termine per il divieto di conferimento in discarica delle gomme usate triturate; il 16 luglio 2009 è il termine per l'adeguamento degli impianti di discarica esistenti per rifiuti non pericolosi ai criteri imposti dalla direttiva ed alle norme di recepimento; il 16 luglio 2002 è il termine per

l'adeguamento dell'autorizzazione degli impianti di discarica esistenti per rifiuti pericolosi ai sensi degli articoli 4, 5 e 6 ed all'allegato 2 della direttiva; infine, il 16 luglio 2004 è il termine per l'adeguamento degli impianti di discarica esistenti per rifiuti pericolosi alla prescrizione inerente il divieto del conferimento dei rifiuti senza trattamento.

Inoltre, in conseguenza di quanto esposto, in prossimità della scadenza del 16 luglio 2001, come affermava il collega Foti, il Governo si è trovato nella condizione di dover prorogare di un ulteriore anno il termine inerente al blocco di rifiuti in discarica, con un provvedimento urgente che attualmente necessita di essere convertito in legge, ma con il contestuale impegno ad adottare, almeno entro i termini imposti dalla direttiva comunitaria n. 31 del 1999, i dispositivi regolamentari necessari.

**PRESIDENTE.** Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo  
— A.C. 1334)**

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Foti.

**TOMMASO FOTI, Relatore.** Signor Presidente, vorrei innanzitutto fare una precisazione circa la mia precedente affermazione sulla proroga dei termini di cui al comma 2: il termine di scadenza era fissato non ad agosto 2001, ma al 19 luglio 2001. In relazione, invece, a quanto sostenuto dal collega Vianello, circa l'eventuale procedimento di infrazione da parte della CEE, è chiaro — ne parlava prima la collega Pinto — come il Governo si sia impegnato in tempi brevi a dare attuazione a tutta la fase regolamentare indispensabile perché la direttiva 1999/31/CE sia correttamente applicata; dico correttamente e non estensivamente perché è notorio come, in queste materie, il più delle volte si sia introdotto, soprattutto da

parte del cosiddetto decreto Ronchi, un approccio di tipo estensivo alla normativa recepita, approccio che poi fatalmente provoca, come nel caso di specie, proroghe su proroghe, non essendo possibile darvi concreta attuazione.

Per quanto riguarda i dati a cui faceva riferimento il collega Vianello, debbo dire che quelli contenuti nel rapporto ANPA del giugno 2001 smentiscono le sue affermazioni. Infatti, nel 1999 i 786 impianti autorizzati e operativi (parlo di discariche) erano così distribuiti sul territorio nazionale: il sud ne aveva 565, il nord 138 e il centro 83. Quindi, la concentrazione prevalente e massiccia è proprio nelle regioni meridionali. D'altra parte, debbo dire che anche per le quantità smaltite, l'affermazione del collega Vianello non trova una concreta corrispondenza nelle affermazioni dell'ANPA, perché è vero che il nord smaltisce in discarica 8 milioni di tonnellate, ma 4,9 milioni vengono smaltiti al centro e 8,9 milioni al sud. Inoltre, la Campania, indipendentemente da dove si asserisca che vengano trasportati i rifiuti, risulta smaltire in discarica 2,6 milioni di tonnellate di rifiuti.

Quindi, questa mi sembra una serie di dati che mostrano sufficientemente come il tema riguardi aree ben precise del paese e — dico anche — aree ben precise sotto il profilo politico e gestionale. Non è un caso che questo decreto sicuramente serva molto più alle regioni del centro e del sud, governate da altri, rispetto a quelle del nord, governate per intero dalla Casa della libertà. Devo fare questa osservazione di natura politica, perché, se andiamo a leggere fino in fondo le emergenze, vediamo che, stranamente, queste riguardano aree del paese politicamente ben definite sotto il profilo dell'amministrazione. Debbo aggiungere, tra parentesi, che in questo mi sovvien a supporto la classifica di Legambiente, che, nello stilare la classifica dei comuni più riciclatori d'Italia, stranamente registra all'interno di questa la preponderanza, in termini positivi, dei comuni amministrati dal Polo o dalla Lega. Quindi, anche sotto questo aspetto vi

è una sensibilità ambientale, sotto il profilo politico, che differisce tra i due schieramenti.

In conclusione, devo dire ancora al collega Vianello che, comunque, rimanga o meno il suo emendamento, ciò che rileva è altro: vale a dire, che il Governo effettivamente non utilizzi tutto l'anno che ha a disposizione per l'adozione di queste norme. Infatti, torno a ripetere, serve agli operatori, ma anche ai comuni, alle province e alle regioni, avere nel più breve tempo possibile una normativa chiara che definisca, senza più ombre e dubbi, ciò che si può smaltire in discarica da ciò che non va più smaltito in essa. Del resto, è vero che, diversamente facendo, andremmo a penalizzare tutti quegli operatori che considerano la norma, e il termine da essa fissato, come un termine di diritto, quindi un termine che effettivamente impegna il legislatore a non concedere più proroghe a getto: vi rendete conto che se si dovesse mettere in atto un sistema ripetitivo di proroghe e di termini, al di là della sua dubbia valenza sotto il profilo costituzionale, sicuramente non si farebbe un buon servizio né all'ambiente, né al sistema delle imprese.

In ragione di quanto riferito dal Governo, ossia che siamo in fase avanzata di elaborazione degli schemi normativi che dovranno poi passare al vaglio della Commissione e che consentiranno di recepire effettivamente la direttiva CEE 31/99, ribadisco il giudizio del relatore di respingere, se verrà ripresentato, l'emendamento Vianello 1.1, così come è stato fatto in Commissione e come già in quella sede avevamo documentato nel respingere la sua impostazione. D'altronde, come diceva prima la collega Pinto, è troppo comodo voler introdurre oggi delle differenziazioni, quando vi erano i tempi per poter eccepire la normativa in questione: evidentemente, qualcuno al Ministero dell'ambiente ha giocato a fare l'ambientalista di propaganda, piuttosto che, nella sostanza, il difensore dell'ambiente.

Ci auguriamo che alla propaganda del passato subentrino oggi i fatti del presente; le norme che necessitano dovranno essere

emanate in tempi brevi e secondo i criteri tipici di generalità ed astrattezza. Al contrario, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, in certi ambiti, ha emanato norme particolari e di favore.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

**FRANCESCO NUCARA, Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio.** Signor Presidente, intervengo brevemente poiché condivido appieno le argomentazioni addotte dal relatore. Vorrei ricordare che la Conferenza dei presidenti delle regioni è intervenuta — poco prima della scadenza del termine — in merito alla vicenda oggetto della nostra discussione con una lettera nella quale, confermando le difficoltà sopra citate, ha sostanzialmente chiesto una proroga del termine citato, non a data prestabilita, ma subordinato alla preventiva emanazione delle specifiche tecniche di gestione dei rifiuti trattate dall'articolo 18 comma 2 lettere a) ed e). Ha chiesto inoltre la costituzione immediata di un tavolo tecnico per la definizione urgente delle medesime, al fine di accelerare i tempi della loro redazione e concordare la relativa funzionalità; a tale esigenza è ispirata la norma di cui al comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge in esame, peraltro con la doverosa precisazione che, comunque, il termine non potrà essere portato al di là di un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge stesso. Tale ulteriore condizione risponde a due esigenze fondamentali, la prima è quella di porre un termine ultimo per la redazione delle norme tecniche, atteso che la loro mancanza, al di là del problema puntuale del conferimento in discarica, penalizza oggi la certezza operativa dell'intero decreto legislativo n. 22 del 1997; in tale ottica sarà cura del Governo accedere alla richiesta delle regioni per un'accelerata e congiunta redazione tecnica delle norme stesse.

La seconda esigenza è quella di porre un termine il più possibile prossimo per il recepimento della direttiva comunitaria

n. 99/31 compatibilmente, non solo alle difficoltà tecniche di redazione delle norme, ma anche ai problemi — per così dire — logistici di collocamento e di individuazione del sistema integrato, che ne deve poi permettere — *in primis* nell'ambito dei piani regionali — l'attuazione di queste norme.

Relativamente alla seconda proroga, essa riguarda il termine finale per l'adempimento dell'obbligo di partecipazione al consorzio per il riciclaggio dei beni di polietilene riconosciuti in sede governativa e nel Polieco. L'obbligo di adesione a detto consorzio era stato previsto e sanzionato dal comma 6 lettera *a*) dell'articolo 48 del decreto legislativo n. 22 del 1997, introdotto nell'articolo 10, comma 4, della legge 23 marzo 2000 n. 983, con scadenza fissata al 19 luglio 2001.

Come rilevato anche nel dibattito tenuto presso le Commissioni parlamentari, con la proroga di tale termine al 31 ottobre 2001, si è voluta garantire una migliore operatività del sistema nel recepimento dell'obbligo imposto dalla legge per garantire una migliore, piena e tempestiva operatività sia al Polieco, unico soggetto preposto all'attività del settore individuato dall'articolo 48 del decreto legislativo n. 22 del 1997, sia alle aziende che ad esso sono obbligate ad aderire.

Per quanto attiene alle osservazioni del relatore circa l'impostazione di tecnica legislativa, il Governo ed il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio accolgono nella sua interezza la sua obiezione, quindi nei prossimi provvedimenti questo rilievo del relatore sarà tenuto in debita considerazione.

Per quanto attiene all'anticipata (nel senso che è stata espressa una dichiarazione in merito) presentazione dell'emendamento che sarà presumibilmente proposto dall'onorevole Vianello, ribadendo quanto è stato affermato in Commissione, lo invito, se si tratta, ovviamente, di quell'emendamento (se, invece, si tratta di altra proposta emendativa, vedremo in seguito), a ritirarlo e a trasferirne il contenuto in un ordine del giorno, assicurando l'onorevole Vianello che di questo

argomento, come peraltro il relatore stesso ha affermato, sarà tenuto conto durante la formulazione delle norme regolamentari. Pertanto, invito nuovamente a ritirare tale emendamento e a trasferirne il contenuto in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

**Discussione del disegno di legge: S. 384 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, recante interventi urgenti nel settore dei trasporti (approvato dal Senato) (1386) (ore 15,52).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, recante interventi urgenti nel settore trasporti.

**(Discussione sulle linee generali — A.C. 1386)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che il presidente del gruppo parlamentare Democratici di sinistra-l'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Muratori, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il voto favorevole del Senato sul disegno di legge di conversione del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, recante interventi urgenti nel settore dei trasporti, ha evidenziato, nel dibattito precedente la votazione, quanto meno una assonanza, al di là dei diversi punti di vista espressi da tutti i gruppi

parlamentari, sull'opportunità di un provvedimento legislativo diretto a risolvere la vacanza normativa derivante dalla mancata emanazione del regolamento previsto dalla legislazione vigente.

Anche per quanto riguarda l'importante settore dell'autotrasporto, infatti, il nostro paese è in ritardo rispetto alla normativa europea. L'obiettivo dell'adeguamento a tale normativa per agganciare l'Italia al treno dell'Unione europea è dunque condiviso sostanzialmente da tutti. Occorre, inoltre, segnalare come il testo del decreto-legge riprenda il contenuto dell'accordo recentemente stipulato tra il Governo e le organizzazioni di categoria dell'autotrasporto.

Sebbene ritenga che il legislatore non debba mai essere posto in condizione di esercitare il proprio ruolo istituzionale su pressioni di chicchessia, in tale caso appare evidente a tutti come le norme contenute nel provvedimento costituiscano misure certamente parziali ma necessarie per dare sollievo ad un settore vitale quale quello dell'autotrasporto, che rappresenta una componente essenziale per accompagnare la crescita economica e civile del paese, attanagliato in tale momento da una situazione di crisi.

Dopo aver formulato questi giudizi di valore sull'opportunità e sull'urgenza del provvedimento in esame, ritengo opportuno entrare nel merito dell'articolato del decreto-legge che contiene disposizioni di modifica alla normativa in materia di autotrasporto e, in particolare, disposizioni sull'entrata in vigore della riforma del settore.

L'articolo 1 del decreto-legge, sostituendo l'articolo 21 del decreto legislativo n. 395 del 2000, dispone la proroga al 31 dicembre 2001 del termine per l'emanazione del regolamento di attuazione dello stesso decreto legislativo, il quale attua, nell'ordinamento italiano, alcune direttive comunitarie relative all'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori. La formulazione, sostituita dall'articolo 21, stabiliva che il

regolamento di attuazione avrebbe dovuto essere emanato entro il primo giugno 2001.

La norma dispone che il regolamento venga adottato con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione dell'articolo 1 prevede inoltre che, fino al 31 dicembre 2001, continui ad applicarsi in materia la normativa previgente (decreto ministeriale n. 198 del 1991, decreto legislativo n. 84 del 1998 e decreto ministeriale n. 448 del 1991) e che pertanto non si applichino, fino alla stessa data, le disposizioni dell'articolo 20 dello stesso decreto legislativo n. 395, il quale abroga a sua volta il decreto legislativo n. 84 del 1998 ed alcuni articoli della legge n. 298 del 1974, istitutiva dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi.

Al di là di alcuni rilievi, quali ad esempio la formulazione tecnica della disposizione, del resto segnalati dal Comitato per la legislazione ed emersi anche nel dibattito svoltosi presso la IX Commissione trasporti, ritengo che l'obiettivo di fondo della norma sia pienamente condivisibile, in quanto consente al Governo di predisporre il regolamento di attuazione del decreto legislativo n. 395 del 2000, il cui termine di emanazione risulta già scaduto, e di valutare approfonditamente la perplessità avanzate dagli operatori del settore su alcuni aspetti dello stesso decreto legislativo. L'articolo 2 del decreto-legge introduce un nuovo regime transitorio per l'entrata a regime della disciplina recata dal decreto n. 395 del 2000, relativamente all'esercizio della professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi. Il nuovo regime si estende per il periodo compreso tra il 1° luglio 2001 ed il 30 giugno 2003: fino a tale data le imprese che vogliono svolgere tale attività devono possedere i requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e professionale previsti dal decreto legislativo, essere iscritte all'albo degli autotrasportatori per conto terzi e dimostrare di avere acquisito per cessione d'azienda altre imprese di auto-

trasporto, ovvero di avere acquisito l'intero parco veicolare di altra impresa iscritta all'albo che cessi l'attività.

Tale disposizione definisce la fase di carattere transitorio necessaria per consentire alle imprese esistenti di attrezzarsi in vista della piena liberalizzazione del settore, prevista dalla normativa comunitaria e che il Governo si è impegnato a realizzare. Tale norma, del resto, è frutto di un'attenta valutazione emersa nel confronto con le categorie, nel quale avevano peraltro richiesto, in una prima fase, che il periodo transitorio avesse una durata di 36 mesi.

L'articolo 3 contiene una norma di interpretazione autentica della disposizione recata dall'ultimo comma dell'articolo 26 della legge n. 298 del 1974, la quale prevede l'obbligo di annotare sulla copia del contratto di trasporto, pena la nullità dello stesso, i dati relativi agli estremi dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori e dell'autorizzazione al trasporto di cose.

In sede giurisprudenziale si è giunti a ritenere che l'obbligo di annotazione sulla copia del contratto determini l'obbligo di forma scritta del contratto di trasporto, a pena di nullità del contratto stesso. L'intervento normativo, che avendo esplicitamente carattere di interpretazione autentica ha effetto retroattivo, è volto a risolvere le controversie insorte circa l'interpretazione di tale disposizione. In sostanza, dunque, alla luce della norma interpretativa introdotta, l'obbligo di annotazione previsto dalla legge n. 298 del 1974 esisterebbe solo nel caso in cui le parti contraenti abbiano deciso di stipulare il contratto in forma scritta. Sebbene nel corso dell'esame di tale disegno di legge, al Senato e presso la IX Commissione trasporti, siano state espresse alcune perplessità circa l'opportunità di introdurre una norma di interpretazione autentica nell'ambito di un provvedimento di decretazione d'urgenza, sottolineo come la norma corrisponda al contenuto dell'accordo siglato tra Governo e organizzazioni rappresentative degli operatori dell'autotrasporto. Soprattutto, vorrei sottolineare

come questa norma risponda alle esigenze ineludibili di dare certezza agli operatori sulla forma legale del contratto di trasporto, tema sul quale negli ultimi anni si è ingenerata una notevole confusione.

L'articolo 3-bis, introdotto nel corso dell'esame al Senato a seguito dell'approvazione di due identici articoli aggiuntivi presentati da gruppi di opposizione, sostituisce l'ultima parte dell'articolo 145, comma 30, della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria per il 2001) e prevede lo stanziamento di 300 miliardi in favore delle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto, a copertura, per il tramite dell'INPS, degli oneri sopportati da queste ultime per il mancato allineamento delle aliquote contributive a loro carico rispetto a quelle medie del settore industriale.

Ricordo a questo proposito che l'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 451 del 1998 aveva disposto, per il 1998, la riduzione delle aliquote contributive a carico delle predette aziende, mediante allineamento a quelle medie del settore industriale. È doveroso, inoltre, ricordare che l'articolo 145, comma 30, della legge n. 388 del 2000, citata in precedenza, aveva già stanziato 300 miliardi per la medesima finalità. In sede di attuazione, tuttavia, si è evidenziata la necessità di precisare la formulazione di tale disposizione, per chiarire, da un lato, che la riduzione dell'aliquota si riferisce al 1999 e, dall'altro, che nell'operazione deve essere coinvolto anche l'INPS, al quale le aziende di trasporto sono chiamate ad effettuare versamenti contributivi.

La norma appare necessaria per venire incontro alle esigenze delle aziende di trasporto, le quali hanno maturato un affidamento rispetto alla riduzione delle aliquote contributive relative al 1999, scontando tale abbattimento degli oneri a loro carico in sede di rinnovo dei contratti collettivi di categoria.

Date le significative assonanze di opinioni che si sono verificate tra i gruppi parlamentari, della maggioranza e dell'opposizione, sull'opportunità del provvedimento in esame, auspico che il disegno di legge di conversione del decreto-legge

n. 256 del 2001 possa essere rapidamente approvato, adeguando così l'ordinamento italiano alle normative europee, come chiedono da tempo tutte le categorie interessate.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**FRANCESCO NUCARA**, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Susini. Ne ha facoltà.

**MARCO SUSINI.** Signor Presidente, siamo convinti che l'autotrasporto — settore decisivo dell'economia del paese — abbia bisogno di interventi urgenti, ma all'interno di un quadro organico di innovazione e di ristrutturazione del settore. Riteniamo, pertanto, che le misure sottoposte oggi dal Governo alla nostra attenzione non vadano nella giusta direzione di marcia.

Vorrei ricordare che nella scorsa legislatura sono stati approvati numerosi provvedimenti volti a sostenere e a modernizzare il settore dell'autotrasporto e si è trattato di misure attese da tempo da tutto il comparto. Le vorrei brevemente ricordare, perché mi sembrano significative: la deduzione forfettaria delle spese non documentate, la riduzione delle tasse automobilistiche, le agevolazioni in materia di pagamento dei premi assicurativi INAIL, la riduzione delle accise sul gasolio e sui pedaggi autostradali.

Con la legge 23 dicembre 1997, n. 454, si è cercato di mettere in campo una serie di interventi organici tesi ad incentivare l'innovazione delle imprese di autotrasporto, a favorire il trasporto combinato e a stimolare la riduzione delle imprese monoveicolari; misure, credo, tese a garantire, in parte, un maggior grado di sicurezza sulle strade ed un minore impatto ambientale. Sappiamo bene che su questa materia — lo ricordava anche il relatore — sono intervenute, successiva-

mente, direttive comunitarie che hanno reso — e rendono tuttora — necessari aggiustamenti, correzioni, integrazioni e modifiche delle misure già approvate.

Questo decreto-legge, per certi versi, si colloca in tale ambito ma, per le ragioni che cercherò di esporre brevemente, non lo giudichiamo adeguato ai problemi urgenti e complessi che il settore reclama. Naturalmente, vi sono esigenze accolte — penso alla questione dello slittamento del nuovo accesso alla professione — ma nel complesso riteniamo che le misure contenute nel decreto-legge in discussione possano, per certi versi, addirittura favorire un'ulteriore conflittualità del comparto e generare situazioni di incertezza e di confusione.

A nostro giudizio, anche in questa occasione, il Governo sembra non mostrare molta considerazione della concertazione con le parti sociali. Il sottosegretario Mammola, in Commissione trasporti, ha respinto questo nostro rilievo sottolineando che vi era, invece, consonanza tra quanto stabilito precedentemente con le parti sociali — per l'esattezza nel corso dell'incontro svoltosi il 25 giugno — e il contenuto del decreto-legge in discussione. In sostanza, anche il relatore di maggioranza ha, ancora oggi, confermato tale tesi.

Ci permettiamo di insistere, invece, su questo rilievo perché segnatamente il dettato dell'articolo 3 modifica ed in parte sconfessa quanto il Governo si era impegnato a fare proprio durante l'incontro del 25 luglio con le categorie dell'autotrasporto. Se così non fosse, se vi fosse quella piena consonanza che il relatore di maggioranza reclamava, non si spiegherebbe la reazione che una parte delle organizzazioni dell'autotrasporto — certo, non tutte — ha avuto parlando di un vero e proprio *Blitz* operato in materia di validità del contratto non scritto.

Del resto, anche noi pensiamo che inserire una norma presuntivamente interpretativa — e, quindi, retroattiva — in materia di contratti sia stato un errore, una scelta non giustificata. Fatichiamo davvero a ravvedere, a questo proposito,

requisiti di necessità ed urgenza tali da dover inserire questa particolare misura in un decreto-legge. Registriamo che anche da parte di settori della maggioranza - vorrei ricordare l'intervento dell'onorevole Sanza in Commissione trasporti - si sono manifestate, su questo piano, forti riserve e sono stati preannunciati emendamenti.

Al di là del metodo esiste un problema di merito. Dubitiamo fortemente - confortati anche da autorevoli pareri espressi sull'argomento - che sia giusto e corretto riproporre un'interpretazione per la quale, con effetto retroattivo, i contratti stipulati in forma orale siano validi. Quindi, forti sono le perplessità sia sotto il profilo di costituzionalità della norma in discussione sia in relazione al fatto che si interviene con legge in una materia rispetto alla quale sono tuttora pendenti varie controverse giudiziarie.

Crediamo che, così facendo, si rischi di alterare i rapporti economici e di aprire un contenzioso di grandi proporzioni. Ritengo vi fosse l'esigenza di intervenire sulla materia, ma ciò che si sarebbe dovuto fare - e che si deve fare al più presto - è riformare il sistema delle tariffe dell'autotrasporto. Si deve al più presto superare l'anacronistico ed obsoleto regime delle cosiddette tariffe obbligatorie a forcilla, che è fonte di incertezze negoziali e di confusione ed è all'origine di un aspro contenzioso tra committente e vettore.

Paradossalmente, con il decreto-legge in discussione, tale meccanismo viene ribadito. Noi riteniamo che ben altre fossero le misure urgenti con le quali intervenire, a cominciare dal *bonus* sul gasolio per gli anni 1992-1994: a tale riguardo, anzi, bisogna proprio fare presto, perché, se lo Stato italiano dovesse pretendere la restituzione - sulla base della condanna comminatagli in sede europea -, le imprese verrebbero enormemente danneggiate.

Vi è, poi, la questione delle accise sul gasolio, in ordine alla quale aspettiamo che il Governo mantenga l'impegno, assunto con le categorie interessate, di intervenire in tempi rapidi. Attende soluzione, inoltre, la spinosa e molto com-

plexa questione dei cosiddetti ecopunti, che riguarda, in particolare, l'attraversamento dell'Austria. Vorrei ancora ricordare, poi, che tutto il settore ha sollecitato l'inserimento delle imprese di autotrasporto di carni nell'ambito dei beneficiari delle agevolazioni previste a favore dei soggetti danneggiati dalla BSE. Infine, è ancora pendente la questione dell'esonero dal pagamento della tassa di circolazione per la massa rimorchiabile non utilizzata.

Insomma, crediamo che si potesse fare di più e meglio e che sia stata scelta, invece, una strada che ci porterà davvero ad aumentare la conflittualità, peraltro senza che siano stati affrontati in modo organico i veri problemi dell'autotrasporto.

Un'altra questione che tengo a sottolineare, sulla quale vorrei pacatamente discutere, è quella che riguarda il rinvio di altri due anni per la liberalizzazione del settore. Si propone di rinviare e basta, senza aggiungere in quale modo si voglia portare a compimento il processo e quali provvedimenti si intendano adottare per ridurre la frammentazione e la polverizzazione che caratterizzano il settore: insomma non si dice quale disegno sia stato concepito per rendere il sistema dell'autotrasporto più moderno e, quindi, più in linea con i concorrenti europei. Per tutte queste ragioni, preannuncio sin d'ora che, quando il provvedimento verrà posto in votazione, il nostro voto sarà contrario.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Gibelli. Ne ha facoltà.

**ANDREA GIBELLI.** Signor Presidente, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 3 luglio 2001, n. 256, involge questioni non solo di carattere tecnico, ma anche di carattere generale. Ritengo sia importante, ora, svolgere alcune considerazioni di carattere generale proprio per illustrare compiutamente tutte le argomentazioni che rendono il decreto-legge in parola necessario ed urgente.

Andrebbe ricordato, anzitutto, che abbiamo assistito, in questi ultimi cinque anni, a provvedimenti frammentari, adot-

tati dai governi del centrosinistra, che hanno fatto piombare il comparto dell'autotrasporto, nel suo complesso, in una situazione di grave difficoltà rispetto alla concorrenza europea. Le legislazioni degli altri paesi forniscono un'idea molto diversa delle misure necessarie in un settore considerato strategico ed indispensabile allo sviluppo di un paese moderno. Da troppo tempo alcune esigenze aspettano quelle risposte che noi oggi riteniamo di dover dare. La Lega nord Padania ritiene sia assolutamente necessario, in linea di principio, il riordino della materia, sia per attuare la liberalizzazione del mercato sia per recuperare la perdita di competitività che il settore ha sofferto in questi anni, sia per rispondere alla necessità, che ne deriva per gli operatori, di un nuovo assetto societario.

Come dicevo, il forte ritardo accumulato è dovuto ad una serie di omissioni alle quali cerchiamo oggi di porre rimedio, insieme al Governo, mediante l'approvazione di un provvedimento che fornisca risposte puntuali.

Infatti, uno dei nodi principali della discussione in Commissione ha riguardato le norme previste dall'articolo 3, che assolutamente necessarie per l'interpretazione autentica di una norma che ha creato imbarazzo per i contenziosi e le interpretazioni che ci sono stati tra i committenti e i vettori. È necessario, dunque, intervenire con una norma che vada a chiarire la situazione e per evitare che il comparto si trovi in una posizione di stallo, senza una risposta precisa.

Invece, gli altri due articoli, il primo e il secondo, intervengono proprio nella direzione giusta, ovvero la direzione che l'Europa ci ha prospettato: l'accesso al mercato, per quanto riguarda l'articolo 2; le nuove norme per l'accesso alla professione per quanto riguarda, invece, l'articolo 1.

Questi dettami si rendono necessari con una raccomandazione: è necessario riordinare tutta la materia relativa ad un comparto che negli anni passati è stato regolamentato in maniera frammentaria e che oggi, invece, deve essere riorganizzato.

Noi non utilizzeremo assolutamente la parola concertazione, ma sentiremo le parti (sono state sentite e continueranno ad essere sentite) in maniera tale che a queste considerazioni se ne aggiungano altre e che tutte le materie connesse all'ambiente, per quanto riguarda il comparto, siano prossimamente oggetto di discussione. Parlo, ad esempio, del ricambio dei veicoli di anzianità, dell'utilizzazione di carburanti meno inquinanti e dell'approvazione di una serie di dispositivi per ridurre il grado di emissioni inquinanti. Si tratta di provvedimenti che dovremo andare a valutare insieme, in maniera da riordinare una materia che oggi, nella sua frammentarietà, non dà risposte agli operatori.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

**FRANCO RAFFALDINI.** Signor Presidente, questo provvedimento dovrebbe collocarsi — come dice il titolo — nel quadro del processo di riforma del comparto dell'autotrasporto e dell'intermodalità, avviato con la legge n. 454 del 1997, approvata per ristrutturare il sistema dell'autotrasporto italiano attraverso un complesso di interventi finalizzati ad aumentare il grado di efficienza e di competitività del settore, prevedendo interventi specifici e investimenti innovativi nelle imprese di autotrasporto e connesse forme di garanzia, anche per ulteriori investimenti aggiuntivi o integrativi da parte delle imprese — cito testualmente la legge — , incentivazioni all'esodo volontario delle imprese di trasporto monoveicolari, incentivazione delle aggregazioni tra imprese di autotrasporto e dei servizi intermodali, finanziamento dei mezzi adibiti alla gestione del trasporto combinato, finanziamenti per l'acquisto delle attrezzature necessarie alla movimentazione delle unità di carico specifiche destinate al trasporto combinato su ferrovia per mare e per vie navigabili interne, nonché agevolazioni al trasporto combinato, finanziamenti per la formazione degli operatori finalizzata ad acquisire competenze e capacità professionali

adeguate alla gestione dei nuovi modelli di impresa e delle nuove tecnologie di movimentazione delle unità di carico, dei mezzi di trasporto, degli impianti intermodali, anche utilizzando a tale scopo risorse e cofinanziamenti dell'Unione europea.

A questi importanti principi contenuti nella legge n. 454 del 1997 sono state accompagnate, come è stato ricordato, anche misure di sostegno quali, deduzioni forfettarie di spese non documentate, riduzione delle tasse automobilistiche, riduzione dei pedaggi autostradali, agevolazioni in materia di pagamento dei premi assicurativi INAIL e riduzione delle accise del gasolio. A quella legge erano stati mossi, in sede comunitaria, alcuni rilievi cui si è risposto con apposite modifiche (ad esempio, attraverso la legge n. 41 del 2000) e, in adempimento delle norme di delega previste sempre dalla legge n. 454 del 1997, sono intervenuti due decreti legislativi finalizzati, rispettivamente, al riordino della disciplina per l'accesso alla formazione di autotrasportatore di cose per conto terzi e al rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività medesima. Questa disciplina è stata poi rivista ed integrata con un decreto legislativo (il n. 3 del 1995) riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori nonché con il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati ed altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore del trasporto merci nazionali ed internazionali.

Per quanto riguarda l'accesso al mercato, il decreto legislativo n. 85 del 1998 ha previsto il superamento del sistema autorizzatorio, operante nei confronti di ciascun autoveicolo, e la sua sostituzione con un sistema di autorizzazioni alle imprese con la previsione di una disciplina transitoria di durata triennale. Dal 1° gennaio 2001, e comunque non oltre il 31 luglio 2001, tutte le imprese iscritte nel registro degli autotrasportatori erano state autorizzate ad esercitare l'attività di trasporto.

In questo contesto si colloca il provvedimento al nostro esame che prevede: il differimento del termine per l'entrata in vigore e l'applicazione della riforma relativa alla liberalizzazione in materia di accesso alla professione; una disciplina transitoria che consiste in un nuovo rinvio, di due anni, della liberalizzazione (dal 1° luglio 2001 al 30 giugno 2003) e che definisce le condizioni per coloro che intendono iniziare l'attività di autotrasportatore di cose per conto terzi; una norma di interpretazione autentica sulle vicende che riguardano il contenzioso; una disposizione, introdotta nel corso dell'esame al Senato, che modifica una norma contenuta nella legge finanziaria del 2000 precisando le modalità della copertura di oneri contributivi sopportati dalle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto con riferimento all'anno 1999.

Signor Presidente, questo provvedimento si caratterizza come un insieme di norme confuse sul versante della formulazione del testo (come d'altra parte è stato segnalato, con nettezza, dal Comitato per la legislazione e dai servizi studi della Camera e del Senato) e come un provvedimento improprio per quanto riguarda lo strumento utilizzato, cioè un decreto-legge, poiché lo stesso decreto legislativo n. 395 del 2000 prevedeva, al suo interno, l'utilizzo, per le modifiche, dello strumento del decreto legislativo che, anche per quanto riguarda i tempi, avrebbe permesso soluzioni molto più rapide. È un provvedimento foriero di ulteriori ambiguità ed incertezze e quindi di ulteriori controversie in un settore che non ha bisogno di tensioni prolungate al proprio interno: tensioni che possono sorgere sia nei confronti dell'Europa (che ha già avviato un procedimento di infrazione contro l'Italia proprio per il ritardo nell'emanazione del regolamento attuativo del decreto legislativo n. 395 del 2000 e che, oggi, noi vorremmo ulteriormente prorogare riaprendo la strada alla procedura di infrazione) sia nel comparto stesso con la moltiplicazione dei contenziosi sui contratti dei trasporti.