

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— X LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE, SULLE PROSPETTIVE E SULLE
POLITICHE DA ADOTTARE NEL SETTORE DELL'AUTO-
TRASPORTO MERCI IN ORDINE ALLA SCADENZA DEL
1992 (MERCATO INTERNO DELLA CEE)

3° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 2 FEBBRAIO 1988

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE**Audizione dei rappresentanti dell'ANCS, dell'Ancotat e della Federservizi**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>	BUSACCA	Pag. 5, 6, 8 e <i>passim</i>
BISSO (PCI)	15	GENTILI	6, 7, 8 e <i>passim</i>
POLLICE (Gruppo Misto-DP)	8	MASTIDORO	3, 18
ULIANICH (Sin. Ind.)	11, 12, 13 e <i>passim</i>	POLIMANTI	12
		RODIO	9, 12, 13 e <i>passim</i>

Audizione dei rappresentanti della FILT-CGIL, della FIT-CISL e della UIL-Trasporti

PRESIDENTE	Pag. 20, 23, 29 e <i>passim</i>	ARCONTI	Pag. 21, 33, 34
MARNIGA (PSI)	32	COLLINI	26
		DI LINO	28, 29, 34
		LA PORTA	29
		LOPEZ	23, 29
		PUIA	31, 37
		RUGGERO	26

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per l'ANCS il dottor Mastidoro, il dottor Busacca e il dottor Polimanti, per l'Ancotat il dottor Rodio e per la Federservizi il dottor Gentili; per la FILT/CGIL i signori Lopez, Puia e Di Lino, per la FIT/CISL i signori Arconti, Collini e La Porta, per la UIL-Trasporti i signori Liguori, Carcassi e Ruggero.

I lavori hanno inizio alle ore 16.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione, sulle prospettive e sulle politiche da adottare nel settore dell'autotrasporto merci in ordine alla scadenza del 1992 (mercato interno della CEE).

Sono in programma oggi le audizioni dei rappresentanti dell'ANCS, dell'Ancotat, della Federservizi e Trasporti e quindi della FILT-CGIL, della FIT-CISL e della UIL-Trasporti.

Se non si fanno osservazioni, verranno ascoltati innanzi tutto i rappresentanti dell'ANCS, dell'Ancotat e della Federservizi.

Vengono quindi introdotti i dottori Mastidoro, Busacca, Polimanti, Rodio e Gentili.

Audizione dei rappresentanti dell'ANCS, dell'Ancotat e della Federservizi

PRESIDENTE. Rivolgo innanzi tutto un vivo ringraziamento agli intervenuti per aver aderito alla richiesta di informazioni da noi avanzata.

La Commissione lavori pubblici del Senato sta svolgendo, come sapete, un'indagine conoscitiva sulla situazione del trasporto merci, situazione che sappiamo tutti essere frammentaria, critica e difficile e che nelle prospettive del 1992 presenta, quindi, dei rischi notevoli se non si affronta prima una ristrutturazione all'interno. In questa direzione ci stiamo muovendo per capire cosa possiamo fare anche legislativamente per favorire questa ristrutturazione al fine di adeguarci al mercato europeo. Stiamo ascoltando tutte le componenti dell'autotrasporto, abbiamo ascoltato le Autostrade e le altre associazioni imprenditoriali di categoria; ne sentiremo ancora altre nei prossimi giorni, fino a quando avremo esaurito tutto lo spettro delle componenti del trasporto.

Vorremmo, pertanto, conoscere la vostra opinione sulla situazione ed avere risposta ai quesiti che abbiamo mandato circa la ristrutturazione, che abbracciano i diversi tasselli della ricomposizione di questo settore. Dopo di che i colleghi che lo vorranno vi rivolgeranno delle domande per acquisire elementi di maggior chiarimento.

Invito, ora, il dottor Mastidoro ad esporci le sue considerazioni.

MASTIDORO. Signor Presidente, cercherò di fare una breve introduzione di quadro perchè è senz'altro utile al fine di una migliore comprensione del nostro punto di vista.

Noi abbiamo apprezzato questa convocazione del movimento cooperativo in quanto tale, perchè ha una logica ed un significato nel settore del trasporto e risponde ad una possibile capacità di proposte autonome per il settore. Le opinioni delle singole associazioni contenute in diversi documenti rispecchiano in parte la storia dei collegamenti di ciascuna organizzazione, e questo, tra l'altro, può contribuire a semplificare le cose perchè, altrimenti, sarebbe arrivata una quantità enorme di documentazione. Questo, tuttavia, conferma la nostra particolare identità e quindi il particolare contributo di ognuno in ordine ad un tema che riteniamo una sorta di tema trasversale per affrontare i grossi problemi che abbiamo davanti e che ricapitolo brevemente.

Nel settore trasporti attualmente abbiamo la scadenza del 1992 alla quale pensiamo tutti con grande preoccupazione quotidiana, soprattutto per la parcellizzazione del settore. Riteniamo che quella dell'associazionismo operativo e consortile sia la carta di fondo da giocare perchè permette, intanto, di aggredire alla radice i problemi, in quanto c'è una grande platea di piccoli operatori che non sono in grado di essere imprese adeguate alla concorrenza, e l'associazionismo operativo e consortile dà una prima risposta a questo problema. C'è, quindi, il problema di poter adeguatamente arrivare alla scadenza del 1992. C'è, poi, un problema di ordine sociale: la raccolta del consenso intorno a processi di aggregazione può alleggerire lo stato di tensione, di sovrabbondanza - usiamo questo termine - di unità sul mercato senza un grosso conflitto sociale, della cui pericolosità non è necessario parlare fra noi, e permette l'introduzione dell'innovazione tecnica e professionale dalle quali passa, forse, l'elemento fondamentale della capacità di concorrenza nei confronti della scadenza del 1992.

Mi riferisco, in particolare, all'insieme di attrezzature che permettono di avere scienza e coscienza del mercato, quindi capacità di essere presenti sul mercato in tempi reali da una parte e, dall'altra, possibilità di messa in moto di progetti di formazione professionale adeguati a tale livello.

Infine, per indicare proprio i parametri fondamentali, c'è il problema di ricondurre al massimo avvicinamento possibile mercato ed operatori, riducendo il più possibile gli spazi di intermediazione che sussistono nel settore e che oggi costituiscono una delle cause che contribuiscono alle difficoltà di una serie molto vasta (decine di migliaia) di piccoli imprenditori.

Le due cose sono strettamente collegate, poi, alle linee generali del piano dei trasporti, soprattutto per quanto concerne l'intermodalità, che intanto è possibile in quanto riusciamo ad aggregare in una capacità di offerta tutto l'insieme delle piccole imprese.

La seconda questione, collegata alla precedente, è la seguente: come pensiamo si possa agire? L'attuale sistema legislativo italiano, tutto sommato, punta a premiare la singola impresa e non le associate. Si tratta di creare elementi pregnanti - non voglio dire forzanti - perchè sia l'impresa associata ad acquisire vantaggi e, quindi, a ritrasferirli all'associato, e non il singolo operatore, come adesso avviene, che ottiene questo magari con l'intermediazione burocratico-amministrativa dell'organizzazione dell'impresa nel settore.

Questi elementi ci permettono di affrontare, a nostro avviso, con una attenzione diversa alcune questioni. Ne cito una: quella della tradizione, ricondotta al problema dell'associazionismo cooperativo e consortile, visto come il luogo di impresa associata e consortile in cui si raccoglie la pluralità dei piccoli imprenditori, che oggi ovviamente vede nel meccanismo di rimozione dell'attuale contenimento del trazionismo un grave pericolo. Probabilmente quest'aspetto potrà essere governato più di quanto non lo sia oggi. Questo problema è sentito da tutti come un fatto quasi sacrale, perchè si tratta di una forma di autotutela.

PRESIDENTE. Vorrei chiedervi alcune informazioni alle quali, in parte, avete già risposto. Qual è lo stato della cooperazione rispetto alla frammentarietà dell'intero mondo del trasporto? Avete delle statistiche sulle svariate aziende di cui si parla, quali sono più o meno le cooperative consortili o i consorzi già fatti?

Lei ha poi parlato di una legislazione italiana che privilegia l'impresa singola. Avete dei suggerimenti da dare al legislatore? Potrete anche mandare successivamente delle memorie scritte. A noi non interessa una indagine accademica, tanto per fare qualcosa. Noi siamo partiti dal fatto che siamo convinti che il movimento cooperativo debba sostituire l'impresa come organizzazione aziendale. L'unica via di sbocco per i padroncini appare, quindi, quella dell'eventuale prepensionamento. Pertanto saremmo grati se con la vostra esperienza ci deste qualche indicazione, pure di carattere fiscale, anche se estranea alla competenza della Commissione trasporti, ma che possa essere da noi assunta per le Commissioni competenti. Saremmo grati se ci poteste dire qualcosa in merito o se poteste inviarci delle indicazioni scritte in questo senso.

BUSACCA. La prima questione riguarda i dati: è abbastanza difficile avere un quadro generale, anche perchè il grado di funzionamento è molto diverso, nel senso che la cooperazione aderente alle centrali storiche della cooperazione ha un grado abbastanza accettabile di funzionamento. Poi vi sono tutta una serie di forme che funzionano più o meno bene. Le cooperative che aderiscono all'Associazione nazionale delle cooperative dei servizi e della Lega sono circa 350, per un insieme complessivo di mezzi intorno alle 14.000 unità. Il numero di imprese è lievemente inferiore. Si tenga anche presente il fatto che noi abbiamo una base mista, nel senso che vi sono alcune cooperative a proprietà divisa dei mezzi, quindi cooperative tra artigiani o lavoratori autonomi, e vi sono cooperative a proprietà collettiva, la forma in cui i mezzi sono di proprietà della cooperativa e il socio riveste la figura di dipendente, di socio-lavoratore.

Per quanto riguarda la seconda questione, riservandoci ovviamente un maggior approfondimento, farò alcune velocissime considerazioni: si tratta di arrivare ad una incentivazione delle imprese associative e degli investimenti che queste imprese compiono al servizio dei soci.

Partiamo sempre dal dato economico sostanziale, cioè dal punto di fondo: oggi, per avere un ruolo centrale all'interno del sistema dei trasporti non basta avere i mezzi e gestire la commercializzazione in forma associata; occorrono le risorse per investimenti in informatica e telematica, per entrare nelle case di spedizione, per riuscire a coprire segmenti più complessivi del sistema di trasporto.

Occorrono, quindi, incentivazioni finanziarie più che fiscali, per effettuare questi investimenti, per dare alla cooperazione, alla cooperativa ed al consorzio, una ulteriore *chance* in più rispetto all'impresa privata. È un dato di fatto, perchè oggi nel concreto le cose funzionano così: lasciamo da parte l'agenzia tradizionale; vi sono alcune grosse imprese di trasporto che hanno un parco mezzi limitato con un'organizzazione abbastanza robusta, però, che fa girare un numero di mezzi superiore a quelli in proprietà. Che poi questo sia *extra legem* o *contra legem* rileva poco; questo è il dato di fatto del settore. Molte volte lo fa girare - questo parco mezzi - con un rapporto continuativo con il singolo trasportatore, con i padroncini classici. Il vero problema sta nel rapporto che il padroncino ha con queste imprese private intorno a cui ruota: si tratta di un rapporto di profonda dipendenza.

Il nostro problema è quello di riuscire a dare al trasportatore isolato, al padroncino, la possibilità di costruire da sè un'organizzazione di trasporto concorrenziale con l'altra per capacità ed efficienza, per cui il rapporto non è più di subalternità, ma diventa, per il socio, un rapporto con una organizzazione efficiente del trasporto che in parte gli appartiene in virtù della sua posizione di socio.

Si tratta di una questione specifica già risolta con la legge n. 132 del 1987, la quale consente non solo l'iscrizione all'albo della cooperativa ma anche l'iscrizione all'albo tenendo conto del parco mezzi dei soci. Tale legge però rinvia ad una decretazione di attuazione la risoluzione specifica della casistica, e ciò non è stato ancora realizzato. La precedente legge 6 giugno 1974, n. 298, consentiva l'iscrizione all'albo avendo mezzi in disponibilità delle imprese; la casistica era: proprietà, locazione finanziaria, vendita con patto di riscatto e usufrutto. Quindi in questi casi la cooperativa avrebbe potuto ottenere l'iscrizione all'albo solo attraverso un proprio mezzo; tale disciplina è stata corretta ma, ripeto, è rimasta inapplicata perchè le norme di attuazione che dovevano essere poste in essere con decreto ministeriale non sono mai state emanate.

PRESIDENTE. Per l'iscrizione all'albo non vi è bisogno di norme di attuazione.

BUSACCA. Ma contare sul parco mezzi dei soci, ad esempio, per utilizzare il mezzo di un socio per trainare il rimorchio di un altro socio non è possibile, perchè le norme che rendevano attuativo il principio previsto dalla legge non sono state mai emanate. Nel momento in cui affermiamo che l'impresa cooperativa diventa competitiva verso l'esterno con l'impresa privata significa che deve scomparire la netta separazione tra mezzo della cooperativa e mezzo del socio, tra mezzo del socio *A* e dei soci *B* e *C*, perchè altrimenti non si realizza una funzionale sinergia.

Per quanto ci riguarda, allo scopo di presentare un «pacchetto» di proposte più meditate e più articolate sulle incentivazioni richieste a tutela dello sviluppo dell'impresa cooperativa, ci riserviamo qualche settimana di tempo.

GENTILI. Signor Presidente, vorrei allacciarmi all'intervento del collega Busacca e alla domanda da lei posta in merito alle agevolazioni nel campo della cooperativa. Vorrei sottolineare l'assoluta inoperosità della legge n. 467 del 1984 (sostitutiva della «famosa» legge n. 815 del 1980, bocciata dalla

CEE) recante: «Istituzione del fondo centrale di garanzia per la copertura dei rischi connessi ai finanziamenti a medio termine accordati da aziende e istituti di credito alle imprese di autotrasporto». Siccome faccio parte, in rappresentanza del movimento, del comitato che amministra tale fondo, posso informarvi che ci sono 25 miliardi a disposizione fermi (questa è la realtà), di cui la metà è rappresentata da versamenti operati dagli autotrasportatori al comitato centrale dell'albo. Secondo la legge, a tutela dell'acquisto di un mezzo il fondo di garanzia opera fino a 50 milioni di lire. Sappiamo tutti che oggi per acquistare un camion sono necessari almeno 150 milioni, per cui se uno deve dare garanzie personali su 100 milioni, chiaramente a questo punto le dà su 150. Il risultato di tale situazione è che non è pervenuta neanche una domanda per accedere al fondo. La legge è rimasta inoperosa perchè gli autotrasportatori non si presentano alle banche a fare la domanda soltanto per 50 milioni mentre la banca, a garanzia dei rimanenti 100 milioni pone l'ipoteca sulla casa (sappiamo bene che il camion uscito oggi dall'Iveco può darsi che vada a cadere in un burrone, e sono finiti i 150 milioni). Ci riserviamo come movimento cooperativo di abbozzare qualche idea per portare il nostro contributo ad un progetto di legge che consenta l'utilizzo di questi fondi da parte degli autotrasportatori, magari sotto forma di associazionismo - tanto più che il 20 per cento è riservato alla cooperazione -, prevedendo, ad esempio, che l'acquisto possa essere operato direttamente dalla cooperativa.

PRESIDENTE. Bisogna fare attenzione alle norme CEE.

GENTILI. È un problema di cui nessuno si occupa. Basti pensare che in tre anni si sono tenute solo quattro riunioni in cui è stata stilata esclusivamente la circolare esplicativa.

Per rispondere all'altra sua domanda, signor Presidente, in merito a quante possono essere in Italia le cooperative di autotrasporto, il dottor Busacca le ha indicato i dati della Lega; io posso fornirle quelli della Confcooperative. Grosso modo associamo 280 cooperative, con parco mezzi di circa 10.000 unità. A livello personale, siccome ho seguito le vicende degli autotrasportatori dal 1968 e ho formato consorzi, cooperative, eccetera, la mia convinzione è che di quell'85 per cento di aziende (sulle 200.000 aziende di autotrasporto) che si dice è costituito da «padroncini» sicuramente il 70 per cento è raggruppato in cooperative o forme associative.

PRESIDENTE. Non aderiscono alle centrali maggiori.

GENTILI. Si tratta di una grossa realtà per la quale ci sarà pure una spiegazione. Le centrali cooperative possono assicurare tutela e assistenza, però per quanto riguarda il credito agevolato e gli acquisti del mezzo il movimento cooperativo ha le mani legate in quanto non esiste una legge che agevoli questo tipo di associazionismo. Secondo la mia convinzione personale, ripeto, è improprio affermare l'esistenza di una parcellizzazione degli autotrasportatori, perchè si sono costituiti parecchi consorzi e cooperative, anche se poi bisogna verificare se ne hanno veramente la natura, dal momento che oggi molte agenzie formano la loro bella cooperativa, il loro consorzio, mettono questa etichetta alla loro attività solo per sfruttarne i vantaggi.

In merito alla funzionalità del comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori, per quanto riguarda l'associazione che rappresento, e che rappresento anche all'interno del comitato centrale dell'albo, voglio dire che tale comitato non ha mai funzionato. I comitati provinciali non esistono, in quanto rappresentano soltanto un'entità burocratica: si riuniscono due volte l'anno per valutare le domande e basta! Da quando è stata approvata la legge n. 298, che sancisce che uno dei primi compiti del comitato è quello di emanare l'albo degli autotrasportatori, cioè dal 1974 ad oggi, il comitato non è stato appunto in grado di fornire un elenco degli iscritti all'albo.

POLLICE. Perché non ne esistono?

GENTILI. No, perché il comitato è un organo consultivo che deve fare determinate cose. Inoltre, vi è la connessione con la Motorizzazione civile ed anche in questo caso il comitato è tenuto in piedi con i soldi di alcuni trasportatori che entro il mese di gennaio pagano la tassa specifica. Questi soldi vengono amministrati dalla Motorizzazione civile la quale avrebbe dovuto creare un centro e non si sa bene se lo ha fatto. Tutti i comitati provinciali dell'albo - ne abbiamo avuti, in tutta Italia, in quattro province - non sono riusciti a lavorare. Sappiamo che oggi la Motorizzazione è ferma a Milano per i motivi ben noti. I comitati non esistono; le iscrizioni all'albo sono ferme da settembre con imprese che non possono essere iscritte all'albo, e così via. Quando il collega parlava dei problemi della legge n. 132 sulle cooperative non ha forse chiarito bene che le cooperative non funzionano in quanto non funzionano i comitati provinciali!

PRESIDENTE. Gli uffici della Motorizzazione offrono il supporto tecnico, ma il comitato provinciale, come quello nazionale, è un organo di autotutela della categoria, quindi è gestito dalla categoria stessa!

BUSACCA. Non è esattamente così. Nella composizione del comitato centrale, vi è una presenza, anche giusta e legittima, di rappresentanti ministeriali che grosso modo costituiscono la metà della composizione del comitato. Pertanto, vi è una composizione equiparata fra le due componenti, a parte poi la componente regionale.

GENTILI. Se il comitato fornisce un parere consultivo del quale, poi, non tiene conto nessuno (e questo lo sappiamo tutti bene, perché il Ministro decide senza tener mai conto di ciò che ha detto il comitato), è chiaro che la situazione è anomala. Se i commissari lo ritenessero opportuno, potrei esibire tutti i verbali e quindi dimostrare che il Ministero dei trasporti ha sempre completamente disatteso i pareri del comitato: la realtà purtroppo è questa!

Si può constatare quante associazioni esistono nel campo degli autotrasportatori, in quanto sono almeno quindici. Pertanto, vi sono interessi contrapposti: vi sono associazioni che rappresentano un'impresa che impresa poi non è, quelle che rappresentano l'artigiano insieme alla grossa impresa, quelle che invece rappresentano l'agenzia. Poi succede che esce fuori l'associazione della grande industria, l'UNITAI che è uscita adesso; poi vi sono la Federcorrieri, la Federtrasporti, e così via. Occorre, quindi, una volta per sempre - e lo dico spassionatamente avendo vissuto per venti anni

nel settore - mettere in evidenza che chi fa le spese di tutto ciò è solo il trasportatore. Faccio allora un appello accorato: cerchiamo di indirizzare veramente il trasporto italiano verso la cooperazione! La cooperazione può essere tutelata soltanto da un movimento cooperativo. Questo non è un discorso di parte. Peraltro occorre dare degli strumenti alla cooperazione, la quale purtroppo in questo settore, oggi, ha le mani legate in quanto non esiste alcuna assistenza legislativa sulla quale possa fare affidamento una cooperativa per andare avanti. Come diceva il collega Busacca, occorre dare degli incentivi alle cooperative e alle associazioni di trasportatori: ricerca tecnologica, agevolazione nell'acquisto dei mezzi, e così via.

Vi sono, poi, anche altri aspetti relativi alle cooperative nate ultimamente, soprattutto nel campo degli spedizionieri. Vi sono stati grossi problemi in questo settore, anche con licenziamento dei dipendenti. Come cooperative, in determinate località dove sono state realizzate le cooperazioni, abbiamo dovuto constatare che non vi è stato il supporto neanche su questo fronte. Abbiamo cercato di allacciarci alla «legge Marcora», ma l'autotrasporto in questa legge non è compreso.

Se si parla di associazionismo, comprese le associazioni di categoria, occorre constatare che questo non esiste. Non credo vi sia la volontà politica di farlo sussistere.

PRESIDENTE. Andrei cauto con la volontà politica!

GENTILI. Parlo anche a livello delle associazioni quando mi riferisco alla volontà politica. Infatti, tutti parlano di associazionismo ma, all'atto pratico, il vero associazionismo in Italia non lo realizza nessuno.

RODIO. Onorevoli senatori, ritornerei sul tema principale visto che i colleghi che mi hanno preceduto hanno già sottolineato i punti più importanti.

La domanda alla quale mi preme rispondere nel modo più semplice possibile è quella che sta, poi, alla base della vostra opportuna indagine, cioè cosa è possibile fare dal punto di vista legislativo per poter agevolare l'integrazione del mondo imprenditoriale del trasporto nazionale a livello europeo. I miei colleghi mettevano prima in evidenza determinati aspetti. Per quel che mi riguarda, vorrei riuscire - spero in poche parole - a spiegare alla Commissione perchè il movimento cooperativo ritiene di poter avere le carte in regola per dare un valido contributo a tale integrazione.

Il problema fondamentale è quello dell'operatore monoveicolare, sul quale si sono spesi fiumi di inchiostro, problema che, a mio avviso, è abbastanza chiaro. Il cosiddetto «padroncino», che è la base del sistema trasportistico nazionale, è il soggetto imprenditoriale che, nel momento in cui dovesse esserci l'integrazione nella Comunità economica europea, in teoria dovrebbe sparire; in pratica ciò non è possibile. In una delle domande che la Commissione pone alle organizzazioni degli autotrasportatori si chiede quali sono gli *handicaps* e le differenze che il mondo trasportistico italiano ha rispetto a quello europeo. Al riguardo occorre sottolineare che uno dei problemi preliminari è costituito dal costo della manodopera, che rappresenta uno dei costi fondamentali. Accanto ad esso ve n'è un altro, ed è il costo del carburante; poi vi sono gli oneri fiscali e quindi gli oneri finanziari. Sommando i quattro costi principali che gravano su un'impresa di trasporto,

ancora una volta, così come avviene per l'impresa produttiva, si verifica che anche nel terziario l'alta incidenza del costo della manodopera costituisce momento di squilibrio rispetto all'impresa europea. La funzione del padroncino non è, quindi, messa in discussione perchè mediante l'autosfruttamento della propria forza-lavoro il padroncino riesce a compensare, in termini di costo della manodopera, quella differenza in meno che l'impresa europea registra rispetto a quella italiana.

Per cui se oggi venissero aperte le frontiere, in teoria chi ne dovrebbe risentire maggiormente è il padroncino, perchè è disorganizzato, perchè non ha i mezzi per ottenere i fidi bancari, perchè gli scadono le cambiali, e via dicendo, ma questo solo in teoria - ripeto - perchè in pratica è proprio il padroncino che può reggere più di altri la concorrenza, magari sfruttando al massimo la propria forza-lavoro.

Non so se questo argomento possa o meno interessare la Commissione, però devo ribadire che il padroncino è l'unico in grado di portare sicuramente la merce a destinazione e quindi è l'unico ad essere veramente concorrenziale nell'attuale situazione dell'autotrasporto. Con ciò voglio dire che sarebbe opportuno utilizzare questa grossa energia potenziale - peculiare del mondo economico italiano - incentivando la cooperazione. I paesi del Nord Europa non hanno questa grande risorsa, hanno solo delle grandi imprese individuali e delle grosse aziende societarie, che si avvalgono entrambe di dipendenti.

Riteniamo, quindi, di dover sottolineare che la carta vincente, per il nostro paese, è rappresentata dalle cooperative e dal ruolo determinante che queste possono giocare nell'autotrasporto italiano. Come diceva anche il collega Busacca, si potrebbe razionalizzare e sfruttare meglio questa grossa energia potenziale, questa forza-lavoro, creando un felice connubio tra lavoro autonomo e momento imprenditoriale.

Ora, se è vero che il 70 per cento delle 200.000 imprese di trasporto, in Italia, è rappresentato da unità monoveicolari, il 1992 dovrebbe vedere il fallimento del 70 per cento delle imprese di autotrasporto; in realtà non sarà così, perchè a subire la concorrenza europea saranno le imprese societarie e quelle individuali dato che sono gravate dal costo della manodopera, del carburante e, in generale, da tutti quei costi derivanti dal sistema economico italiano, che sono più onerosi rispetto a quelli di altri paesi europei.

Ciò che ho detto finora non sta a significare che le cooperative vengono qui a pretendere finanziamenti o interventi a pioggia - anche se la storia del passato è ricca di queste richieste -; le cooperative di trasporto vengono a chiedere gli strumenti ed i mezzi necessari affinché queste forze vive del nostro paese possano essere sfruttate fino in fondo e messe al servizio della comunità. È ovvio che se il padroncino può trainare con il proprio trattore i semirimorchi dei soci della cooperativa cui appartiene o dei soci di cooperative organizzate in consorzi, in quel caso può applicare l'intermodalità, che costituisce un momento estremamente dinamico dell'organizzazione aziendale; è in questo caso che si vede fino in fondo la capacità imprenditoriale e la redditività di mercato. Quindi, la dimensione aziendale, l'informatizzazione e l'intermodalità sono i tre concetti fondamentali che anche questa Commissione ha posto - giustamente - alla base del suo questionario.

Sull'organizzazione di questo 70 per cento di unità monoveicolari e sulla creazione di strumenti idonei alla loro associazione credo che meglio di me

saprà rispondervi il movimento cooperativo, dando un contributo concreto attraverso una documentazione scritta.

Sulla questione della dimensione aziendale devo dire che le imprese europee sono più grandi delle nostre; infatti la dimensione media di queste è di 7-9 automezzi, mentre la dimensione media delle imprese italiane è di 1-3 automezzi. Riteniamo, quindi, che la cooperazione ed altre forme consortili possono far sì che questo svantaggio diminuisca. La stessa informatizzazione - altro elemento necessario - è possibile solo se si giunge a questo accorpamento, perchè in effetti il padroncino non saprebbe che farsene dell'informatica. Anche con questo elemento potremmo arrivare ad una riduzione rilevante dei costi. Per concludere su questo punto desidero ribadire che l'intermodalità può trovare nell'integrazione di più aziende monoveicolari lo sfruttamento massimo della efficienza e produttività.

Un'ultima questione sulla quale vorrei porre l'accento riguarda il ruolo del committente in questo settore. Cosa accade nell'ambito della disciplina tariffaria ed in quella che regola la concessione di licenze e documenti vari? Il committente ne è completamente estraneo! Non possiamo pensare che, ancora oggi, problemi come quello del sovraccarico del mezzo, quello relativo alle sporgenze e alla velocità, vengano ancora trattati prescindendo dalla responsabilità del committente. Desidero richiamare l'attenzione della Commissione su questo punto, perchè individui in maniera omogenea i due soggetti di questo negozio giuridico del trasporto e rendere corresponsabile anche il committente.

ULIANICH. Vorrei alcuni chiarimenti in merito alle cooperative. Se ho capito bene, voi concepite la cooperativa come un insieme di singoli individui che usufruiscono di determinati servizi, ma che in realtà non mettono in comune le proprie risorse. Se è così, il termine cooperativa non è indicativo di una realtà. Cosa impedisce a questa giustapposizione di individui di diventare un'unica vera impresa? Dipende forse dalla legislazione in vigore, che in qualche modo impedisce lo sviluppo di una vera cooperazione o dipende forse dagli stessi consorziati che probabilmente non hanno ancora acquisito la giusta mentalità per trasformare le singole individualità in una realtà omogenea che sarebbe senza dubbio superiore? Ad esempio, in Svizzera esistono delle cooperative, ma esistono unicamente sul piano dei servizi oppure la stessa proprietà è acquisizione della cooperativa? Faccio questa domanda perchè, se ho capito bene, in questa cooperazione di cui voi avete parlato, il padroncino mantiene la proprietà del mezzo con il quale entra nella cooperativa. Allora che cosa gestisce la cooperativa, che capitali ha? Di questo passo si potrebbero sollevare tutta una serie di problemi concatenati. Quali sono i nodi da superare per trasformare una giustapposizione di individualità in una vera cooperativa? Infatti non penso che voi riteniate possibile il superamento di una concorrenza a livello europeo con questa sorta rudimentale di cooperazione; non è possibile, non regge, non è la strumentazione adatta. Inoltre, questo tipo di servizi pure potenziali come potrà essere informatizzato, chi paga i costi di questa informatizzazione? Parlavate prima di intermodalità, ma come riuscite a portarla avanti con un rudimento di cooperazione? I problemi mi sembrano tutti interconnessi; allora sapreste dirmi in poche parole dove vedete i nodi da superare?

RODIO. È indispensabile riferire un dato fondamentale: in Italia c'è - questo è agli atti - una sovraeccedenza dell'offerta rispetto alla domanda di trasporto. Questa offerta di trasporto eccedente rispetto alla domanda non è mai stata colta nè dal movimento cooperativo nè dagli operatori. Si è trattato di una precisa responsabilità politica, del momento politico, dagli anni '60 in poi, che ha fatto del trasporto merci il rifugio per la manodopera espulsa prima dalle campagne (alla fine degli anni '60) e poi dalla crisi dell'industria (all'inizio degli anni '70), per cui in Italia, per vent'anni, il primo cassintegrato, il primo licenziato o il primo disoccupato per la chiusura di una stalla nelle campagne della Pianura padana, della Puglia, della Sicilia, poteva andare dal concessionario Fiat, prendere un mazzetto di cambiali, firmarle e tornarsene a casa con un camion.

ULIANICH. La crisi, quindi, è indotta.

RODIO. Questo è un dato indubbio.

POLIMANTI. Io non parlerei di crisi della cooperazione; qui parliamo della crisi di un comparto che è quello dell'autotrasporto, di cui in questo documento viene evidenziato, appunto, lo stato di crisi.

L'autotrasporto, per motivi storici e per leggi di riferimento, si è retto sull'impresa monoveicolare, il famoso «padroncino». Questa è la storia dell'autotrasporto anche attraverso la distorsione del tipo di sviluppo economico che c'è stato nel nostro paese in questi ultimi 20-30 anni.

In questo quadro non parlerei di crisi della cooperazione perchè questa in effetti si è sviluppata, ha tentato cioè di dare una risposta associativa ad un comparto che invece è a risposta individuale; questo ragionamento, tra l'altro, lo potremmo fare anche per altri comparti economici, laddove c'è un proprietario di una piccola impresa.

ULIANICH. Non volevo intendere crisi sul piano oggettivo.

PRESIDENTE. Se ho ben capito, il senatore Ulianich non parla di crisi della cooperazione ma di incapacità della cooperazione a modificare un quadro.

POLIMANTI. Sono d'accordo; infatti, noi ci troviamo ad un punto cruciale e le proposte, che sono state fatte precedentemente, di supporti legislativi e finanziari all'impresa cooperativa servono a superare questo problema, a fare in maniera, cioè, che il riferimento diventi l'impresa, che sia una forte impresa associata in grado di dare le risposte che oggi servono e soprattutto serviranno in futuro. Se ci sono state delle agevolazioni fino ad oggi, sono state individuate sulla singola impresa monoveicolare. Noi stiamo dicendo, ora, una cosa diversa, spostiamo cioè il ragionamento sull'impresa associata che gestisce i traffici, la movimentazione della merce, che si collega con le ferrovie, con il cabotaggio. Abbiamo bisogno di imprese associate che sappiano volgersi al mercato, che sappiano fare indagini di mercato appropriate, che abbiano la possibilità di collegarsi con reti informatiche. C'è un problema di investimenti perchè parliamo di magazzini, di reti informatiche, di ponti radio, ci riferiamo ad un sistema complesso. Pertanto noi non chiediamo al singolo associato di non farsi carico di tutto questo,

però riteniamo che sia importante un supporto di ordine finanziario, come diceva prima il dottor Busacca, cioè leggi di supporto per le imprese associate per dare questo slancio che al momento manca anche a causa della cultura individualistica del singolo autotrasportatore. Noi abbiamo fatto degli sforzi e continueremo a farli a favore dell'associazionismo, sulla base di un ragionamento oggettivo e logico che deve però essere rafforzato con strumenti ed incentivi finanziari che sicuramente rafforzerebbero questo processo.

D'altra parte qui si parla non in termini di convenienza del movimento cooperativo ma in termini di convenienza del paese rispetto a questo comparto.

GENTILI. A mio avviso il nodo è questo e faccio un esempio molto semplice: se io riunisco dieci padroncini per fare la cooperativa, titolari del camion che costa 150 milioni, la cooperativa non riesce a dare loro un miliardo e mezzo per comperare i dieci camion. Questo è il punto, perchè il padroncino vuole una garanzia.

ULIANICH. Ma quando è stato detto all'inizio che è necessario premiare l'associazione, avete tradotto questa affermazione in termini concreti dal punto di vista finanziario? Lei dice che una cooperativa che voglia associare dieci padroncini dovrebbe avere un miliardo e mezzo per acquisire la proprietà collettiva. Se è vero che il 70 per cento dei padroncini si possono associare o sono associati in cooperativa, che cifra viene fuori? Qual è questo premio per l'associazionismo in concreto?

I discorsi sono molto belli e interessanti; ma quale sarebbe l'onere finanziario per far decollare veramente sul piano della competitività, le cooperative, con il 70 per cento di associati? Mi pare che si tratti di migliaia di miliardi. Qual è il discorso concreto che voi fate?

PRESIDENTE. Dovreste aiutarci a puntualizzare alcuni aspetti. Ora è emerso questo dato del 70 per cento circa di cooperativizzati, la maggior parte dei quali è al di fuori delle centrali di cooperative tradizionali.

Allora, mi domando come mai esiste questo grande settore di cooperative al di fuori delle vostre associazioni.

RODIO. Si parla di unità monoveicolari, alcune delle quali sono in cooperative, altre si identificano in padroncini singoli.

PRESIDENTE. Ci è stato detto che, al di là delle cifre venute fuori dall'ANCS, Ancotat e Federservizi, c'è un 70 per cento di cooperativizzati, di padroncini già inseriti in cooperative, al di fuori di queste organizzazioni. Ritengo, pertanto, di capire che questi padroncini che si mettono in cooperativa non associandosi a voi non vedono reso dalla vostra associazione un servizio che possa essere loro di premio a tale adesione.

Allora, se voi non assicurate questi servizi, a che cosa serve il movimento cooperativo?

BUSACCA. Il dato del 70 per cento è stato stimato in maniera approssimativa; in tale dato convergono sia cooperative che consorzi artigianali con diverso grado di funzionamento delle imprese associate. Non dimentichiamo, quindi, la realtà dei consorzi artigiani.

Esiste, poi, anche un problema legislativo; in effetti la legge sulla cooperazione pone un limite alla sottoscrizione di capitale sociale da parte del singolo socio, limite che, per le cooperative di produzione e lavoro, ammonta a 30 milioni. Quindi, il padroncino che oggi è proprietario di un camion, e che volesse conferirlo in qualità di capitale sociale alla cooperativa, o accetta un drastico deprezzamento, o non lo può fare. Teniamo presente che le cooperative che associamo sono complessivamente abbastanza funzionanti. Noi stiamo cercando di associare il resto dei trasportatori, e il padroncino che ha un camion non si può pensare che diventi socio di una cooperativa di produzione e lavoro.

Inoltre, sono convinto che la cooperazione, ma anche l'artigianato, ha fatto un grosso passo in avanti, nel senso che ha realizzato la commercializzazione associata delle potenzialità di trasporto dei propri soci: oggi, il trasportatore associato in cooperativa tendenzialmente non si rivolge all'agenzia, ma è l'ufficio-traffico della cooperativa che risolve questo problema, che è grosso, ma non è sufficiente da solo a risolvere il problema del settore; non lo è quando passiamo ad esaminare i dati dei concorrenti esteri. Ne cito alcuni: la dotazione media delle imprese di trasporto tedesche è al 7,97 mezzi per impresa; quella francese è di 4,70 mezzi; quella italiana di 1,4. Non parliamo, poi, di quella olandese. Bisogna tenere presente che l'efficienza di un sistema di autotrasporto è anche espressione dell'efficienza complessiva del sistema di trasporto. L'efficienza del sistema di trasporto olandese è figlia diretta dei grandi porti del Nord Europa.

Ricapitolando quanto qui detto, anche dai colleghi, non è affatto vero che la cooperazione o l'associazionismo non funzionino: su scala limitata funzionano bene. Qual è, allora, il punto di svolta? Oggi per essere impresa concorrenziale sul mercato italiano ed europeo bisogna fare una serie di investimenti che non riguardano più i soli mezzi di trasporto; se fossi una cooperativa ed avessi a disposizione uno stanziamento di un miliardo e mezzo di lire preferirei non spenderlo in camion, bensì in strumentazione logistica. Questo è un punto di fondo. Va benissimo, poi, che il singolo socio faccia l'investimento proprio nell'automezzo e ne curi la funzionalità, ma occorre che la cooperativa faccia una serie di investimenti in logistica, in innovazioni tecnologiche, in telematica ed altro. La concorrenzialità del sistema di autotrasporto olandese è figlia anche di un sistema di banca dati autogestita che funziona a vantaggio di questi trasportatori. I tedeschi stanno pensando a qualcosa di simile; noi italiani ci stiamo arrivando. Esiste una proposta assai interessante che raccoglie tutte le forze: grossa imprenditoria, cooperazione e associazionismo artigiano.

Il problema è dunque di liberare le risorse perchè l'impresa associativa possa dotarsi di una serie di strumentazioni di sostegno che lentamente inglobino il socio all'interno; si tratta di cose che la nostra associazione sta già cercando di fare, per le cooperative socie.

Esistono grandi cooperative che competono già sul mercato in modo assai efficiente. Tuttavia l'estensione su scala territoriale richiede un livello di risorse che non è sostenibile dal sistema in sè; nè esiste una norma di incentivazione delle imprese associative. La legge n. 815, peraltro mai funzionante, favoriva cooperative e consorzi nel senso che il socio delle cooperative o dei consorzi poteva avere una percentuale maggiore di finanziamento sull'investimento del mezzo.

Noi riteniamo che questa formula dell'associazionismo risponda al fine del pubblico interesse, cioè a quello di rendere concorrenziale il sistema di trasporto italiano con quello straniero.

Oggi dove si vede la carenza di concorrenzialità, non essendo consentito il cabotaggio interno ai vettori stranieri? Per quanto concerne le merci importate ed esportate che viaggiano sulla strada, i trasportatori italiani trasportavano, nel 1981, il 36 per cento delle importazioni ed è ovvio che, provenendo dall'estero, c'era una prevalenza del vettore straniero; tale percentuale, nel 1986, scende al 33 per cento. Ancor più drammatico è il calo relativo alle esportazioni, perchè la percentuale del 65 per cento del 1981 è scesa, nel 1986, al 42 per cento.

BISSO. Il mezzo straniero non trasporta solo la merce in Italia, ma va via con un nuovo carico.

BUSACCA. Si aggiunga anche il fatto che il produttore straniero vende franco destino, mentre quello italiano vende franco fabbrica.

BISSO. Ho posto la domanda per conoscere il dato disaggregato, riferendomi all'Olanda.

BUSACCA. Sto citando a memoria, per cui mi faccia grazia di due, tre punti di percentuale. L'interscambio complessivo tra Italia e Olanda nel settore è cresciuto negli anni 1981-1986 del 140-145 per cento; esattamente, è aumentata del 60-65 per cento la direzione Italia-Olanda e del 260 per cento la direzione Olanda-Italia. Questo non è soltanto un problema di maggiore efficienza dell'autotrasporto olandese, ma in generale di tutto il sistema dei trasporti olandese.

Se identifichiamo nell'associazionismo - credo che sul punto siate concordi con me - l'elemento di rafforzamento dell'intero sistema, non solo *pro domo nostra* (anche se, certo, noi abbiamo un interesse preciso al riguardo), la strada maestra ritengo sia quella di liberare risorse non per l'acquisto di nuovi camion bensì in direzione dei servizi di supporto. Intendiamoci, esiste pure un problema di ammodernamento del parco veicolare, se è vero, senatore Ulianich, che l'età media del parco veicolare olandese è di tre anni e mezzo, laddove in Italia il 30 per cento dei veicoli ha una vetustà superiore ai nove anni.

ULIANICH. Dunque è urgente l'ammodernamento.

BUSACCA. Certo, lei però può avere i camion più belli del mondo, ma oggiogiorno, se non ha le strutture al servizio, gireranno vuoti.

ULIANICH. Però se, ad esempio, l'informatizzazione è ad altissimo livello mentre il parco veicolare è un rottame che cosa ci fa?

PRESIDENTE. Dobbiamo cercare di organizzare attraverso la cooperazione e la forma consortile l'autotrasporto merci, attualmente frammentato.

BUSACCA. Le posso fornire un dato di statistica interna, però siccome riguarda 14.000 mezzi su 200.000 operanti in Italia vale quanto vale. Il tasso

di invecchiamento, l'età media dei veicoli all'interno delle cooperative a noi associate è inferiore a quello che risulta nei dati generali, probabilmente perchè il socio riceve un'assistenza commerciale che gli consente di affrontare questi problemi.

RODIO. La vita media dei veicoli industriali di 440 tonnellate, dei cosiddetti «bisonti», degli autotreni articolati, è di cinque anni, che poi coincide con il termine finanziario di ammortamento nelle cooperative.

BUSACCA. Non vorremmo dare un'immagine di fallimento storico della cooperazione. Ripeto, il 30 per cento dei veicoli ha una vetustà superiore a nove anni, ma la media è di sei-sette anni.

Il nodo di fondo, dunque, è quello di assicurare adeguati supporti, e noi abbiamo messo in opera una serie di strumenti finanziari interni che vengono impegnati su questo fronte. Da una ricerca che abbiamo condotto nell'ambito delle nostre cooperative è risultato che ancora scarso è l'investimento, per esempio, in piazzali e in magazzini. Ciò richiede risorse di un certo livello. Non basta creare la cooperativa o il consorzio: il primo passo è costituito dalla commercializzazione e dagli acquisti associati; il passo successivo è la logistica. Oggi assistiamo ad un processo di terziarizzazione nell'industria in particolare; stiamo gestendo addirittura magazzini di grossi complessi, perchè l'industria li scorpora volendosi liberare di una serie di problemi. Se fossimo in grado di garantire un trasporto merci dalla fabbrica a destinazione facendo da spedizionieri, da vettori, da tramite con l'«intermodalità», allora, sì, saremmo concorrenziali sul piano europeo. Credo che poche imprese private riescano a farlo in Italia.

PRESIDENTE. Noi rischiamo, però, di parlare su una tematica generale di risanamento dell'autotrasporto, mentre ci interessa in particolare lo stato di salute del movimento cooperativistico. Dobbiamo interrogarci su cosa fare dal punto di vista legislativo e regolamentare per aiutare le cooperative, perchè si tratta di una crisi da cui dobbiamo uscire. Vedo, peraltro, che anche voi - permettetemi la parola brutale - state ancora brancolando in una serie di ipotesi di lavoro che dovrebbero essere state almeno in parte già definite.

Sono necessari l'informatizzazione, perchè il viaggio a vuoto sia evitato, l'assistenza fiscale e soprattutto il rispetto delle tariffe. Attualmente infatti il committente dell'autotrasporto si fa parte della debolezza contrattuale del singolo autotrasportatore e gli impone condizioni tali da indurlo ad autosfruttarsi abusivamente, mentre il sistema cooperativo può porre di fronte all'utenza un'entità forte che è in grado di contrattare liberamente e dignitosamente la tariffa e di farla rispettare. Tutto questo, però, mi sembra di vederlo ancora lontano e la cosa mi preoccupa.

RODIO. Vorrei chiarire meglio la nostra attività perchè in effetti, signor Presidente, dal quadro descritto potrebbe sembrare che siamo rimasti fermi agli anni '60. Noi a questo tavolo rappresentiamo aziende cooperative che hanno da un minimo di 2 miliardi a 22 miliardi di fatturato e certi problemi li abbiamo risolti anche egregiamente. Le nostre aziende sono organizzate in due tipi di cooperative: la cooperativa di servizi al trasporto, che associa imprese, ditte individuali o artigiane che fanno la doppia fatturazione, e la

cooperativa cui i soci hanno conferito in comodato o in mandato il proprio automezzo e sono assunti come autisti. Queste cooperative sono in grado di reperire e di bilanciare il traffico Nord-Sud e viceversa, nonchè di attuare la distribuzione del collettame, anzi sono i detentori dell'80 per cento del traffico nel collettame perchè tutti i privati, da Giusto Ambrosetti a Gondrand, da Domenichelli a Borghi, a Marsanti, a tutti i più importanti, danno in subappalto la distribuzione al movimento cooperativo. Quest'ultimo quindi, in tali limiti, è libero e incontrastato nella distribuzione. Vettore secondo noi è colui che è in grado, per capacità imprenditoriali, per conoscenze acquisite, per fattori che fanno parte del mondo economico di una società occidentale, di reperire il contratto. Lei, signor Presidente, domandava se ci preoccupiamo di far rispettare le tariffe, se ci battiamo a tal fine con i contraenti.

PRESIDENTE. Soprattutto se le fate rispettare dagli altri nei confronti dei vostri soci.

RODIO. Lei ha messo il dito sulla piaga. Nel momento in cui la cooperativa stipula un contratto con un qualsiasi contraente, non può far altro che accettare il prezzo che il mercato impone e che l'azienda pratica, a esempio nel settore siderurgico. Tanto per non fare nomi e cognomi, Lucchini, presidente della Confindustria, pubblicamente ha affermato che preferisce andare in carcere, ammesso che sia possibile, non pagando le tariffe a forcilla anzichè fallire. Le imprese del gruppo sono in solida salute e non hanno alcun bisogno di evadere tariffe a forcilla. Abbiamo un sistema giuridico per cui il Ministro e le autorità competenti, come rilevava anche il collega Gentili, danno le indicazioni da seguire e il giorno dopo fanno delle cose diverse. Le tariffe a forcilla costituiscono un vero fallimento dello Stato di diritto perchè il decreto ministeriale 18 novembre 1982, che ha attuato la legge n. 298 del 1974 concernente appunto le tariffe a forcilla, stabilisce delle linee di massima che in nessuna parte d'Italia vengono rispettate.

Si può anche parlare di potenzialità, però la legge di mercato fa sì che un soggetto si possa rivolgere all'autotrasportatore mettendogli a disposizione il camion e gli indichi la cifra a lui spettante per il trasporto. Sono allora possibili tutti i contenziosi che vogliamo, ma se non si creano gli strumenti giuridici perchè una ditta sia soggetta alla magistratura per il non rispetto della legge questa situazione non si modifica. È anche vero, d'altronde, che vi è un'offerta di trasporto maggiore della domanda; il limite fisiologico, pertanto, è tale che la ditta può imporre al trasportatore di fare un trasporto per 100 lire anche se la tariffa ne prevede 130.

Il problema è dunque in questi termini: o il sistema cogente è tale da essere rispettato, a prescindere dalle condizioni di mercato, oppure occorre trovare nuovi punti di equilibrio che facciano coincidere il momento del mercato con il momento giuridico.

PRESIDENTE. Mi sembra che si stia andando verso forme di contrattazione collettiva ed accordi collettivi che possono coprire aree sempre più estese della merceologia.

RODIO. Certo, ed è questa l'affermazione del fallimento dello Stato di diritto; infatti, preso atto che una legge non funziona...

PRESIDENTE. È semplicemente il fallimento di una legge!

MASTIDORO. Signor Presidente, onorevoli senatori, vorrei innanzi tutto dire che ci impegniamo ad inviare al Parlamento un rapporto molto preciso su una proposta altrettanto precisa in tempi abbastanza rapidi.

PRESIDENTE. Possibilmente anche abbastanza realizzabile!

MASTIDORO. Secondo noi, è possibile anche far riferimento a tempi precisi.

In secondo luogo, voglio dire che è nostra intenzione chiedere di modificare le strutture, con una maggiore incidenza sull'insieme del sistema, in funzione della collettività interna ed internazionale. Altri problemi, come ad esempio quello delle tariffe, sono legati alle questioni di carattere strutturale di cui parlava prima il collega Rodio.

In terzo luogo - è solo un giudizio lapidario - partendo dalla considerazione che la cooperazione opera a proprietà collettiva e a proprietà individuale, c'è da dire che quella a proprietà collettiva rappresenta *tout court* la collaborazione di lavoro di cui parlavano prima i colleghi. A tal proposito, faremo delle proposte di modifica perchè l'attuale legislazione non riesce a rispondere alle esigenze reali. La cooperazione individuale è invece quella di servizio. Non è nostra intenzione parlare contro gli artigiani, però vogliamo proporre una modifica della legislazione che fino ad ora ha premiato solo l'imprenditore singolo artigiano che si autoesaltava, rendendo faticosissimo il lavoro di chi cerca di mettere insieme le volontà dei singoli. È ovvio, d'altronde, che qualunque iniziativa, anche di carattere legislativo, portata avanti da soli ha un certo significato, mentre si ha un risultato completamente diverso realizzandola come fatto collettivo. Questa è l'evoluzione verso cui occorre andare, tanto è vero che abbiamo parlato di cooperazione e di consorziazione artigiana. Facciamo, cioè, riferimento a momenti che devono far evolvere verso la proprietà collettiva e verso il riconoscimento all'azienda associante dal massimo delle deleghe e dei poteri da parte del socio che si viene ad aggiungere; quindi faremo proposte che ineriscono innanzi tutto a possibili interventi di carattere fiscale, proprio perchè notoriamente la manovra fiscale può risultare più agevole e rapida, interferendo raramente su di essa un meccanismo burocratico.

Il secondo intervento sarà di natura finanziaria a supporto dell'ammmodernamento del sistema, privilegiando il canale associato su quello individuale. Occorre inoltre trovare il modo di ipotizzare e sostenere forme di accordo (ad esempio l'intermodalità) che, attraverso una grande offerta, aiutino la creazione di una cooperazione completa.

A parte l'ottimismo, la scheda di identificazione che vogliamo suggerire indica questo tipo di movimento cooperativo - permettetemi il termine - come il punto più alto di controllo e governabilità che si sia mai realizzato nell'ambito dell'impresa di autotrasporto. Tutto il resto della cooperazione è semplicemente un'invenzione per utilizzare una serie di strumenti di taglieggiamento. L'unica cooperazione autentica, perchè impone ai soci un'etica, è la nostra perchè agiamo per conto dello Stato. La nostra possibilità di vittoria sta nell'agire attraverso meccanismi che premiano la domanda e prevedano poi il severo controllo e l'ispezione disposta dalle norme. Infatti, se l'ispezione è fatta bene, non ci sono problemi.

Per riassumere, ricordo che abbiamo 20.000 soci sui circa 180.000 padroncini esistenti, e non è cifra da poco. Il punto vero è che non esiste la legislazione che faccia diventare, questo, un grosso blocco che possa operare in maniera efficace. Si tratta di un processo niente affatto accelerato: con lo spontaneismo del nostro paese ci vorrebbero troppi anni. Per impiegare in tale processo non più di un paio d'anni occorre, quindi, un'accelerazione. Abbiamo, poi, un parco veicoli di circa 14.000-15.000 unità, mentre il numero delle cooperative interessate - che sono però troppe - è di circa 700. Dico che sono troppe perchè ciò dimostra che il livello di integrazione, quindi di costituzione di medie o grandi imprese cooperative, non è ancora adeguato. È questo un altro punto sul quale occorre far confluire finanziamenti.

Voglio concludere sottolineando che è nostra intenzione operare in integrazione, a superamento della tradizionale forma artigiana, però a rafforzamento della situazione esistente e non in contrapposizione. È in questa chiave che intendiamo predisporre una relazione completa, eventualmente anche con l'inserimento della proposta delle norme necessarie o da modificare.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor Mastidoro.

Come avrete capito, la Commissione guarda al movimento cooperativo con estremo interesse perchè può dare un enorme contributo alla soluzione, sia pure non globale, della crisi che travaglia il mondo dell'autotrasporto. Le ragioni storiche della crescita così frazionata del movimento dell'autotrasporto merci sono varie e legate anche ad una composizione geografica ed orografica dell'Italia (attraversata dalle montagne, lunga e stretta) che ha favorito il «porta a porta» con il piccolo mezzo e l'espulsione dell'industria, con gente che dal camioncino è passata al camion e poi all'autotreno. Ciò è stato il frutto della stessa ingegnosità italiana, ed ha determinato questa frammentazione.

Ben diverse sono le condizioni degli altri paesi europei che hanno situazioni orografiche di tutt'altro tipo: l'Olanda, ad esempio, è tutta pianura, così come la Germania e la Francia.

Si tratta, ora, di affrontare questa situazione. Si può ipotizzare anche di trovare sistemi analoghi al prepensionamento, di facilitare l'esodo del padroncino, ma non si può costringere nessuno a lasciare il proprio camion. L'unica cosa da fare è cercare di favorire l'accorpamento di imprese individuali, a prescindere dai più fortunati o dai migliori che hanno saputo costruire imprese proprie e che non vanno certo puniti, anzi comunque incoraggiati. Occorre, inoltre, agire in una visione di mutamento genetico del trasporto merci. Questa sera non abbiamo avuto molto tempo a disposizione perchè la Commissione deve procedere anche all'audizione dei sindacati, però non si è affatto parlato dell'intermodalità, di quel rapporto 1 a 5 che fa tanta paura agli autotrasportatori ma che è un fatto del tutto simbolico; dovremo tendere al superamento di questa paura perchè vincere il frazionismo è forse l'unico modo per realizzare il trasporto integrato ed intermodale che potrà risolvere i problemi. Forse, una cooperazione sana può riuscire anche a mutare geneticamente il camion vecchia maniera nel semirimorchio e nel trattore, o nel disarticolato, che riescono a far risparmiare in termini di lavoro, di fatica e di denaro.

Anche per questo cambiamento genetico del trasporto merci il movimento della cooperazione appare come essenziale. Ai vostri suggerimenti diamo pertanto un grandissimo significato proprio perchè la cooperazione rappresenta un passaggio obbligato per il risanamento dell'autotrasporto merci.

Vi preghiamo, quindi, di essere molto precisi su questo punto; eventualmente ci rivedremo ancora per approfondire il problema, perchè è di un certo rilievo. Naturalmente non ci interessa una analisi accademica, nè ci interessa perdere tempo per diagnosticare un male che sappiamo potrà essere curato solo con gli opportuni strumenti finanziari, legislativi e regolamentari. Confronteremo le vostre ipotesi con quelle che ci verranno presentate dalle altre componenti del trasporto merci, quindi stabiliremo quale sarà, poi, la linea da seguire.

Pregherei l'Ancotat di inviarmi ulteriori chiarimenti e dati a sostegno delle ipotesi formulate nella nota fatta pervenire in precedenza e concernenti l'eccesso di offerta. A mio giudizio non credo probabile che l'offerta superi la domanda di un 30-40 per cento; se fosse un dato reale sarebbe veramente sconsolante. Da altre fonti risulta, invece, che tale percentuale si aggira, oggi, intorno al 20-25 per cento. È bene che i dati che vengono diffusi siano quelli reali, perchè l'autotrasportatore, che fundamentalmente è una persona semplice e spesso dotata di strumenti culturali modesti, può credere alle cifre che vengono diffuse (e strumentalizzate); da qui i blocchi stradali e la drammatizzazione di una situazione che in realtà è meno drammatica.

Nel ringraziare a nome della Commissione tutti gli intervenuti per avere aderito al nostro invito, desidero ribadire che, se necessario, potremo rivederci ancora per un maggiore approfondimento degli argomenti sui quali oggi abbiamo discusso. Dichiaro, quindi, conclusa l'audizione.

I rappresentanti dell'ANCS, dell'Ancotat e della Federservizi vengono congedati.

Vengono quindi introdotti i rappresentanti della FILT/CGIL, della FIT/CISL e della UIL/Trasporti.

Audizione dei rappresentanti della FILT/CGIL, della FIT/CISL e della UIL-Trasporti

PRESIDENTE. Nel ringraziare i rappresentanti delle organizzazioni sindacali del settore dei trasporti per avere aderito al nostro invito, desidero fare una breve premessa per illustrare brevemente gli scopi della nostra indagine conoscitiva.

Questa Commissione sta tentando di capire quale sia attualmente la situazione dell'autotrasporto di merci nel nostro paese. Senza addentrarci in analisi storiche, come voi sapete il sistema dell'autotrasporto è cresciuto in maniera molto frammentaria e si trova a dover affrontare, con la scadenza del 1992, la concorrenza europea, dato che vi sarà la completa apertura delle frontiere. Noi stiamo interpellando tutti i vari segmenti del trasporto merci e voi siete uno di questi. Poco fa abbiamo ascoltato alcuni rappresentanti del movimento cooperativo, perchè riteniamo che il sistema cooperativo sia il più idoneo a razionalizzare il sistema dell'autotrasporto. Certamente anche voi siete interessati a questo processo di razionalizzazione, come credo sarete

interessati al processo di umanizzazione dell'autotrasporto di merci, cioè a tutto ciò che riguarda un miglioramento delle condizioni di vita dell'auto-transportatore.

Vi abbiamo inviato una serie di quesiti ai quali avete risposto. Ora, vorremmo da voi maggiori delucidazioni riguardo a taluni aspetti. Innanzi tutto vorremmo sapere se rappresentate anche gli artigiani o solo i lavoratori dipendenti.

Senza perderci in analisi storiche, che diamo per acquisite, vorremmo conoscere la vostra opinione sulla condizione in cui si trova oggi l'autotrasporto; cosa suggerite perchè le tariffe vengano rispettate, come pure gli orari di lavoro, come rendere le strade più umane e meno pericolose per chi le percorre (sicurezza, rapina, eccetera). Inoltre, ritenete possibile il rispetto della attuali direttive comunitarie? Vi chiedo cortesemente di rispondere a questi quesiti e a quelli che i colleghi vi porranno.

ARCONTI. Desidero intervenire per fare una premessa di carattere generale, perchè i colleghi sono più competenti di me a dare risposte più complete e specifiche.

Innanzitutto vi è da fare una considerazione. A mio avviso, oggi si parla molto di riforma delle Ferrovie dello Stato e del loro ruolo, ma la verità è che se non si mette mano ad un progetto di riforma, di riorganizzazione, di forte ristrutturazione del settore del trasporto merci su gomma, parlare di riformare segmenti marginali come oggi sono le ferrovie non ha molto significato. O questo processo di riforma si intreccia strettamente fra strada e ferrovie e procede contemporaneamente, oppure qualunque iniziativa che riguardi gli altri segmenti del trasporto è destinata a fallire ed inoltre peggiora la situazione del settore.

Da questo punto di vista vorrei dare alcuni accenni generali di quadro. Intanto vorrei dire qualcosa per quanto riguarda il mercato: ritengo che sia erroneo definire concorrenziale il mercato del trasporto merci. Infatti la concorrenza dovrebbe garantire parità di condizioni tra i vettori; un ferroviere è ipergarantito ma non è messo in condizioni di rendere, senza contare che i Cobas dei macchinisti propongono di abbassare ancor di più il livello di produttività attuale. La verità è che il macchinista, come tutti i ferrovieri, è un lavoratore garantito che usufruisce di una specie di «gabbia» che non gli consente di lavorare di più neanche se lo volesse, perchè la normativa di lavoro lo costringe entro limiti di prestazioni che sono al di sotto di qualunque indice europeo. All'opposto il camionista è costretto ad operare ad alto regime di produttività, in condizioni di lavoro indescrivibili, con un supersfruttamento della componente lavoro che regge, a mio avviso, dal punto di vista economico tutto il sistema. Ma quanto può reggere questa situazione?

Ed ancora: l'infrastruttura del trasporto ferroviario è sottoutilizzata nel senso che c'è solo un segmento di questa struttura ad alta intensità di traffico. La struttura stradale è nel complesso satura con altissimi costi di manutenzione e solo con alcuni segmenti sottoutilizzati. La mancata ottimizzazione dei fattori genera costi molti più alti che altrove.

Una ristrutturazione del settore merci su strada deve prima di tutto prevedere condizioni armonizzate di concorrenza e di reddito, ottenibili con una impostazione razionale ed industriale del sistema dei trasporti nei suoi vari modi. In prima approssimazione occorrerebbe organizzare al meglio il

sistema del trasporto organizzando il mercato sulla lunga distanza e il mercato sulla media e breve distanza (per media e breve distanza si può prendere come parametro la distanza di 250-300 chilometri) ed occorrerebbe stabilire che possono esercitare il trasporto sulle lunghe distanze le ferrovie, le imprese di trasporto fortemente strutturate, le navi cabotiere. Per imprese di trasporto fortemente strutturate debbono intendersi quelle di grandi dimensioni, con impianti fissi rotabili, una qualificata esperienza alle spalle, un adeguato livello di fideiussione ed anche norme particolari (questo è un altro dei grossi temi che riguardano questo settore) che regolamentino le condizioni di nuovo accesso. Il trasporto, invece, sulla media e breve distanza, corrispondente ad un trasporto compartimentale da definire, potrebbe essere esercitato da un trasportatore in proprio con o senza dipendenti, con o senza collaboratori familiari.

Mi sembra che il piano Signorile già avanzava alcune proposte interessanti in questo senso, che potrebbero essere prese come riferimento e che non è il caso qui di ripetere; ma certamente per questo tipo di trasporto, proprio perchè esercitato da imprese familiari piccolissime, bisogna prevedere forme di sostegno di carattere legislativo, economico, finanziario, che favoriscano l'associazionismo. Il diritto ad esercitare sulla lunga e media distanza non dico che debba essere esclusivo - non so se sia possibile in questo paese prevedere una legislazione del genere - ma è certo che una qualche forma che incentivi certi tipi di impresa per la lunga distanza e certi altri per la media e breve distanza bisognerebbe pur trovarla per fare ordine tra i vari vettori.

A mio avviso, inoltre, il sistema dovrebbe prevedere, per coloro che esercitano sulla breve e media distanza, garanzie non solo sociali ma che riguardino soprattutto il reddito annuo: ciò per favorire la formazione delle cooperative, l'associazionismo e la fuoriuscita delle forze esuberanti che pure esistono. Bisognerebbe prevedere forme di sostegno al reddito individuale e familiare in modo che esso sia programmato nel tempo, prevedere un concorso dello Stato di tipo finanziario fino al raggiungimento di un reddito minimo garantito. Il meccanismo dovrebbe essere temporaneo e regressivo per consentire l'avvio a regime del sistema.

Per quanto riguarda le risorse economiche per fare fronte ad un progetto del genere, senza scendere nei dettagli perchè sarebbe troppo complesso, credo che un sistema a regime con meno oneri di carattere sociale, di costo delle infrastrutture, con meno oneri di carattere generale e con maggior sicurezza, in termini di economia generale le farebbe senz'altro recuperare. Tali risorse, quindi, potrebbero essere destinate ad un progetto di riorganizzazione.

È pertanto necessario un disegno organico che consenta al sistema italiano di autotrasporto delle merci nel suo complesso di arrivare al 1992 e agli anni successivi in condizioni veramente competitive.

Questo significa che, a nostro avviso, occorre più coraggio da parte di tutti i soggetti che operano in questo settore, ma soprattutto da parte delle istituzioni, del Governo e del Parlamento, per avviare un processo di forte ristrutturazione che preveda tutti quegli strumenti cui facevo riferimento per far imboccare al sistema di trasporto merci la via per uscire dalla crisi che l'attanaglia.

Qualcuno dice che il sistema non è in crisi, nel senso che si tratta di un sistema che alla fine regge, soprattutto per quanto riguarda il trasporto

interno delle merci. Ma ritengo che questo sistema regge soprattutto per lo sfruttamento della componente lavoro. Pertanto, visto sotto questo profilo, si tratta di un sistema che non potrebbe durare a lungo, senza tener conto di molte altre questioni, degli alti costi sociali, eccetera. Tuttavia, come fatto intrinseco, dal punto di vista prettamente economico, questo sistema regge su un presupposto che, secondo me, è destinato in tempi brevi a saltare.

PRESIDENTE. È stato proposto, da una delle componenti interessate, di aumentare il prezzo del carburante per far emergere circa 2.000 miliardi da destinare presumibilmente al prepensionamento di singoli padroncini e a finanziare quei provvedimenti utili per razionalizzare il sistema. Ci interesserebbe anche il vostro giudizio su questo aspetto.

LOPEZ. Vorrei parlare sia di queste ipotesi di lavoro, di un processo agevolativo dell'esodo dalla categoria, sia di altre questioni aggiuntive per precisare alcuni aspetti.

Rispetto al problema dell'esodo noi abbiamo ipotizzato la necessità di andare ad un controllo e ad una riduzione rispetto all'attuale entità del numero delle imprese di autotrasporto presenti in Italia; una riduzione dovuta ad una analisi della situazione di mercato fatta su parametri non certi, perchè mancano indagini statistiche nel settore sufficientemente precise. Sappiamo che ci stanno effettuando in questi giorni delle indagini di carattere statistico e cercheremo di esaminarle. Tuttavia diciamo che dall'analisi di tutti gli operatori emerge un sostanziale differenziale che viene indicato nel 30 per cento circa tra domanda ed offerta; probabilmente si tratta di una percentuale molto alta; la realtà è quasi certamente più bassa. Questo significa che, presumibilmente, esistendo una situazione fisiologica di eccedenza di capacità di carico dovuta a ritorni a vuoto e così via, vi sono circa 30.000 imprese individuali, ovvero 30.000 autoveicoli adibiti al trasporto merci in più rispetto alle esigenze del mercato. È questo un problema veramente grave per la situazione generale del settore.

In effetti le tensioni avute negli anni passati, e che in parte abbiamo tutt'ora nella categoria, rivelano il fatto che esiste una condizione di mercato pesante, che non è uguale per l'intero settore dell'autotrasporto, perchè ci sono delle differenze tra il grande trasportatore strutturato ed il piccolo trasportatore, il famoso padroncino, che non ha capacità di commercializzazione della propria capacità di trasporto. Pertanto esiste questo differenziale; esiste una condizione negativa per la categoria ed esiste il problema di andare ad un ridimensionamento della capacità di trasporto rispetto alla offerta.

Allora noi abbiamo ipotizzato, insieme ad altre organizzazioni, un provvedimento di esodo dalla categoria, attraverso le varie possibilità esistenti che riguardano sia il prepensionamento, sia la cessione di azienda; quindi un incentivo, in ogni caso, alla cessazione dell'attività, con conseguente riduzione del numero delle autorizzazioni disponibili a livello nazionale.

Tuttavia ci siamo resi conto che questo provvedimento, al di là degli aspetti di carattere finanziario (per cui proponiamo anche noi la possibilità di avere un autofinanziamento, per lo meno parziale, attraverso un incremento della parte fiscale del prezzo del gasolio) non è sufficiente, nel senso che dovrebbe essere associato, per esempio, al blocco delle autorizzazioni, già in

atto da qualche tempo. Peraltro i due elementi posti insieme non garantiscono la categoria da una parte, nè i produttori di veicoli industriali dall'altra, che sono in larga misura l'altra faccia del problema e che premono, viceversa, per l'ampliamento del numero delle autorizzazioni.

Allora la nostra ipotesi di soluzione non è relativa semplicemente alla proposta di esodo dalla categoria, ma è relativa ad una combinazione di provvedimenti che riguardano da un lato l'esodo e, dall'altro, per un periodo molto limitato, il blocco delle autorizzazioni e l'avvio di tutte le procedure necessarie per una armonizzazione con la Comunità europea sull'accesso alla professione. Poi, riguardo al 1992, facciamo anche un'ipotesi di introduzione di un veicolo unico a carattere europeo, quindi non differenziato a seconda dei territori, ma che consenta un mercato del veicolo industriale a carattere europeo; in pratica un veicolo corrispondente a quanto già concordato dai Ministri dei trasporti in sede CEE: 40 tonnellate di peso totale massimo a terra, che comporterebbe una revisione totale del parco veicolare nazionale.

In questo senso, riteniamo di poter avere una combinazione di interessi della categoria e del settore della produzione dei veicoli industriali, operandosi evidentemente tra due fronti per un riadattamento complessivo della capacità di trasporto sotto l'aspetto tecnico e quantitativo.

Tuttavia questo tipo di operazione, secondo noi, non può aspettare la data fatidica del 1992, perchè a tale data sarà già compiuto il processo di unificazione del mercato. Noi abbiamo già oggi dei fenomeni in corso per cui le grandi imprese di trasporto su gomma operano attraverso processi di internazionalizzazione. In pratica, si tende già oggi a superare la barriera delle frontiere attraverso operazioni normali di natura commerciale e le grandi imprese di trasporto sono già presenti sui mercati esteri ed operano di fatto. Quindi non si può ipotizzare un'attività di natura legislativa che consenta certe cose a partire dal 1992. Bisogna partire, a nostro avviso, nel più breve tempo possibile per arrivare a quella data avendo predisposto già tutto.

Questa operazione relativa alla quantificazione delle imprese di autotrasporto con riferimento quindi all'esodo, all'accesso alla professione e al veicolo unico europeo, a nostro avviso può essere immediatamente posta in essere, però non è l'unica operazione da compiere.

Anche in base a quanto indicato nel nostro documento, ci sembra che un altro termine fondamentale sia quello dell'incentivazione dell'associazionismo. In proposito abbiamo avanzato precise proposte operative. Vorrei sottolineare che il nostro interesse all'associazionismo non è dovuto solo al fatto che rappresentiamo i soci di cooperative, sia a proprietà collettiva sia a proprietà divisa, e quindi una forma particolare di padroncino, ma anche al fatto che a nostro avviso, complessivamente, il mondo dell'autotrasporto non può reggere nella situazione economica attuale nella prospettiva del 1992. Tendenzialmente l'impresa cosiddetta monoveicolare avrà vita breve, scomparirà economicamente, a meno che non si associ in forma cooperativa o consortile acquisendo in quella dimensione la propria capacità operativa. Sotto questo aspetto portiamo anche una proposta di modifica dal punto di vista sostanziale della figura giuridica del trasportatore singolo, il cosiddetto padroncino. Se sono vere le analisi che facciamo, per cui il trasportatore singolo in realtà non è una figura imprenditoriale, nel senso che non ha capacità imprenditoriali essendo succube di condizioni di mercato estranee

alla sua impresa e tra l'altro molto spesso si è trasformato in padroncino da dipendente per condizioni legate alla situazione del mercato del lavoro, allora possiamo anche fare un'operazione che chiarisca tale aspetto, precisando che quella del padroncino in realtà è una figura di lavoratore autonomo e quindi corrisponde a queste caratteristiche e non a quelle dell'impresa. Ne deriva che non deve essere necessariamente gravato da una serie di incombenze di natura giuridica, fiscale, burocratica e in tal senso affermiamo uno spazio di natura tariffaria regolabile anche attraverso la magistratura del lavoro, quindi al di fuori delle normative vigenti per il settore, le quali per altro non hanno trovato un'applicazione effettiva (sappiamo tutti che si registra un'evasione costante delle norme tariffarie).

Attraverso questa operazione consentiamo un chiarimento di natura strategica, nel senso che l'andamento del mercato - per come lo vediamo noi ma anche per come lo vedono in generale tutti, se non si vogliono fare mistificazioni - porterà inevitabilmente ad una situazione per cui, tra qualche anno, le imprese di trasporto che saranno effettivamente sul mercato, le uniche che potranno operare in termini concreti, saranno le grandi imprese che tendono a ristrutturarsi anche in questa fase in vista del 1992 e le forme associate del trasporto. Il padroncino, il cosiddetto trasportatore artigiano, tenderà di fatto a non essere più competitivo.

Secondo le nostre previsioni, per poter sopravvivere nel mercato europeo ci sarà la necessità, per le imprese di trasporto, di effettuare ampi investimenti, in particolare di natura informatica e telematica, senza i quali non sarà possibile operare. Lo diciamo anche in riferimento ad operazioni che le grandi imprese produttrici (FIAT, Olivetti, IBM, e così via) stanno effettuando nel settore del trasporto, ipotizzando imprese specifiche per la logistica ed il futuro del trasporto stesso, senza le quali chi opera nel settore sarà completamente tagliato fuori.

Noi riteniamo, quindi, che sarà necessario operare per l'incentivazione concreta all'associazionismo (finalizzata però anche agli investimenti di natura informatica e telematica, che rappresentano il futuro del settore) con una selezione mirata di provvedimenti legislativi. Qualche anno fa ci fu un tentativo, sia pure molto limitato, di compiere questo tipo di operazione con il credito agevolato, che ebbe una vita breve, anzi una non-vita per varie vicende; a nostro avviso è fondamentale ritornare a provvedimenti di natura finanziaria.

Credo che quanto abbiamo indicato all'interno del documento, sia pure sinteticamente, corrisponda tutto sommato alle necessità più impellenti che si registrano nel settore. Ribadisco che non si tratta di aspettare il 1992, ma di cominciare ad operare immediatamente. Se lavoriamo per quella data, evidentemente arriveremo quando tutto è già finito; se lavoriamo per l'oggi, probabilmente otterremo invece un risultato positivo.

Vorrei ora svolgere alcune osservazioni conclusive per quanto riguarda le problematiche cui ha accennato il collega Arconti in rapporto agli altri modi di trasporto. Anche qui, a partire dall'ottica dell'autotrasporto e sposando in pieno quello che è stato detto, ritengo che uno degli elementi fondamentali per i quali occorre provvedere, sia rispetto ai vari modi di trasporto che rispetto ad un problema generale di impostazione della politica dei trasporti, sia la individuazione di meccanismi di incentivazione dell'intermodalità. Essa, a nostro avviso, è l'unico modo - anzi, «intermodo» bisognerebbe dire - che permetterà alle ferrovie di sopravvivere e di

espandere eventualmente la propria quota di mercato e consentirà al cabotaggio nazionale di svolgere un ruolo effettivamente positivo. Infatti, anche qui il rischio è, in particolare per il cabotaggio, l'estromissione totale delle compagnie di bandiera nazionali e l'arrivo di compagnie estere o di bandiere-ombra (cosa ancora più probabile) in presenza di situazioni di economia di mercato rispetto alle quali, poi, evidentemente tutti dovremo alzare le braccia perchè non potremo far altro che constatare che sono state le leggi dell'economia a causare certi fenomeni.

RUGGERO. Signor Presidente, la data del 1992, come giustamente sottolineavano i colleghi che mi hanno preceduto, rappresenta uno spauracchio per il settore. In effetti, la concorrenza che alcuni sistemi di trasporto merci europei, primi fra i quali quello olandese e quello tedesco, possono esercitare nei confronti del nostro sistema di trasporto merci su gomma deve farci riflettere e tentare di capire perchè essi attualmente sono più avanzati e competitivi commercialmente rispetto al nostro.

Uno dei principali fattori di differenza si basa sulla migliore distribuzione dei traffici e dei viaggi, con un sistema automatizzato. Ciò sarebbe un grosso vantaggio ai fini del riequilibrio commerciale del nostro sistema nei confronti dei vettori stranieri e farebbe sì (mi riaggancio a quanto rilevava il collega Lopez poc'anzi) che la grossa piaga dei ritorni a vuoto, che raggiunge a volte percentuali del 30-40 per cento sul globale dei viaggi, possa essere con il tempo riassorbita, portando il nostro sistema ad essere più concorrenziale.

Un altro fattore di disequilibrio rispetto ai sistemi stranieri, ed ai sistemi CEE in particolare, è quello tariffario. Attualmente vi è un disavanzo tariffario reale, quantificabile attorno al 15-20 per cento, rispetto ai sistemi tariffari a noi vicini quali quello tedesco o francese. Occorre affrontare in modo dettagliato ed incisivo una ristrutturazione del sistema tariffario passando, per le imprese strutturate, a tariffe di riferimento, mentre dovrebbero essere tutelate le tariffe di base per i trasportatori monoveicolari.

Per quel che concerne le dotazioni di ordine logistico del nostro mercato del trasporto merci, già è stato detto qualcosa circa la ristrutturazione tecnica dei veicoli. Occorre aggiungere una piccola notazione a margine per quel che riguarda la ristrutturazione del nostro sistema viario ed un più adeguato sistema di sostegno degli autotrasportatori lungo le reti autostradali e stradali, con sistemi di informazione e di assistenza del trasportatore che attualmente sono del tutto assenti. Mi riferisco ad esempio ai parcheggi custoditi, ai sistemi di informazione computerizzata, che forniscano in tempo reale dati sull'andamento del traffico, e così via.

Voglio poi dire che si dovrà dare una spinta per portare al riequilibrio, in previsione del 1992, del nostro mercato del trasporto merci con quelli stranieri ed alla completa attuazione delle misure di qualificazione professionale ai fini dell'accesso alla professione stabilito dalle direttive CEE per i trasportatori della Comunità.

COLLINI. Dopo il contributo dato dai miei colleghi e dopo la risposta scritta ai quesiti che ci ha posto l'8^a Commissione del Senato, non tanto per un'indagine conoscitiva, ma per entrare nel merito dei problemi e trovare il sostegno legislativo affinché il nostro mercato dell'autotrasporto merci su gomma non si presenti decadente nel confronto con le altre realtà europee,

non restano molte cose da dire. Credo però che quanto è stato detto porti alla necessità di una riflessione politica di tutti. Possiamo continuare a far sforzi, il Governo per la sua parte ed alcune organizzazioni che rappresentano i lavoratori dell'autotrasporto dall'altra, per uscire da questa crisi quando ci troviamo di fronte ad un perpetuarsi della stessa che sfocia in lotte violente e cruente e molte volte non motivate? Credo allora che sia da ribadire un'esigenza che abbiamo già posto al Ministro, ma che non abbiamo indicato come risposta scritta perchè non se ne faceva cenno nei quesiti che ci erano stati posti. Riteniamo però che vada rimarcata nuovamente questa sera in modo convinto. Mi riferisco alla necessità, ai fini di poter operare con serietà, di costruire un protocollo di relazioni sindacali tra le organizzazioni dell'autotrasporto, l'utenza ed il Governo, realizzando cioè un codice di autoregolamentazione sia per le organizzazioni dell'autotrasporto che per l'utenza dell'autotrasporto stesso (con norme pattizie per il raffreddamento dei conflitti) e per il Governo (che deve stabilire un suo ruolo di garanzia pubblica). Questo deve essere un fatto ed un atto obbligato se vogliamo realmente entrare in un modo nuovo in una situazione storicamente pericolosa. Se non si definisce anche questo concetto, si rischia di lasciar vivere un soggetto ricattatore del paese.

Noi abbiamo sempre utilizzato l'intelligenza e la cultura delle organizzazioni sindacali tradizionali, ma il nostro paese non può essere sottomesso a ricatti e a forme di lotta che hanno sempre una durata che si aggira intorno ai 10-12 giorni, con gravi crisi per l'economia del paese e con accordi farsa fatti per sospendere gli scioperi, accordi, che, come la storia ha dimostrato, hanno portato sempre conseguenze negative. Non si può definire per legge una tariffa tra le organizzazioni di rappresentanza e il Ministro tenendo fuori l'utenza, che è poi la parte attiva nel pagamento delle tariffe stesse.

Abbiamo realizzato anche una documentazione su queste cose che possiamo eventualmente consegnare. L'abbiamo comunque già inviata nel mese di ottobre al Ministro e credo proprio che l'iniziativa assunta dall'8^a Commissione del Senato, che entra nel merito concreto dei quesiti posti dalla situazione senza fare le solite disquisizioni lessicali, comporta anche un atto di coraggio. Sappiamo che le altre organizzazioni di rappresentanza non sono disponibili; noi crediamo che, se tutti nel nostro paese faranno uno sforzo per portare ordine e regolamentazione nel comparto, è questo un campo che non è inferiore per responsabilità e per utilità al trasporto su rotaia, su aereo e via mare. È anzi uno dei servizi indispensabili perchè, fino a prova contraria, la gomma trasporta oltre il 90 per cento del prodotto del nostro paese. Credo che questo sia un dato di cui occorra anche parlare con coraggio se si vuole veramente puntare al 1992 con una strategia politica e costruire anche una situazione di relazioni sindacali come quella che esiste nel nostro paese per tantissime altre realtà dal dopoguerra ad oggi. In questo settore non esistono problemi di relazioni sindacali, ma esiste sempre il problema nel momento in cui, non risolvendosi i conflitti, si minacciano e si realizzano forme di sciopero, di fermata o di serrata. Su queste, peraltro, nascono anche le contraddizioni, perchè i personaggi di rappresentanza del mondo dell'autotrasporto le chiamano serrate quando si riferiscono al comportamento di una determinata associazione, mentre le chiamano momenti di tutela del settore quando sono loro a bloccare il paese per dieci o più giorni. Anche questo aspetto credo che, ognuno per la propria responsabilità, sia da non sottovalutare, ma anzi da mettere insieme agli altri problemi in quanto ritengo necessario valutarli in un contesto complessivo.

DI LINO. Signor Presidente, ritengo di dover fare alcune precisazioni e puntualizzazioni circa le problematiche che sono state poste attraverso quelle domande e richieste di chiarimenti che ci sono state inviate.

In aggiunta alle cose di cui già si è detto, nel questionario vi era una domanda specifica che riguardava una nostra valutazione come organizzazioni ed un nostro giudizio sulla funzione e sulla funzionalità degli organi istituzionali preposti a determinati compiti, cioè del comitato provinciale dell'albo e dei comitati regionali, per sapere se e come funzionano e con quali finalità operano. Abbiamo espresso per iscritto un giudizio nettamente negativo, appunto, circa il non funzionamento e la non funzionalità degli stessi. Questo giudizio è stato accompagnato - se così si può dire - da una controproposta.

Ora, tenendo presenti le valutazioni che facevano prima i colleghi, ne voglio evidenziare una di carattere sostanziale: all'interno di questo settore, finché non si definirà con chiarezza la coesistenza improbabile di interessi diversi e diversificati, e qualche volta contrapposti (cito a mo' di titolo il rapporto imprese strutturate-padroncini), rimarrà sempre l'impronta di un'istituzione come il comitato centrale in cui si discute, si prendono orientamenti e decisioni su basi assolutamente non compatibili tra loro. Faccio l'esempio della definizione e discussione di linee di orientamento sulle politiche tariffarie. Secondo i dati medi pare che un parametro probante può essere il rapporto costi/ricavi di una impresa media con un fatturato di 13 miliardi. Ci chiediamo, però, se questo parametro è utilizzabile anche per il padroncino, visto che si continua ancora con la pantomima di volerlo considerare alla stregua di una impresa. Su questo piano possono intervenire gli organi istituzionali preposti al settore con un cambiamento di metodo nell'individuare i problemi dell'operatore monoveicolare (cioè il padroncino) e quelli dell'impresa strutturata: anziché utilizzare un metodo uniforme dovrebbero adottare dei criteri diversificati per questi due soggetti.

Come organizzazione sindacale diamo a questo aspetto una importanza fondamentale, perchè nel momento in cui in sede istituzionale si definiscono i criteri per entrare nel merito delle questioni relative ad un così importante segmento del trasporto, molto probabilmente saremo finalmente nelle condizioni di rendere concreti e specifici quegli orientamenti che finora sono stati solo delle enunciazioni generiche. La gamma della nostra rappresentatività comprende anche i lavoratori dipendenti delle imprese strutturate dell'autotrasporto, quindi abbiamo potuto tirare le somme sui risultati conseguiti con la ristrutturazione delle imprese: tale ristrutturazione non ha portato ad incrementi di produttività, ma ha soltanto determinato una graduale riduzione del costo del lavoro.

A questo punto, dunque, occorre definire una sede nella quale tutte le forze sociali ed economiche presenti nel settore possano misurarsi con i problemi veri e non con le ideologie, perchè se oggi dobbiamo dare delle risposte complessive ai problemi dell'autotrasporto, è necessario che prima venga individuata una gamma di priorità degli interventi da realizzare, in modo da venire incontro alle reali esigenze degli autotrasportatori. Il primo interlocutore, in questo caso, verrà individuato senza dubbio nel padroncino. È bene, però, che si intervenga anche a livello legislativo per la definizione di un comitato centrale dell'albo anche per l'operatore monoveicolare, albo che prenda in considerazione i reali problemi di questo tipo di autotrasporta-

tore. Solo in questo modo è possibile fare maggiore chiarezza nel settore e portare un maggiore equilibrio fra i vari operatori del settore stesso in modo da renderli tutti concorrenziali rispetto a quelli di altri paesi europei.

Un'altra questione che vorrei sottolineare, anche se ne ha già parlato il collega Collini, riguarda il codice di autoregolamentazione, elemento non scindibile da quanto ho affermato finora. In proposito abbiamo inviato al Ministero dei trasporti una documentazione contenente suggerimenti e proposte. Anche qui occorre dare con urgenza delle risposte, perchè in caso contrario si devono prevedere gli stessi fenomeni che hanno caratterizzato l'ultima vertenza (cioè serrate, controserrate, blocchi stradali, e via dicendo), fenomeni di fronte ai quali ognuno si dichiara impotente a gestire e a governare - istituzioni comprese - ed obiettivamente lo è. Quindi, questi elementi di ordine strutturale, di ordine politico e giuridico non devono continuare ad intervenire con quella conflittualità con cui si è andati avanti fino adesso, perchè così facendo si produrranno solo risultati negativi e certamente non utili alla soluzione dei problemi sui quali stiamo discutendo.

PRESIDENTE. Signor Di Lino, non capisco se lei propone di espungere dall'attuale albo gli imprenditori oppure propone la creazione di due albi distinti, uno per il padroncino e l'altro per l'imprenditore.

DI LINO. La riforma potrebbe consistere in una nuova articolazione delle funzioni dell'albo oppure nella istituzione di un albo separato per i trasportatori individuali.

PRESIDENTE. Quindi lei propone la creazione di un altro albo?

DI LINO. Esatto.

PRESIDENTE. Questo, però, sul piano applicativo comporterebbe dei problemi. Ad esempio, chi gestirebbe le tariffe? Attualmente ci si sta avviando verso la contrattazione collettiva ed il sistema della tariffa «a forcilla» è morto ancora prima di nascere. Ora, poichè il piano generale dei trasporti indica che negli accordi collettivi dovrà essere compreso anche il sistema delle tariffe, la sua proposta diventerebbe di difficile applicabilità. Non riesco ad immaginare l'esistenza di due albi distinti senza creare difficoltà agli stessi operatori economici e al rapporto tra utenza ed autotrasportatore. Forse sarebbe più adatto un unico albo, diviso in varie sezioni a seconda della grandezza dell'impresa. Comunque, questo è un argomento che va approfondito.

LOPEZ. Anche attualmente non è il comitato centrale dell'albo che contratta le tariffe; le recepisce di fatto e le propone dopo che c'è stata una contrattazione portata avanti dalle singole organizzazioni. Quindi il problema è abbastanza superabile.

LA PORTA. Signor Presidente, rispetto al problema della composizione della forza lavoro nel nostro autotrasporto, vorrei sottolineare che noi come organizzazioni sindacali confederali rappresentiamo i lavoratori dipendenti delle imprese strutturate e contemporaneamente anche i lavoratori auto-

mi associati. Per quanto riguarda il lavoro dipendente, siamo ormai da anni in polemica con l'impresa strutturata che, strumentalmente, secondo noi, imposta tutto il discorso di concorrenza con i vettori esteri in particolare, e se vogliamo, anche con l'impresa più piccola, in chiave di contenimento del costo del lavoro. Tutti i nostri problemi deriverebbero dal fatto, ad esempio, che all'estero il lavoro nel trasporto avrebbe dei costi inferiori, cosa che è da dimostrare perchè in realtà la competitività della organizzazione dei traffici all'estero si basa sul diverso assetto dell'impresa, su una diversa organizzazione del mercato del trasporto, su una diversa organizzazione logistica e commerciale. Ci sono seri dubbi perciò che esista una responsabilità della politica salariale nella scarsa concorrenzialità dei vettori italiani. La realtà è che le aziende, anche per l'assenza di un quadro di programmazione reale, hanno preferito ristrutturarsi prevalentemente in imprese commerciali organizzatrici di traffico, lucrando sullo scorporo delle fasi essenziali del ciclo produttivo quale la manipolazione delle merci, la trazione su strada, l'operatività doganale, eccetera, contenendo i costi sostanzialmente alla pura intermediazione.

Tutto questo ha frenato uno sviluppo equilibrato e solido del settore verso strutture imprenditoriali che fossero adeguate all'organizzazione di traffici più rilevanti, nei collegamenti nazionali ma soprattutto internazionali. È per questo che, come già è stato detto, perdiamo terreno anno per anno rispetto ai vettori stranieri. Lo stesso estendersi, qualche volta in maniera disordinata, di un settore polverizzato del lavoro autonomo in qualche modo nasce da questo tipo di politica aziendale che è stato adottato dalle imprese strutturate del settore. Questo ci ha appunto limitato nella capacità di rispondere alla concorrenza dei vettori stranieri, anche perchè i padroncini con tutta la loro iperproduttività, con un costo di lavoro basso, poi non hanno una capacità acquisitiva commerciale che permetta loro di reggere sul piano della concorrenza.

Le proposte che noi facciamo si muovono in direzione di un sostegno e stimolo all'impresa strutturata, ma anche di consolidamento del mezzo autonomo attraverso associazionismo ed esodo; riteniamo anche essenziale che si presti attenzione all'aumento di capacità del parco dei mezzi, nel senso che questa dovrebbe essere contenuta soprattutto in prospettiva, quando avremo un sistema informatico che ridurrà i viaggi a vuoto e che porrà ancora più drammaticamente un problema di esubero reale. Si tratta di proposte che tendono a difendere contemporaneamente sia il lavoro dipendente nell'impresa strutturata, sia il lavoro autonomo.

La seconda cosa che vorrei sottolineare è che è necessario un quadro normativo che precisi i ruoli più specifici di ciascuna componente all'interno dell'autotrasporto e nel settore dei trasporti più in generale. In questo senso vanno appunto le proposte che faceva Arconti nel suo intervento. Questo è importante perchè in Italia la figura del padroncino, che va riorganizzata, è una risorsa. Altrove, in qualche modo, paradossalmente (ad esempio i tedeschi), ce la invidiano, hanno dei timori. Quindi utilizziamo, riorganizzandole, le risorse che abbiamo. Anche la presenza nell'autotrasporto di questa forza così ampia è positiva se, però, la riorganizziamo e gli diamo un contesto di operatività che sia congeniale all'economicità più generale del servizio ed anche ad una condizione umana e sociale accettabile, dignitosa, che non sia di autosfruttamento, di iperproduttività eccessiva, con tutta una serie di conseguenze negative anche su altri piani.

È pertanto importante un quadro normativo che precisi i ruoli più specifici dei vari vettori e delle imprese di trasporto per dare anche un contributo fondamentale al riassetto del sistema delle merci in Italia, che è un problema reale. Se noi, in sostanza, non riorganizziamo l'autotrasporto, non incoraggiamo l'intermodalità cui faceva cenno Lopez, che rappresenta la scelta fondamentale del piano generale dei trasporti, nè il trasporto combinato strada-ferrovia, nè il cabotaggio marittimo (combinata strada-mare) possono essere realizzati in concreto; occorre che vi sia un riassetto del sistema e che ci siano anche le normative legislative, amministrative, e gli interventi che siano funzionali a questo. Le stesse norme sulla rottamazione che sono state fatte negli anni scorsi hanno dei limiti perchè hanno contribuito a riqualificare il parco ma non si sono impegnate, ad esempio, in direzione dell'intermodalità e non si sono preoccupate di spingere in direzione dell'associazionismo e quindi della riorganizzazione del trasporto in chiave di un riassetto più ampio che sia da questo punto di vista più adatto, disponibile, più capace di intermodalità di quanto non sia il singolo padroncino abbandonato a sè stesso, che non ha queste possibilità.

Quindi c'è un'attenzione da sviluppare, che noi ci sentiamo di sottolineare al Parlamento, sulla priorità dell'autotrasporto merci come una chiave con la quale agire rapidamente per poter poi in concreto far marciare anche altre scelte importanti come il cabotaggio, il trasporto combinato, che non sono in alternativa ad un ruolo fondamentale del trasporto su strada, ma possono riequilibrare e dare al nostro sistema del trasporto quella capacità di reggere alla forte concorrenza straniera che si basa proprio sulla capacità di essere intermodali, sulla capacità di avere rapporti, ad esempio, della ferrovia con la strada, della strada con le vie d'acqua, dei porti con i trasporti terrestri.

PUIA. Ritengo che per rafforzare quanto hanno detto i colleghi alcuni esempi rendano chiara l'idea di quanto sia, nonostante tutte le leggi, i decreti, le circolari ministeriali, deregolamentato questo settore.

Abbiamo una situazione tariffaria effettiva che, nonostante gli aumenti dei traffici, è in diminuzione dal 1980 in maniera costante. La tariffazione delle aziende strutturate è legata a questa tariffazione che va continuamente scontata nonostante gli aumenti tariffari previsti per legge. C'è una totale incapacità da parte degli organi di controllo di verificare l'applicazione delle norme vigenti. È questo il dato che spinge le aziende strutturate a diventare agenzie di traffici; quando, poi, l'ultimo decreto ministeriale sull'aumento tariffario autorizza lo sconto in presenza di intermediazione, ci rendiamo conto che non c'è nessuna volontà espressa dalle parti. (Di Lino sottolineava le contraddizioni all'interno dei comitati dell'albo) sul fatto di rappresentare interessi diversificati e trovare una mediazione sul piano organizzativo; ciò pone dei seri dubbi sulla funzionalità reale dei vari albi, sia quello centrale che quello periferico.

Quindi esiste una situazione per cui sicuramente occorre una legislazione chiara, una volta per tutte, in cui si stabiliscano dei punti di riferimento fissi. Al 1992 si potrà arrivare, in buone condizioni, dal punto di vista dei trasportatori, a patto che oggi ci sia un minimo di orientamento fisso e stabile; non ci può essere interesse comune tra chi rappresenta l'intermediazione, tra chi rappresenta i lavoratori dipendenti e tra chi rappresenta la funzionalità dello Stato. Si dovrebbe riuscire, tramite i vari Ministeri, a trovare

un punto di riferimento univoco. È ovvio, pertanto, che ci deve essere la volontà (e il Parlamento deve cominciare a determinarla) di stabilire un punto di riferimento fisso per quanto riguarda l'autotrasporto, e tutti gli altri Ministeri devono avere una funzione che non può essere solo notarile.

Per quanto riguarda l'albo provinciale, farlo riunire per ratificare quanto gli uffici competenti hanno già verificato non serve a molto. Se le condizioni morali, giuridiche o finanziarie di iscrizione, o la certificazione relativa alla cancellazione sono già state decise, l'albo provinciale ne prende solamente atto e la sottoscrive, perchè non ha elementi di controllo o di verifica. Il comitato centrale diventa una cassa di risonanza di interessi diversi, spesso contrastanti al punto che, a volte, i componenti del comitato centrale non sono d'accordo con la composizione stessa dell'albo. Questo sta avvenendo nell'ultimo comitato centrale, per cui si devono verificare le volontà, gli interessi e le finalità stesse.

Credo che bisogna attivare tutta una serie di strumenti di controllo efficaci (lo dicevano prima i colleghi) nel momento in cui esiste un'agenzia che acquisisce i traffici e questo traffico riguarda personalità differenti: il padroncino per quanto attiene la raccolta (quello sotto i 60 quintali a pieno carico) e l'azienda organizzata che smista i vari traffici sul piano nazionale (abbiamo, quindi, il padroncino e l'azienda monoveicolare che si occupa del trasporto sulla lunga distanza). Vi è infine un'agenzia, o la stessa azienda, che raccoglie il traffico nelle sue varie provenienze e si occupa dello smistamento con altri padroncini dentro i centri urbani. Nonostante questo, i costi diminuiscono. Si tratta dell'elemento più importante perchè, alla fine, la collettività è quella che ne paga i costi, in vari modi e a vari livelli.

Ritengo che le cose dette finora e gli elementi che stiamo dando dovrebbero aprire una visione diversa dell'autotrasporto, che non è soltanto quella folcloristica del TIR o, semplicemente, romantica del viaggiatore delle strade. Si tratta di un problema molto più complesso che, secondo noi, va visto in quelli che sono tutti i risvolti di carattere occupazionale, previdenziale e assicurativo e rispetto anche alle varie evasioni - a vari livelli - delle norme e delle leggi che regolano la vita dello Stato.

MARNIGA. Data l'ora, farò un intervento brevissimo. Per cominciare, vorrei un chiarimento su una questione fondamentale in relazione alla quale sono state poste già altre domande: mi riferisco alla questione dell'albo che non ho ancora capito bene come volete impostare. Emerge chiaramente - anche per le mie conoscenze - il modo in cui si raccolgono le informazioni per l'albo provinciale, ma, al di là di questo, è chiaro che all'interno dell'albo (quindi di questa professione) si sono strutturate delle aziende di dimensioni diverse, con necessità, caratteristiche ed interessi diversi. Ritengo, quindi, che si debba acquisire il dato di fatto che vi è l'impossibilità di accordare le varie volontà o i vari interessi. Una domanda era stata posta chiaramente dal Presidente, ma non ho ben capito la vostra risposta, per cui la ripeto: quale può essere la scappatoia o la soluzione che voi proponete? Quel che è certo è che l'albo provinciale e, credo, anche il comitato centrale nazionale così come oggi sono strutturati non funzionano, non danno risultati positivi per avviare alle questioni poste sul tappeto.

Si propone di fare un altro albo o almeno di tenere le aziende di una certa dimensione da una parte e quelle che hanno strutture aziendali meno ampie (il padroncino, o coloro che hanno pochissimi dipendenti) in un altro

albo. Ritengo che da parte vostra debba venire una risposta più precisa. Tuttavia, è chiaro che a chi fa una domanda, a chi presenta i requisiti richiesti (la capacità finanziaria, i certificati di cittadinanza, di buona condotta civile e morale) una volta rilasciata l'autorizzazione, è concesso l'esercizio della attività.

Ora, anche se ci stiamo avvicinando al fatidico 1992, non nutro grosse preoccupazioni perchè tutte le volte che si parla di apertura delle nostre frontiere scatta sempre un meccanismo di autotutela dei nostri interessi come se vi fosse la paura di un'invasione di barbari. Invece, una volta aperte le frontiere, possiamo anche noi andare a conquistare qualcosa all'estero. Ma la questione non è tanto questa quanto quella di cambiare finalmente la legislazione e stabilire, forse, dei requisiti in più, delle capacità in più, una professionalità maggiore. A questo riguardo credo che proprio alcuni corsi di addestramento possono servire ad accrescere la singola capacità professionale. Pertanto le Regioni possono pensare ad istituire, nei loro centri che sono dislocati sul territorio, dei corsi di addestramento per accrescere la preparazione professionale di coloro che conducono queste imprese.

Non riesco a capire la vostra proposta quando si parla del padroncino. Essa tende all'inquadramento di questa figura professionale avvicinandola più alla figura del libero professionista che a quella del vero lavoratore autonomo. L'artigiano, secondo me, è ancora un lavoratore autonomo; può usufruire di alcune agevolazioni che, diversamente, dovrebbero essere disposte con apposite leggi.

Anche in questo caso vorrei che ci chiariste in maniera precisa verso quale figura professionale di lavoratore vi orientate. Poi, è importante il discorso sulla qualità e sulla condizione dell'autotrasportatore, soprattutto di colui che è costretto in tempi molto brevi a percorrere distanze molto lunghe.

Si sa che più il conducente è affaticato più cresce il problema della sicurezza sulle strade e la possibilità di incidenti, per cui sarebbe estremamente opportuno - è un discorso che il Presidente mi pare voglia portare avanti e sul quale concordo - puntare alla realizzazione, soprattutto sulle autostrade, di efficienti aree di servizio affinché il conducente che si sente stanco possa fruire di quei servizi che sono necessari per coloro che percorrono le strade tutti i giorni per motivi professionali e anche per coloro che una volta tanto devono fare viaggi molto lunghi e hanno bisogno di quei *comfort*, che ritemprano il corpo e lo spirito, consentendo poi maggiore attenzione durante la guida.

Sono pienamente d'accordo sul problema dell'intermodalità, ma non mi dilungo sull'argomento perchè mi pare che in proposito il discorso sia stato esauriente.

Gradirei, invece, dei chiarimenti sulla questione della formazione degli albi nonchè in merito alla qualificazione giuridica del padroncino, perchè secondo me l'attività dell'autotrasportatore sta diventando sempre più simile a quella di un'impresa piuttosto che ad una libera professione.

ARCONTI. Signor Presidente, per quanto riguarda la figura professionale dell'autotrasportatore, magari daranno una risposta più precisa gli altri colleghi.

In merito, poi, alla diversificazione all'interno dell'albo, mi rendo conto che probabilmente anche fra di noi come organizzazioni sindacali,

confederazioni, sindacato di settore ci potrebbe essere una dialettica, che voglio fare totalmente salva. È ovvio che per me che sono il segretario di una federazione è facile essere più radicale nell'affrontare le cose, mentre probabilmente lo è di meno chi è a contatto con una realtà che deve gestire direttamente. Certo è, però, che se noi, per esempio, prendessimo come parametro di riferimento reale l'ipotesi di una distinzione tra mercato delle lunghe distanze e mercato delle medie e brevi distanze, questo immediatamente porrebbe il problema delle caratteristiche, non solo professionali ma anche strutturali, di accesso all'albo e quindi si presenterebbe il problema di un albo che scinda questi due momenti.

PRESIDENTE. Cioè che sia selettivo.

ARCONTI. Appunto, signor Presidente. Sono cose abbastanza dure da affrontare e far passare, però dal mio punto di vista la risposta al quesito diventa semplice, fermo restando - ripeto - il parere dei colleghi su tale argomento.

DI LINO. Signor Presidente, faccio semplicemente un'annotazione. Capisco bene che questa proposta possa creare perplessità perchè deve essere necessariamente puntualizzata sia sul piano politico, sia su quello tecnico, il che presupporrebbe la necessità preventiva di definire concettualmente l'autotrasporto. Se partiamo dal presupposto ovvio, elementare, che il problema dell'autotrasporto delle merci oggi in Italia è il problema della piccolissima impresa e del padroncino, non dico automaticamente ma con notevole agilità arriviamo ad uno dei momenti determinanti, al quale si può approdare attraverso una selezione a decrescere. Il padroncino, secondo i canoni convenzionalmente riconosciuti, può essere configurato - non dal punto di vista teorico ma da quello della sua integrazione con il mercato - un'impresa? Esaminiamo questo aspetto. In primo luogo, ha autonomia nel definire la rete di commercializzazione del prodotto da trasportare? In secondo luogo, ha possibilità e capacità di decidere commercialmente con le imprese produttive la tariffa utile per determinare un sano equilibrio tra costi e ricavi? In terzo luogo, ha un ambito di autonomia rispetto a tutti gli altri agenti monoveicolari? A me pare che le risposte non teoriche, non politiche, non ideologizzate, siano nel mercato, abbiano la obiettività della perversità di questo mercato. L'operatore singolo non ha accesso all'impresa produttrice di beni, perchè quest'ultima, utilizzando in maniera starei per dire saggia le condizioni dell'autotrasporto, trasferisce la sua preferenzialità commerciale nei confronti dell'impresa formalmente strutturata, sapendo che con essa la determinazione tariffaria non si muove su parametri di costi determinati pure dalle variabilità di mercato, bensì esclusivamente sulla quantità del prodotto da trasportare.

PRESIDENTE. La quantità però è già prevista, ovviamente con possibili eccezioni, dalle varie condizioni, anche dalla tariffa «a forcella».

DI LINO. Certamente, signor Presidente, però questa quantità viene sottoposta a variabili, a movimenti non controllati, perchè da parte dell'impresa strutturata è immediatamente possibile, nei confronti dell'impresa produttrice di beni, una utilizzazione del trasporto fuori dalle

definizioni commerciali attuali. Esempio pratico: durante l'ultima vertenza dell'autotrasporto, mentre alcune organizzazioni si battevano a sangue su uno 0,25 per cento in aumento sulla tariffa, le aziende rappresentate da quelle stesse organizzazioni in varie parti del paese andavano a sottoscrivere accordi commerciali con le imprese produttive che vedevano il dimezzamento della tariffa su cui si stava discutendo. Questo significa che l'altro 50 per cento non acquisibile era già preventivamente ammortizzato da un certo uso della forza lavoro fuori dalla legittimità dei rapporti.

In secondo luogo, il padroncino è fortemente condizionato dal mercato perchè attorno a questo mercato agisce anche un altro elemento: la concorrenzialità diretta con l'altro padroncino. E trattandosi di un esercizio amplissimo, va da sè (anche qui secondo regole minime dell'economia così come è nel nostro paese) che si registrano ulteriori ribassi dei costi, per cui, tirando le fila del discorso, si determina inevitabilmente la trasformazione della impresa di trasporto in agenzia detentrica dei traffici, ma non responsabilizzata sul momento immediatamente vettoriale. Si tratta di vera e propria intermediazione di manodopera.

Vi è un settore simile, quello del facchinaggio, per il quale sono previste sanzioni, penalità e illegittimità della intermediazione della manodopera. Ed anche per quanto riguarda i trasporti occorre definire un ambito legislativo certo sulla intermediazione della manodopera.

Vi è poi un'ultima questione da chiarire. Noi, per parlare con franchezza e non creare equivoci, immaginiamo - e quindi proponiamo - l'istituzione di un albo finalizzato, anche con tutte le sue articolazioni periferiche e provinciali, esclusivamente all'operatore monoveicolare ed alla piccolissima impresa. Questa è l'annotazione che volevo fare circa le serie perplessità espresse dal Presidente. Non c'è dubbio che questa proposta vada a rompere usi, consuetudini, costumi ed equilibri già consolidati; il problema è vedere se questi equilibri sono utili per immaginare un autotrasporto minimamente funzionale, non tanto rispetto alle scadenze quanto soprattutto rispetto all'economia interna. Noi crediamo che questo tipo di autotrasporto non è funzionale e che tutti gli orientamenti di carattere generale (l'intermodalità, l'esecuzione dei piani generali del trasporto, l'utilizzazione di centri naturali intermodali già esistenti quali possono essere i porti, eccetera) vengono vanificati se non si pone mano con certezza a questo tipo di problemi.

All'interno di tale problematica, quindi nell'ambito della strumentazione istituzionale, occorre valutare - e questo è l'altro punto cardine della questione - se questa figura operativa, che dal nostro punto di vista non è artigiana, stando almeno al ragionamento fatto prima, deve oggi essere individuata in quanto tale oppure contemporaneamente come soggetto ed oggetto di spinte aggregative: non sono interessato alle nominalità, a sapere se è un libero professionista o meno. In quest'ottica, il discorso ha evidentemente una certa rilevanza anche sul piano tecnico, ma per quanto mi riguarda - ripeto - ritengo importante avere la certezza giuridica che nei confronti di questa figura si operi per rendere l'associazionismo conveniente piuttosto che averlo come prodotto di scelte più o meno orientabili, pilotabili e manovrabili sul piano ideologico. Si tratta di operare delle scelte che convengano al mercato del trasporto, alla collettività e a chi poi il trasporto lo deve fare. Al di fuori di qualunque altro quesito, queste scelte vanno incentivate.

Tutto questo vuol dire che occorrono soldi! Da qui nasce la nostra proposta. Siamo anche orientati a definire le operazioni finanziarie attraverso l'aumento percentuale del carburante, indipendentemente dalle quantità tutte da verificare, per trasformarle in investimenti all'interno di questo settore finalizzato a questa figura. Ciò si riferisce anche al problema dell'esodo, cioè alla necessità di far uscire dal mercato determinati soggetti. Naturalmente deve essere un'uscita non penalizzante ma rivolta a corroborare ed irrobustire una scelta che non deve essere un'opzione ma un punto di appoggio strutturale ed organizzativo.

PRESIDENTE. Le valutazioni potranno essere fatte solo successivamente. Per quanto mi riguarda mantengo molte perplessità. La sua definizione delle varie figure, signor Di Lino, può essere anche esatta, a parte il fatto che anche l'artigiano giuridicamente è un'impresa, cioè un'impresa artigiana che ha una propria capacità giuridica. Occorre poi comunque pensare che, per fare i conti con le direttive comunitarie, dobbiamo soprattutto guardare alla professionalizzazione del settore che viene ritenuto da tutti indistintamente il fattore discriminante tra quelli che, avendo «quattro soldi in tasca», possono permettersi di comprare il camion e di fare il trasportatore, come fino ad oggi è stato, con tanto di iscrizione all'albo, e coloro che devono accedere attraverso esami, concorsi e prove selettive all'interno della professione. In una situazione del genere potrebbe essere possibile successivamente liberalizzare. Sarà il mercato che provvederà a regolare la vita e la morte delle imprese, fermo restando che anch'io sono dell'opinione che al 1992 occorre arrivarci con una ristrutturazione del settore.

Vi sono delle confusioni e delle contraddittorietà da chiarire. Ho visto, ad esempio, che sul rapporto 1 a 5 le vostre riserve, anche se finora in linea difensiva, sono state notevoli. Visto però che dalla limitazione che prevede il rapporto di un trattore e cinque semirimorchi viene escluso l'ambito internazionale, è avvenuto che molte imprese hanno fatto una filiale all'estero e quindi hanno potuto evadere la legge. Comunque di tutto questo si potrà discutere più approfonditamente in seguito.

Vorrei fare un invito ai sindacati, perchè poi l'oggetto di questo nostro colloquio sarà approfondito nel corso delle successive riflessioni. Ritengo infatti che i sindacati possano recitare un ruolo importante in questo discorso. Ad esempio, non abbiamo parlato del rispetto dell'orario da parte dei dipendenti. Credo che non vi sia una conflittualità in merito (anche perchè altrimenti ne avremmo parlato), però vi è il problema costituito dalle dogane che impongono determinati orari (è questa forse una riflessione ad alta voce che potrebbe anche cadere nel vuoto per l'impossibilità di operare in questo senso). Abbiamo la nostra esperienza su cui basarci; anche l'attuale regime delle dogane italiane avrà termine nel 1992, ed è questa un'occasione grandissima. Infatti viene calcolato che, con quarantamila lire per ogni ora di sosta di un TIR alla dogana, soprattutto quando si fermano le dogane per scioperi o per il termine dell'orario quotidiano, si raggiungono cifre di miliardi che si buttano via quotidianamente. Le organizzazioni sindacali, d'altronde, possono riferirsi, ad esempio, al settore dell'impiego pubblico in cui questi agenti doganali si riconoscono (salvo i Cobas, se ne dovessero esistere), nonchè compiere uno sforzo per trovare un accordo che componga le esigenze della fluidità del traffico e quelle della categoria. Non ci si può ovviamente rifare all'orario dei dipendenti del pubblico impiego, la cui

giornata lavorativa termina alle ore 14, perchè occorrerebbe fermare le dogane fino al giorno dopo. Si è tentato di risolvere questo problema attraverso l'incentivo delle ore di straordinario. Se a questo si deve arrivare attraverso pressioni sul Governo ci troverete forse alleati, ma il traffico non può continuare a sopportare queste condizioni.

Occorre, quindi, trovare una composizione tra le giuste esigenze dei lavoratori della categoria degli agenti doganali che operano in frontiera e la necessità che il traffico sia continuo, senza interruzioni, perchè il tutto si tradurrebbe in un enorme risparmio sull'economia dei trasporti. È questo, forse, un discorso che non compete ai rappresentanti sindacali. Potrebbe anche essere necessario assumere qualche doganiere in più, io non so quale sia la situazione in questo momento. Voi, comunque, con tutta la forza sindacale di cui disponete, sicuramente potete fare molto perchè si giunga ad una maggiore umanizzazione dell'autotrasporto su strada. A livello comunitario addirittura si obbliga l'autotrasportatore (sia esso padroncino o autotrasportatore dipendente) a fermare il mezzo per il tempo necessario al riposo. Parlando di questo argomento mi sono venute in mente le case per i ferrovieri che non sono considerate abbastanza confortevoli dai macchinisti dei treni. Ebbene, gli autotrasportatori non hanno neanche quelle case poco confortevoli, si devono accontentare di dormire su una cuccetta posta all'interno dell'automezzo. Ritengo importante, dunque, rivolgere maggiore attenzione a questo problema.

PUIA. Il principale problema, in proposito, è costituito dall'impossibilità oggettiva di verificare i tempi di guida. Esistono delle disposizioni normative che regolano i tempi di guida, ma gli operatori molto spesso riescono ad eluderle.

PRESIDENTE. Di questo argomento abbiamo già discusso. Comunque, vorrei qui ricordare che è in corso l'arruolamento di un certo numero di agenti di polizia stradale che saranno adibiti al controllo del trasporto di merci.

Desidero ora rivolgere a tutti voi un vivo ringraziamento per avere aderito alla richiesta di informazioni da noi avanzata. Se lo ritenete opportuno, in aggiunta a quelli che già ci avete inviato, potete far pervenire a questa Commissione ulteriori proposte, suggerimenti e dati che possono risultare utili alla nostra indagine. Dichiaro, quindi, conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOCT. ETTORE LAURENZANO