

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)

4° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 FEBBRAIO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE**Audizione dei rappresentanti della ANITA, della FITA, della FAI, della FIAP, della SNA, della UNITAI e della Federcorrieri**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>	AMBROGIO	Pag. 16, 17, 19
PATRIARCA (DC)	12	CARCANO	6, 7, 9
ULIANICH (<i>Sin Ind.</i>)	7, 8	COZZI	13, 14, 17 e <i>passim</i>
VISCONTI (PCI)	8, 12	LUONI	7, 8, 13 e <i>passim</i>
		REMONDINI	23
		SARZINA	4, 5, 6 e <i>passim</i>
		SATINI	13
		VALENTI	9, 15, 17 e <i>passim</i>

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per l'ANITA il presidente dottor Giacomo Sarzina e il segretario generale dottor Gaudenzio Marrocchi; per la FITA il segretario generale dottor Angelo Valenti; per la FAI il presidente dottor Emanuele Remondini, il vice presidente dottor Gianni Satini e il segretario generale dottor Paolo Uggè; per la FIAP il segretario generale dottor Fabrizio Porcaroli; per la SNA il presidente dottor Panfilo Paris e il dottor Melfa; per la UNITAI il presidente signor Luigi Carcano, il vice presidente dottor Livio Ambrogio e il segretario generale dottor Tullio Cozzi; per la Federcorrieri il presidente commendatore Orio Luoni e il segretario generale dottor Giuseppe Cesaris.

I lavori hanno inizio alle ore 11,20.

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).

È in programma oggi l'audizione dei rappresentanti dell'ANITA, FITA, FAI, FIAP, SNA, Unitai e Federcorrieri.

Se non vi sono osservazioni, verranno ascoltati insieme.

Vengono quindi introdotti i signori Giacomo Sarzina e Gaudenzio Marrocchi per l'ANITA; Angelo Valenti per la FITA; Emanuele Remondini, Gianni Satini e Paolo Uggè per la FAI; Fabrizio Porcaroli per la FIAP; Panfilo Paris e Melfa per la SNA; Luigi Carcano, Livio Ambrogio e Tullio Cozzi per la UNITAI; Orio Luoni e Giuseppe Cesaris per la Federcorrieri.

Audizione dei rappresentanti dell'ANITA, della FITA, della FAI, della FIAP, della SNA, dell'UNITAI e della Federcorrieri.

PRESIDENTE. Rivolgo innanzi tutto un saluto e un ringraziamento ai rappresentanti dell'ANITA, della FITA, della FAI, della FIAP, della SNA, dell'UNITAI e della Federcorrieri, intervenuti a questa seduta di udienza. Conti-

nuiamo oggi la nostra indagine conoscitiva sul settore dell'autotrasporto merci, indagine sollecitata dalla FIAP che aveva chiesto che venisse fatta chiarezza in questo settore. Abbiamo cercato, quindi, di individuare nel modo più ampio possibile le associazioni che compongono il settore dell'autotrasporto e stiamo gradualmente ascoltando le varie parti per giungere ad un rapporto finale.

Desideriamo altresì riconsiderare ciò che ancora manca per completare la riforma della legge n. 298 del 1974 e sperando di poter giungere ad una ristrutturazione globale del trasporto merci in vista dell'anno 1992, del quale parliamo continuamente ma che ci si presenta sempre come uno spettro.

Ringrazio tutte le associazioni qui presenti che hanno inviato le risposte ai nostri quesiti. Infatti, per accelerare i tempi, abbiamo scelto il sistema di inviare un questionario relativo a tutte le problematiche, soprattutto a quelle inerenti alle associazioni che dovevamo poi incontrare. Tale questionario con le relative risposte è stato distribuito ai componenti la Commissione e, a questo punto, cercheremo di rivolgere delle domande precise, in base alle risposte, per completare quanto le varie associazioni ci hanno già detto.

Vorrei iniziare io stesso a porre delle domande. Il primo quesito che avevamo posto si riferiva all'esodo degli operatori marginali, in particolare si chiedeva se l'esodo e l'associazionismo potevano essere due rimedi contro la frantumazione delle licenze e delle imprese. In merito all'esodo, è stato proposto dalla Confetra, e confermato dai sindacati CGIL, CISL e UIL, che esso potrebbe essere finanziato attraverso una addizionale sul carburante per evitare di gravare su altre fonti dello Stato. Vorrei conoscere il vostro parere su tale proposta.

Circa l'associazionismo, vorrei conoscere il vostro parere sulla realtà associazionistica di oggi, e cioè vorrei sapere secondo voi quante delle imprese sono associate nelle varie federazioni dei trasporti o nelle varie forme consortili o associative, quante ancora sono libere e quali sono gli incentivi per spingere le singole imprese monoveicolari ad associarsi in cooperative e consorzi.

SARZINA. Signor Presidente, voglio innanzi tutto ringraziarla a nome di tutti gli intervenuti per averci offerto l'occasione di parlare dei problemi dell'autotrasporto e sottolineare che parlerò a nome delle sei associazioni che hanno inviato il documento. Intendo mettere in risalto il fatto di parlare a nome delle sei associazioni, perchè ve ne sono altre nel settore ed è quindi necessaria una distinzione che non è discriminatoria ma di parte e forse anche di programma politico per quanto riguarda gli autotrasporti. Crediamo necessario dire queste cose per distinguere le parti e rendere più chiaro il discorso che faremo, considerato anche che abbiamo avuto un incontro con il Ministro dei trasporti, al quale erano presenti le associazioni dell'autotrasporto, le associazioni dei costruttori e dei rappresentanti di chi ha interessi più o meno diretti con l'autotrasporto. In quell'occasione sono state fatte delle dichiarazioni programmatiche delle quali abbiamo tenuto e dobbiamo tener conto; dichiarazioni programmatiche che distinguono la politica delle diverse associazioni di categoria.

Prima di rispondere alle domande, vorrei enunciare brevemente alcuni concetti fondamentali che possono costituire la «cartina di tornasole» per meglio intendere il significato politico ed economico delle risposte che abbiamo dato e che daremo alle specifiche domande e anche per chiarire il significato della politica che vogliamo portare avanti per l'autotrasporto, distinguendo la nostra posizione dalle altre associazioni che già sono state ascoltate in questa indagine conoscitiva sull'autotrasporto. Questi concetti fondamentali, che riguardano tre precisi punti, sono stati da noi elaborati ed enunciati anche in vista dell'obiettivo molto importante dell'integrazione europea, prevista per il 1992. Su questo argomento abbiamo cercato di chiarirci le idee recandoci lo scorso anno a Bruxelles, dove siamo stati ricevuti dai rappresentanti della Commissione trasporti della CEE il 23 settembre. Abbiamo cercato di intendere gli orientamenti della politica comunitaria in relazione alla scadenza del 1992 e quindi le nostre risposte si connettono a tale sviluppo della politica comunitaria.

Gli aspetti fondamentali sui quali intendo soffermarmi, sia pure brevemente, riguardano la libertà del mercato e il regime dello stesso. Sappiamo che il mercato è regolato dall'istituto delle autorizzazioni al trasporto delle merci, contingentato nel passato. Attualmente vige un blocco quasi totale di tali autorizzazioni che, come risulta dal documento che abbiamo presentato, chiediamo venga prorogato fino al 31 dicembre 1988. A tale proposito siamo d'accordo con il Ministro dei trasporti, il quale in un recente incontro ha dichiarato che prima di modificare queste disposizioni vuole conoscere bene la situazione per adottare provvedimenti organici. Ci rendiamo conto che la proroga del blocco delle autorizzazioni non costituisce un provvedimento organico, ma esso serve a ristabilire una situazione che attualmente registra un forte squilibrio tra offerta e domanda di trasporto, come abbiamo sottolineato nel documento, cercando anche di dimostrare come si è giunti a tale squilibrio. A nostro avviso bisogna mantenere questo blocco fino al 31 dicembre dell'anno in corso, ma non andare oltre. Entro quella data, infatti, sarà necessario avviare una rigorosa applicazione della direttiva comunitaria relativa all'accesso alla professione, attuando soprattutto una reale selezione qualitativa per le capacità professionali dell'imprenditore che entra nel mercato. Questo criterio è recepito solo relativamente nella realtà dell'autotrasporto, perchè, ad esempio, in base alla normativa sulla sicurezza stradale ci si può ancora iscrivere all'albo senza avere sostenuto il necessario esame per la preparazione professionale.

È importante selezionare la capacità professionale ed anche le qualità morali dei trasportatori. Da qualche parte l'istituzione dell'albo dei trasportatori è stata criticata e si è sostenuto che esso deve essere abolito; ma l'albo ha il merito di avere anticipato l'applicazione delle nuove norme in materia di sicurezza stradale, per cui i trasportatori che hanno commesso gravi reati non possono esservi più iscritti.

Come ho già detto, è necessario regolare rigorosamente l'accesso alla professione ed accertare le capacità professionali e finanziarie dei trasportatori. È necessario, inoltre,

contingentare il rilascio delle autorizzazioni al trasporto per le nuove imprese, le quali devono essere limitate, oltre che qualitativamente, anche quantitativamente. Attualmente esistono infatti più di 200.000 imprese, comprese quelle di piccole dimensioni.

Riteniamo altresì che, quando l'impresa di trasporto è iscritta all'albo ed esercita l'attività da un congruo periodo di tempo, essa merita una certa considerazione per potersi sviluppare, sempre mantenendo l'equilibrio tra domanda e offerta di trasporto. Riteniamo ancora che debbano essere abolite le autorizzazioni specifiche, che sono state soltanto fonte di abuso: le autorizzazioni generiche devono essere rilasciate per tutti i tipi di trasporto.

PRESIDENTE. Dottor Sarzina, vorrei capire perchè proponete di abolire le autorizzazioni specifiche, che sono state già ridotte al punto che non sono più consentiti gli abusi registrati nel passato. L'abolizione deve essere generalizzata? Perchè non possono permanere alcune autorizzazioni specifiche che siano veramente tali?

Vorrei rivolgerle una seconda domanda. Lei ha detto - ma era già previsto nel provvedimento di riforma della legge n. 298 del 1974 - che si può prevedere per le nuove imprese ammesse all'albo attraverso una severissima selezione professionale un'autorizzazione contingentata per un certo periodo di tempo, una sorta di periodo di rodaggio, per poi liberalizzare l'attività quando le imprese dimostrano di essere sufficientemente maturate per poter affrontare il mercato. Fermo restando il principio dell'equilibrio tra domanda e offerta, come ritiene che il Ministro possa raggiungere questo risultato e come ritiene che possa essere attuata una griglia severissima di accesso all'albo se poi le imprese sono destinate ad avere la massima libertà di movimento?

In terzo luogo, la data del 31 dicembre 1988 è convenzionale o esistono specifici motivi?

SARZINA. Per quanto riguarda il primo quesito, forse è interessante vedere rapidamente come sono nate le autorizzazioni specifiche. La cronaca stessa infatti ci spiega perchè sono state istituite e perchè adesso non sono più necessarie. Come ho avuto modo di

sottolineare nel recente convegno sull'Ente ferrovie, in passato era stato stabilito il blocco indiscriminato delle autorizzazioni generiche, con la possibilità di ottenere autorizzazioni per trasporti specifici. In tal modo ci si era illusi di regolare il mercato; ma la genericità della definizione di trasporto specifico ha fatto sì che con queste autorizzazioni si trasportasse di tutto. In tal modo, con il blocco delle autorizzazioni generiche da una parte e la dilatazione delle autorizzazioni specifiche dall'altra, si è creato un eccesso di offerta che ancora oggi dobbiamo lamentare. Questi sono i motivi per cui le originarie cento autorizzazioni specifiche sono state ridotte a tredici, ma anche questo esiguo numero continua ad aggravare la situazione. Oggi non ha più ragion d'essere l'autorizzazione specifica, in quanto con quella generica si possono impiegare tutti i mezzi esistenti nel mercato.

PRESIDENTE. Allora aboliamo le autorizzazioni in genere?

SARZINA. Se l'impresa raggiunge un certo sviluppo, una certa capacità professionale ed una maturità di movimento nel mercato, non ha più motivo di essere l'autorizzazione specifica che può essere fonte di abuso. Su come conciliare la libertà nel rilasciare le autorizzazioni con i poteri del Ministro di regolare l'equilibrio del mercato, posso dire che noi non vogliamo, specie in una prima fase di applicazione della nuova disciplina, una libertà indiscriminata. Si dovranno studiare disposizioni tali da favorire quelle imprese che hanno una certa anzianità di servizio e che dimostrano di rispettare le regole del gioco, dal momento che l'importante è non concedere l'autorizzazione alle imprese che fanno concorrenza sleale e che non rispettano le disposizioni...

PRESIDENTE. Questo rientra nelle sanzioni.

SARZINA. Dobbiamo però controllare che le imprese rispettino le disposizioni essenziali sull'esercizio dell'attività.

Quindi anche questa relativa libertà deve essere sorvegliata dal Ministro dei trasporti, che deve seguire l'andamento del mercato ed

adottare, ove se ne appalesi la necessità, provvedimenti restrittivi. Deve sempre esistere una proporzione, anche perchè lo stesso regolamento comunitario relativo al mercato dice che gli organi comunitari devono seguirne l'andamento per vedere se vi sono squilibri ed adottare, magari temporaneamente, le opportune misure per ristabilire una situazione di equilibrio. Non si tratta, pertanto, di una libertà indiscriminata.

Ecco perchè occorre prevedere le modalità con cui il Ministro dei trasporti dovrà usare i suoi poteri, attraverso organi di controllo del mercato, ed avere indici statistici che attualmente mancano. Infatti, se vogliamo fare una certa politica dei trasporti, dobbiamo conoscere quello che accade, gli sviluppi nel bene e nel male, per poter adottare i provvedimenti adatti.

PRESIDENTE. È stato promesso l'Osservatorio.

SARZINA. Se però non mettiamo a disposizione dell'Osservatorio strumenti adeguati, la sua funzione sarà praticamente inesistente. È necessario, quindi, conoscere la realtà del mercato, come accade in altri paesi europei. A nostro avviso, vi è un eccesso di offerta rispetto alla domanda.

Si tratta di aspetti perfettamente compatibili, che vanno però tradotti in norme positive, che devono essere studiate entro la data del 31 dicembre 1988. È tempo, quindi, di metterci all'opera.

PRESIDENTE. Le saremmo grati se fornisse alla Commissione alcune indicazioni, da tradurre eventualmente in norme di legge. Se fossi un interrogante non potrei che dichiararmi parzialmente soddisfatto della sua risposta, giacchè restano alcune perplessità. Tuttavia se vi è un modo di conciliare questi due aspetti, ben venga.

Desidero, infine, rivolgerle un'ultima domanda in merito a questo punto. Lei ha fatto riferimento alla professionalità dell'albo; si tratta di un criterio da tenere assolutamente in evidenza, perchè è quello che caratterizza un autotrasporto serio da uno abborracciato. Ricorderà senz'altro che fui uno degli emenda-

tori del decreto-legge sui supertir, che determinò una serie di reazioni nel mondo dell'autotrasporto, giacchè chiesi l'introduzione di una norma che consentisse ancora per diciotto mesi l'iscrizione all'albo.

Era questo un modo per stimolare la Motorizzazione civile, e per essa il Governo, ad organizzare, come doveva, quella formazione professionale che, se non effettuata nei tempi prestabiliti - come era a mio giudizio probabile -, avrebbe bloccato l'autotrasporto più di quanto fosse fisiologicamente utile e necessario.

Vorrei conoscere, dal momento che non ho seguito tutta la vicenda, gli effetti di quell'emendamento, essendo i diciotto mesi ormai trascorsi.

SARZINA. I diciotto mesi scadranno a novembre. Gli effetti che si sono avuti sono dovuti alla combinazione con le vigenti disposizioni. A causa del blocco delle autorizzazioni si possono avere soltanto quelle riguardanti quattro tipi di veicoli, peraltro di scarso uso. Quindi, anche se ci si poteva e ci si può iscrivere all'albo senza sostenere il necessario esame, la iscrizione è stata possibile soltanto per coloro che potevano ottenere l'autorizzazione, anche in virtù dell'istituto della cessione di azienda che dà ancora tale possibilità. Vi è poi la disposizione del decreto che stabilisce che non possono essere concesse autorizzazioni alle nuove imprese, se non a quelle già iscritte all'albo alla data del luglio 1985 e che già a quel tempo erano in possesso di autorizzazione.

È ovvio che, per queste ragioni, le iscrizioni non sono state fatte, e per fortuna, altrimenti si sarebbero iscritti in molti ed avremmo continuato ad accettare persone non qualificate, che avrebbero ulteriormente dequalificato l'autotrasporto ed inflazionato il mercato.

PRESIDENTE. Tali disposizioni erano già presenti all'epoca?

SARZINA. Sì, poichè risalgono al luglio 1985.

CARCANO. Il punto di vista dell'Unitai non si discosta molto da quello del dottor Sarzina,

tuttavia su determinati argomenti vorremmo essere più precisi ed esporre il nostro pensiero.

È secondo noi essenziale definire criteri rigorosi per l'accesso alla professione; questo è il punto centrale.

Per quanto riguarda il contingentamento delle autorizzazioni, siamo per una libertà assoluta, fin d'ora, relativamente alle imprese già iscritte ed autorizzate. Qualsiasi tipo di regolamentazione non farebbe altro che stimolare le aziende ad accaparrarsi le autorizzazioni nel caso in cui queste venissero rilasciate. Viceversa, se un'azienda è libera di richiedere le autorizzazioni necessarie al suo lavoro ed al suo sviluppo senza alcuna remora, senza la necessità di accaparrarsele nel timore che l'indomani siano finite, è evidente che richiederà l'autorizzazione solo ed unicamente se ne avrà bisogno.

Siamo comunque d'accordo con il dottor Sarzina quando afferma che le nuove imprese devono fare un periodo di tirocinio e dimostrare che sono in grado di portare avanti la loro attività. La libertà che noi richiediamo è per le imprese che hanno una certa anzianità e sono già sul mercato, quindi non per tutte.

PRESIDENTE. Quindi alle nuove imprese che si iscrivono all'albo viene dato un contingente come periodo di rodaggio, successivamente la liberalizzazione.

CARCANO. Occorre dimostrare di avere la capacità di stare sul mercato. Le aziende che, invece, hanno una certa anzianità devono essere libere di potersi muovere come credono.

PRESIDENTE. Lei ha parlato della liberalizzazione come di uno dei criteri base. Ma può dirci se è anche il caso di ricorrere al finanziamento con l'addizionale sul carburante?

SARZINA. Prima di parlare di finanziamento, occorre considerare che se aumentiamo il prezzo del gasolio abbiamo costi molto elevati. Non dobbiamo fare il confronto solo tra il prezzo del gasolio in Italia e quello all'estero, che è un po' più elevato. Dobbiamo fare un

esame complessivo dei costi, degli oneri sociali e di quello della retribuzione dei lavoratori. Bisogna equilibrare tutte queste cose, non possiamo puntare su un solo gettito, facendo aumentare il costo e lasciando invariato tutto il resto. È necessario un esame organico della questione. In Italia, per esempio, abbiamo un costo delle autostrade elevatissimo che in Germania non c'è. Un argomento che vorremmo affrontare in particolare è quello del trasporto internazionale, sul quale vorremmo riconfermare alcuni concetti e aggiungere altre osservazioni. Così, al momento, non possiamo dire semplicemente che siamo d'accordo per un aumento del prezzo del gasolio. Vediamo quali sono tutti i costi del trasporto e che cosa prende lo Stato. Ho fatto qualche anno fa alcuni calcoli del gettito che l'autotrasporto dà allo Stato in termini di imposte di carburante, di oneri sociali e di imposte sul reddito. Non possiamo aumentare *tout court* il prezzo del gasolio, pensando così di risolvere i problemi. Il Parlamento non può adottare simili provvedimenti senza fare un esame organico. Ecco perchè è molto importante un confronto dei vari aspetti.

PRESIDENTE. Su questo punto vi saremmo grati se poteste farci pervenire chiarimenti aggiuntivi che saranno ben accetti come un ulteriore aiuto da parte vostra.

ULIANICH. Il dottor Sarzina ha parlato di un calcolo del gettito fiscale del settore. Sarebbe possibile avere questa documentazione?

SARZINA. È di qualche anno fa. È un calcolo molto analitico fatto anche in vista degli studi della Comunità europea. Ritengo che possa essere utile esaminarlo. Lo invieremo alla Commissione.

PRESIDENTE. È relativo al trasporto merci?

SARZINA. Riguarda il trasporto delle merci per conto terzi.

LUONI. Lo spostamento delle merci oggi ha subito notevoli cambiamenti. Sul mercato italiano c'è praticamente una maggiore richiesta di prodotto finito. Quindi, il trasporto di

beni di consumo, di collettame dai diversi punti di vendita si va estendendo, tanto che le nostre aziende, anche se ben organizzate, si trovano talvolta carenti di mezzi per poter sopperire alla domanda.

ULIANICH. Qual è la consistenza della Federcorrieri?

LUONI. Le aziende associate sono 900, fra le quali vi sono aziende di grosso fatturato.

Come dicevo, ci troviamo, in certi periodi dell'anno, di fronte ad una carenza di mezzi; allora o le aziende che si sono ristrutturate hanno la possibilità di aumentare il loro parco, oppure è necessario rivolgersi all'alternativa di un accordo di corrispondenza con altri vettori, rapporto che nel settore del trasporto di collettame potrebbe essere di scambio di merce o anche di mezzi, senza cadere, però, nell'errore che possa nascere la figura dello spedizioniere che non è il trasportatore. Ci si è rivolti anche al trasporto combinato tramite servizio ferroviario, ma le Ferrovie hanno orari e servizi ai quali ci si deve adeguare con dispendio di tempo da parte nostra. A questo punto non vedo perchè le aziende che hanno una certa capacità debbano essere limitate nel poter ricorrere a nuovi automezzi o all'uso di altri trasportatori. Potrebbe essere previsto un collegamento con chi eventualmente abbia carenze di traffico e possa quindi dare una collaborazione. Certo l'ideale rimane sempre quello di poter disporre di un aumento del nostro parco veicoli, perchè ciò consente una disponibilità non condizionata da altri. Pertanto, io sono per la liberalizzazione delle imprese già esistenti che oggi sono costrette dalle leggi di mercato a cercare tutte le possibili soluzioni per sopravvivere. Non ritengo che si possa accettare che una impresa debba rimanere sempre legata ad un determinato numero di automezzi. Occorre rendersi conto di quello che è il mondo dell'autotrasporto a collettame che in fondo è fatto di relativamente poche aziende, però strutturate.

In quel momento si viene a vivere la realtà del nostro settore che, oltre alle problematiche dell'autotrasporto, ha a monte e a valle tutta una serie di altri problemi di organizzazione dei servizi di ritiro, di distribuzione, di

magazzino. Non posso non ripetere che bloccare una azienda ad un numero fisso di automezzi non è possibile perchè è aspirazione di ogni imprenditore quella di far crescere la propria azienda.

ULIANICH. Si è parlato poc'anzi di blocco dell'accesso per nuove imprese e io vorrei chiedere al presidente Luoni chiarimenti in merito, in quanto ha anche affermato la necessità di liberalizzazione piena delle aziende. Evidentemente la Federcorrieri ha la possibilità di espandersi ancora e allora, se ci troviamo in presenza di una possibilità concreta di espansione per le aziende già esistenti, per quale motivo bisogna bloccare l'ingresso ad altre aziende? Capirei un blocco nell'ipotesi in cui vi fosse mancanza di lavoro ma, in presenza della possibilità di espansione, perchè impedire l'ingresso a nuove aziende per le quali vi sarebbe posto, stando a quanto lei ha detto?

LUONI. Forse la mia risposta può sembrare egoistica, ma io sono un imprenditore.

ULIANICH. È evidente che lei segue la sua politica, ma nella nostra prospettiva dobbiamo tener conto della situazione globale. Volevo sapere se la sua prospettiva era particolare o se era avulsa dal suo «particolare».

LUONI. Ho parlato del nostro settore, perchè realmente riconosco che nel trasporto industriale vi è eccedenza di automezzi, una proliferazione di imprese di proprietari di automezzi, ma che non hanno la mentalità del vero imprenditore. Se dobbiamo permettere che aumentino queste imprese monoveicolari senza che abbiano conoscenze, senza capacità professionale, allora è necessario porre un blocco. Certo, si può iniziare questa attività con un solo camion, ma è necessaria una determinata capacità professionale.

VISCONTI. Desidererei sapere se le varie associazioni ritengono necessaria una verifica periodica dei requisiti delle imprese iscritte all'albo, anche per rimuovere certe posizioni di rendita.

VALENTI. Vorrei tornare un attimo indietro e rispondere sui vari punti. Non intervengo sul problema dell'esodo, mentre vorrei fare alcune osservazioni sul problema del reperimento delle risorse. Deve essere innanzitutto un fatto volontario, ma incentivato; è decisivo ritirare le autorizzazioni di cui era titolare chi lascia il mercato; infine è decisivo stabilire la sorte delle autorizzazioni ritirate e che poi rientrano nel mercato.

Qual è la manovra pericolosa che va evitata? Che quando un singolo imprenditore lascia il mercato (esodo incentivato) contemporaneamente si incentivi l'assunzione di un dipendente presso un'azienda esistente, al quale venga successivamente ceduto l'automezzo trasformandolo in «padroncino».

In questo modo lo Stato spenderebbe soldi due volte, prima per l'esodo, poi per l'assunzione di un dipendente, ma la struttura del mercato rimarrebbe invariata.

PRESIDENTE. Come avviene nel settore edilizio per i baraccati.

VALENTI. Si è poi parlato dell'associazionismo e io voglio sollevare due questioni di principio. Innanzi tutto è possibile intervenire sull'associazionismo anche in modo tecnicamente complesso, ma pure un nuovo sistema autorizzativo può incentivare lo stesso associazionismo. In secondo luogo, vanno incentivate le imprese di trasporto e bisogna fare in modo che sia conveniente associarsi.

Si è parlato, ancora, del controllo della domanda. Il quesito posto dal senatore Ulianich è centrale e corretto; io rappresento le imprese più piccole, non sono un imprenditore, però riconosco che, se è vero che uno dei mali del settore è quella cosa di cui tutti parlano e che si chiama «polverizzazione», è opportuno trovare dei meccanismi che ne favoriscano il superamento. La proposta di chiudere il mercato a nuove imprese «polverizzate» e consentire lo sviluppo di quelle esistenti (intendendo per queste ultime sia le imprese grandi che quelle consorziate e prevedendo anche la possibilità di consorzio) tenta di risolvere il problema della polverizzazione. Dunque la domanda è corretta, ma il

problema è che tanto più si lascia la libertà di ingresso indifferenziato, tanto più rimarrà questo grosso problema della polverizzazione.

Come ultima osservazione voglio dire che ritengo molto importante la data del 31 dicembre 1988. Non intervengo sui numeri, ma ritengo che nella situazione attuale aumentare i mezzi e le autorizzazioni sia una cosa molto grave per la sicurezza. I motivi per i quali è aumentata l'offerta, oltre alle cose già dette, dipendono dalle tariffe obbligatorie che hanno incentivato la produttività dei servizi nel senso che sono diminuiti i chilometri a vuoto. Inoltre, la legge n. 132 del 30 marzo 1987 consente di immatricolare più semirimorchi con un aumento dell'offerta; se venisse accettata l'idea di superare le autorizzazioni specifiche, si capirebbe che anche questo è un elemento che determina un ulteriore aumento dell'offerta. Anche per queste considerazioni ulteriori è necessario considerare con il giusto valore quanto è stato detto, e che io condivido.

CARCANO. Vorrei fare un'osservazione circa l'eccesso dell'offerta. Proviamo a domandarci se, rispettando le norme di comportamento del codice della strada, si possa diminuire l'eccesso di offerta di automezzi.

PRESIDENTE. Passiamo al problema dell'istituzione di un apposito albo. Le associazioni sindacali CGIL, CISL e UIL hanno proposto l'istituzione di due albi, uno per le imprese monoveicolari e un altro per le restanti imprese, e ciò in quanto, a loro avviso, il regime che deve sorreggere le imprese monoveicolari non può essere eguale al regime che presiede alle altre imprese; e dunque hanno espresso come esigenza abbastanza forte tale distinzione. Dico questo semplicemente per avere un vostro parere; non discuto sulle responsabilità storiche circa il modo in cui è stato tenuto l'albo perchè è stato già affermato dal dottor Sarzina che esso si è rivelato insufficiente.

Non bastava eliminare chi avesse commesso un reato, ma era necessario mantenere anche quel controllo che implicitamente sosteneva il senatore Visconti. Tuttavia, questa è storia passata.

Vorrei rivolgerle un'altra domanda. Oggi

abbiamo liberalizzato il trasporto fino a 35 quintali; la Comunità economica europea ha disposto di rimanere sotto il limite di 60 quintali e questo corrisponde sostanzialmente ad una liberalizzazione. Limitare l'iscrizione all'albo alle imprese con mezzi di trasporto di grossa portata sarebbe secondo lei più utile ed efficace, oppure sarebbe necessario che il ventaglio delle iscrizioni all'albo comprendesse i mezzi di trasporto dai 60 quintali in poi?

Per i colleghi che non hanno assistito al dibattito che si è svolto alla Camera dei deputati in occasione della riforma della legge n. 298 del 1974 - di cui sono stato relatore - ricordo il rilevante problema della tenuta dell'albo, che è essenziale ai fini del controllo sia in difesa della categoria, che per l'intero mercato. Erano state formulate due ipotesi. In primo luogo, era stato previsto un ente che svolgesse soprattutto una funzione di controllo anche delle tariffe e che prevedesse alcune sanzioni: si parlava di un ente pubblico come quello degli ispettori delle assicurazioni, un ente agile e snello che controllasse la politica del trasporto merci e quindi anche la tenuta dell'albo. Quando avanzai questa proposta incontrai notevoli ostilità perchè si pensò ad una sorta di «carrozzone» che si veniva ad aggiungere ai tanti già esistenti. Si propose pertanto la tenuta dell'albo da parte delle camere di commercio, che già provvedono alla tenuta dell'albo degli artigiani. Personalmente espressi qualche perplessità perchè, se l'albo ha una funzione peculiare, la sua tenuta ad opera delle camere di commercio si risolve in un puro e semplice elenco di imprese. Rimarrebbe scoperto tutto il controllo delle tariffe, il problema del rispetto della velocità ed allora il ministro Signorile ricorse alla categoria dei superispettori, anche in seguito ad uno dei numerosi scioperi registrati nel settore.

Il corpo dei superispettori avrebbe dovuto essere composto di funzionari della Motorizzazione civile (come sempre carente di personale), integrati da un numero di persone elencate in un decreto ministeriale e reperibili tra i componenti del settore dell'autotrasporto. Essi dovevano affiancarsi ai funzionari della Motorizzazione, ma il fatto che gli stessi autotrasportatori fossero giudici di altri componenti

della categoria ha dato luogo ad alcune perplessità. Non so quale è stata la soluzione accordata perchè non ho più seguito la situazione. Vorrei tuttavia conoscere l'opinione dei rappresentanti delle associazioni di categoria su questo punto.

SARZINA. Siamo contrari ad istituire un albo che discrimini tra le imprese monoveicolari e quelle di dimensioni più grandi perchè questo potrebbe produrre danni per lo sviluppo del settore: non solo per la distinzione nell'albo tra le due diverse dimensioni di impresa, ma anche per la cosiddetta tutela tariffaria, in quanto si parla addirittura di salario minimo garantito per tutti i trasportatori. Se vogliamo che il piccolo trasportatore dell'impresa monoveicolare si evolva, non possiamo perciò garantirgli il salario: è inconcepibile. Tra l'altro non è possibile prevedere distinzioni di questo genere se poi si pensa di favorire lo sviluppo del piccolo trasportatore attraverso l'organizzazione delle imprese in forme associative. Se consideriamo tra le grandi imprese anche quelle che dispongono di due veicoli e stabiliamo per le imprese monoveicolari la fissazione di un salario garantito, la definizione preventiva dei prezzi e così via, quale trasportatore di questa categoria vorrà correre il rischio di sottostare alle regole del mercato? Siffatto obiettivo sembra contraddittorio con la politica che vogliamo portare avanti e quindi non possiamo distinguere l'albo secondo le dimensioni delle imprese.

L'albo deve rimanere unico e svolgere funzioni diverse; a tal fine è necessario interpretare anche le disposizioni vigenti, la cui attuazione in passato ha sempre incontrato difficoltà insormontabili. Mi riferisco all'istituzione dei superispettori che non si è potuta realizzare nel passato. Le associazioni di categoria, attraverso i loro rappresentanti, hanno fatto pervenire al ministro Signorile alcune proposte, ad esempio in relazione al consulente di parte. Nessuno vuole sottrarre al Ministero le funzioni che gli sono proprie, ma un collaboratore di questo tipo, un tecnico che conosce la materia, può collaborare al controllo delle tariffe come fino ad oggi non è stato possibile realizzare. Infatti non si è insegnato ai funzionari della Motorizzazione civile il

meccanismo delle tariffe e a quali regole risponde il mercato; pertanto i verbali da essi compilati sono spesso impugnati e annullati. Per questi motivi la proposta dei superispettori non ha prodotto effetti positivi. Peraltro sono state interpretate in maniera restrittiva le norme relative alle funzioni dell'albo, tanto è vero che è stato istituito un fondo di garanzia che viene finanziato con i contributi versati dagli iscritti all'albo in ragione del 40 per cento per far funzionare l'albo stesso. Tuttavia nulla è stato fatto per consentire che l'albo svolgesse le funzioni previste dalle norme in vigore. Ovviamente è necessario un po' di tempo perchè la preparazione si acquista attraverso anni di esperienza e non si può sostituire il personale da un momento all'altro.

Ad ogni modo vi è stata un'interpretazione in senso restrittivo, limitativa di tutte le disposizioni sul finanziamento dell'albo. Queste restrizioni devono cadere.

PRESIDENTE. Da parte di chi vi è stata tale interpretazione?

SARZINA. Da parte della Direzione generale della motorizzazione civile. I controlli per le tariffe non sono stati eseguiti, nonostante le nostre sollecitazioni ed i documenti che abbiamo presentato per consentire alla Motorizzazione civile di seguire l'esempio di altri istituti che fanno gli accertamenti e redigono i verbali a regola d'arte, in modo cioè che non siano impugnabili come fossero un semplice foglio di carta velina, cosa che spesso si è verificata ed ha fatto fare anche una brutta figura al Ministero, dal momento che un verbale dichiarato nullo per difetto di motivazione non fa certo onore alla pubblica amministrazione. Si può magari avere ragione nel merito, ma la ragione non può essere riconosciuta senza i requisiti formali di legittimità, perchè il trasportatore accusato di non rispettare le tariffe ha il diritto di vedere motivate queste accuse.

Siamo quindi contrari a questo regime di doppia tariffa e siamo invece favorevoli ad un sistema di accordi collettivi che abbia efficacia generale e favorisca l'aggregazione delle piccole imprese, difendendo quelle che si sono disgregate per cause sociali od economiche, che le hanno costrette a servirsi di «padronci-

ni» anzichè, come in precedenza avveniva, esclusivamente di propri dipendenti.

Con il negoziato che stiamo portando avanti, ad esempio, per il trasporto dei prodotti chimici, vogliamo favorire le imprese di trasporto e l'aggregazione dei piccoli vettori, in modo che possano avere le carte in regola. Ecco perchè ci sembra importante in questi accordi definire la figura del vettore e fare in modo che siano considerati ammissibili soltanto i contratti di trasporto e non quelli di spedizione, che non hanno ragion d'essere e sono troppo diffusi nella nostra realtà economica, senza contare che spesso nascondono altri rapporti, che contratti di spedizione certo non sono.

Vogliamo quindi difendere il piccolo imprenditore attraverso un sistema di tariffe che abbia efficacia generale. Occorre inoltre tener presente che nelle sentenze finora pronunciate dai giudici sulla questione delle tariffe si è sempre affermato che questi accordi collettivi derivano la loro efficacia direttamente dalla legge e che, come tali, hanno efficacia generale.

Siamo certamente d'accordo sulla revisione periodica, affinchè chi effettua il trasporto abbia in qualsiasi momento tutti i requisiti, soggettivi ed oggettivi, per svolgere tale attività.

Si parla di una soppressione dell'albo, ma per effettuare tali revisioni è necessario che esso funzioni.

PRESIDENTE. Non mi risulta che si parli di ciò.

SARZINA. L'ingegner Giacoma ha dichiarato che l'albo è inutile e che è sufficiente applicare la direttiva comunitaria per prevedere l'accesso alla professione.

PRESIDENTE. Il contesto in cui ciò è stato detto non aveva questo senso.

SARZINA. Noi, viceversa, siamo favorevoli all'albo dei trasportatori, in quanto è uno strumento necessario per attuare in modo adeguato le direttive comunitarie.

PRESIDENTE. Se avessi interpretato quanto l'ingegner Giacomina aveva detto in questo senso avrei chiesto sul punto la vostra opinione, ma non credo fosse questo il senso.

SARZINA. Ripeto, siamo favorevoli all'albo; occorre tuttavia renderlo più efficiente. Inoltre il controllo dei requisiti deve essere fatto, a nostro avviso, da funzionari incaricati di pubblico servizio, che non siano vincolati quindi da un rapporto di pubblico impiego e che abbiano la necessaria preparazione professionale non soltanto per controllare le tariffe, ma anche l'osservanza delle altre regole, quale quella della limitazione dell'orario ed altre che spesso non vengono osservate.

Ricordiamoci del fatto che la legge sulla sicurezza stradale non ha prodotto alcun effetto, nonostante abbia previsto la responsabilità del titolare dell'autorizzazione, una responsabilità che nel 99 per cento dei casi viene a mancare perchè i principi del diritto penale ed anche quelli in materia di sanzioni amministrative affermano che per infliggere la sanzione è necessario che vi sia la prova della responsabilità di chi commette la violazione.

Ma come si può imputare tale responsabilità al titolare della autorizzazione per azioni compiute dal conducente del veicolo magari a 1.500 chilometri di distanza? Come può l'imprenditore essere responsabile per l'autista che non osserva il limite di velocità o il divieto di circolazione? Abbiamo impugnato questi verbali per difetto dell'elemento soggettivo e vi sono anche attestazioni di conducenti che affermano che il titolare non sapeva nulla, che si trattava di decisioni da loro prese in funzione delle circostanze e delle necessità.

Quindi tali norme intanto sono state impugnate in quanto non possono essere applicate ed è iniquo applicarle, altrimenti si tratterebbe di un tipo di responsabilità oggettiva manifestamente incostituzionale.

VISCONTI. Anche per il sovraccarico c'è qualcosa da dire.

SARZINA. Quando l'autista carica della merce a 500 chilometri di distanza non è certo il proprietario che può controllare il peso del carico, ma è chi carica il veicolo che ha la

possibilità di effettuare tale controllo. Anche in questo caso abbiamo fornito la prova positiva dell'assoluta mancanza di responsabilità. Certo, se il carico viene fatto presso la sede il controllo deve essere effettuato dal personale preposto, ma quando viene fatto fuori sede ciò non è possibile.

PATRIARCA. Non si capisce, però, che interesse può avere l'autista a caricare di più.

PRESIDENTE. Il decreto cui lei si riferisce, che considera penalmente responsabile anche il titolare dell'azienda, nacque in un clima particolare, nel quale si sentiva la necessità di corresponsabilizzare il dante causa del vettore, che spesso era costretto ad accettare sovraccarichi, ad una tariffa minore.

Lei ha ragione quando afferma che alcuni verbali sono stati impugnati per difetto di motivazione, giacchè devono essere spiegati i motivi per cui la multa è stata elevata. Io, però, invertirei la situazione, perchè gli *escamotages* a cui si ricorre per violare la legge sulle tariffe sono infiniti e tutti a danno del piccolo trasportatore costretto a sottostare ad essi. Questo è il clima in cui si senti la necessità di rendere più sicura la strada corresponsabilizzando chi costringe il trasportatore a tenere velocità folli per rendere proficuo un viaggio che altrimenti non lo sarebbe. Tenevo a fare questa precisazione per rispetto della realtà storica.

SARZINA. Noi stessi abbiamo detto, durante i lavori preparatori di questa legge, che occorre si osservi il principio di legittimità e che non è sufficiente dettare le norme se poi non c'è nessuno che le fa rispettare.

Anche la corresponsabilità del committente, nei fatti, in cosa si è tradotta? In un maggiore onere per il vettore che deve pagare le sanzioni anche per il committente in quanto, se non lo fa, perde il lavoro.

PRESIDENTE. È evidente la natura transitoria di quelle norme. La tendenza è di arrivare ad un autotrasporto più regolato, meno caotico. Queste norme cadono da sè.

SARZINA. Allora mancano gli strumenti, gli istituti, i funzionari preparati a controllare. Un conto è l'attività dell'impresa, un conto è lo strumento dell'albo per la parte propositiva di partecipazione delle associazioni, che pure ha il suo significato, anche quello di qualificare la rappresentatività delle associazioni di categoria. Quindi occorrono rappresentatività, partecipazione, parte propositiva e controlli. Si deve trovare il modo, perchè anche i controlli avvengano; solo così avranno significato le norme che già esistono. Il collega ha detto che se facciamo rispettare tutti i limiti scompare l'eccesso di offerta. Può essere vero, però bisogna che i ricavi coprano i maggiori costi, perchè oggi i piccoli trasportatori sono costretti a fare 160.000 chilometri all'anno, perchè i prezzi pagati non sono quelli delle tariffe obbligatorie. Allora, anzichè viaggiare 160.000 chilometri all'anno, li facciamo viaggiare 100.000 chilometri all'anno, i costi aumentano ed anche i prezzi devono aumentare.

Vi è un'altra questione da tener presente: la percentuale dei viaggi a vuoto. Quando diciamo che dobbiamo far rispettare i limiti, dobbiamo liberalizzare le autorizzazioni per dare spazio alle aziende, bisogna anche tener conto che le aziende continuano a viaggiare con il 40 per cento di viaggi a vuoto. Ignorando ciò, manteniamo quelle condizioni di improduttività che mettono l'autotrasporto italiano in condizioni di inferiorità rispetto al vettore estero. Tutto il quadro della situazione, pertanto, deve essere rivisto.

COZZI. Si è chiesta la nostra opinione sulla esclusione dall'albo degli autocarri con portata fino a 60 quintali. Noi siamo contrari perchè detti autocarri sono esentati dalla dimostrazione della capacità professionale. Ciò sembra sufficiente: con una portata di 60 quintali si possono portare valori anche ingenti. Abbiamo già fatto alcune esclusioni, non facciamone altre perchè significherebbe anche esentare i titolari di tali veicoli dalla dimostrazione dei requisiti di moralità.

Per quanto riguarda la revisione dell'albo, è già prevista dalla legge; non c'è niente da modificare nè da aggiungere. Basterebbero le

norme esistenti, soprattutto quelle che riguardano i controlli.

Un problema da affrontare è senz'altro il seguente: da una parte vi sono le aziende organizzate e dall'altra i «padroncini» in concorrenza, che si autosfruttano abbassando i prezzi. La figura del «padroncino» è costretta a percorrere 160.000 chilometri l'anno perchè lavora al margine dei costi e a malapena riesce a realizzare il minimo per la sussistenza. La soluzione, per l'Unitai, è quella del minimo garantito attraverso un sistema di contrattazione collettiva. In tal modo si garantirebbero contestualmente a tutti gli operatori condizioni di parità e, nello stesso tempo, rispetto dei tempi di guida, delle norme sociali, delle norme di comportamento contenute nel codice della strada.

LUONI. Circa la liberalizzazione degli autocarri con portata sino a 60 quintali, faccio notare che è sempre più necessario creare servizi veloci, servizi espressi con l'uso, quindi, di mezzi singoli e riduzione dell'uso per tali servizi dell'autotreno e del semirimorchio.

SATINI. A nostro parere, la figura del «padroncino» in concorrenza che è sfruttato e si autosfrutta dovrebbe semplicemente sparire dal mercato. Se questo tipo di autotrasportatore non sa fare i conti, non sa stare sul mercato, non va aiutato e sostenuto attraverso un reddito minimo garantito.

LUONI. Vorrei aggiungere che la realtà è, viceversa, quella degli accordi diretti dei «padroncini» con le grandi imprese di produzione per la loro distribuzione, le quali tutte si servono di «padroncini». I grandi magazzini si servono di venti o trenta «padroncini». Lo sfruttamento che si vuol far apparire non corrisponde alla realtà.

PRESIDENTE. Sono d'accordo che, per quanto concerne il settore delle tariffe, rientra nel piano generale dei trasporti andare verso la contrattazione collettiva. Vorrei ricordare che l'attuale albo degli autotrasportatori esclude la presenza dell'utenza. Il passaggio è abbastanza delicato. L'albo è abilitato a suggerire al Ministro dei trasporti quali siano le

tariffe, ad indicare un massimo entro cui agire.

Le tariffe sono regolarmente non rispettate, danno luogo a molti abusi ed hanno indotto il legislatore (nel predisporre il piano generale dei trasporti) e le categorie, per evitare la conflittualità, ad andare verso la contrattazione collettiva. Già il dottor Sarzina ha ricordato che per alcuni settori si sta andando verso la contrattazione collettiva che renderebbe più semplice il programma.

Poichè la contrattazione collettiva non è obbligatoria, ma facoltativa, anche se politicamente bisogna andare verso questo strumento, rimane sempre la necessità di legiferare nell'ipotesi che con lo strumento della contrattazione non si giunga a conclusioni. Voi rifiutate la tariffa di riferimento europea e vorrei conoscere le ragioni per cui ancora oggi sostenete la necessità di una tariffa «a forcella».

In secondo luogo, vorrei porre un quesito in merito all'albo. Esso è nato come strumento di autotutela della categoria; però, nel momento in cui le si dà facoltà propositiva per la politica dei trasporti (perchè la tariffa ne è parte integrante), si offre alla categoria dell'autotrasporto una facoltà che tocca direttamente gli interessi dell'utenza, cosa che ha provocato i sotterfugi che stiamo lamentando, tanto che io stesso avevo ipotizzato la possibilità di istituire un albo che, come quelli professionali, tutelasse la categoria con un Consiglio superiore dell'autotrasporto merci che fosse il punto di raccordo tra utenti e autotrasportatori, con una politica tariffaria che potesse conciliare le parti.

Se si va verso la contrattazione collettiva, la natura di questo albo potrebbe essere ampliata anche alla partecipazione dell'utenza, perchè attualmente è prevista la presenza di un 50 per cento di rappresentanza dello Stato e di un 50 per cento di rappresentanza dei trasportatori o, comunque, di membri del trasporto.

SARZINA. Non riteniamo che l'utenza debba far parte del Comitato centrale dell'albo. Riteniamo che, nonostante l'indirizzo dei prezzi di riferimento della Comunità europea, in Italia bisogna mantenere un regime contrattuale di prezzi di trasporto perchè per trasfor-

mare la realtà frazionata dell'autotrasporto ci vuole del tempo e l'esperienza ci insegna che quella soluzione non può essere adottata. Nel 1977 abbiamo concluso un contratto per il trasporto dei prodotti petroliferi; in precedenza, nel campo dei trasporti vi era un vero e proprio inferno: tutti ricordiamo il blocco dei trasportatori dei prodotti petroliferi che praticamente bloccò tutte le attività economiche. Invece, dal 1977 in poi, il trasporto petrolifero non ha causato problemi perchè le varie questioni sono state risolte nell'ambito contrattuale. Da quell'esperienza sono nati altri contratti e ne stiamo concludendo ora altri nel settore della chimica e della siderurgia. Per fare questo non è necessaria la presenza degli utenti nell'albo perchè si tratta di accordi che intervengono tra le parti, si risolvono benissimo e non vi è ragione di inserirli. I contratti hanno l'efficacia che deriva dalla presenza delle associazioni di entrambe le parti e si tratta solo di stabilire i criteri di rappresentatività delle associazioni delle parti con norme che debbono valere per tutti. Certamente l'albo sarà interessato alle tariffe nei casi in cui si debbano applicare le tariffe generali obbligatorie, nel caso in cui manchino gli accordi. La presenza della spada di Damocle della tariffa obbligatoria da rispettare comporterà un maggiore interesse a raggiungere gli accordi, perchè, se manteniamo il regime degli accordi lasciando libero il mercato, nessuno avrà interesse a raggiungere tali accordi. Lo strumento dell'accordo è positivo anche nella futura disciplina del mercato comunitario proprio per le ragioni che abbiamo detto, perchè non riguarda soltanto le condizioni tariffarie, ma anche le condizioni di trasporto e può favorire l'aggregazione o la riaggregazione delle imprese di trasporto. Si tratta comunque di uno strumento che servirà ad arricchire la professionalità di tutte le parti e, stando così le cose, ripeto che nell'albo non vi è ragione di far entrare l'utenza: se ci troveremo in presenza della necessità di determinare le tariffe, vi sarà la procedura di confronto che già esiste e le parti sociali potranno operare attraverso le procedure già esistenti.

COZZI. Per quanto riguarda la presenza dell'utenza, devo dire che secondo me non ha

alcuna giustificazione, anche sulla scorta delle norme attuale. È vero che l'albo fa le proposte, ma è il Ministro a trasmetterle alle altre organizzazioni che fanno le proprie osservazioni. Il Ministro possiede tutti i dati per poter giudicare e decidere la conseguente tariffa.

In secondo luogo, il Consiglio superiore dei trasporti sarebbe certamente importante perchè nel Comitato centrale dell'albo si parla di autotrasporto, ma ci stiamo dirigendo verso le integrazioni dei vari sistemi di trasporto ed è bene che tutti sappiano cosa vogliono gli altri. Per questo una sede di sintesi delle varie istanze è senz'altro importante.

Per quanto riguarda gli accordi, non crediamo in una tariffazione obbligatoria, perchè riteniamo che, se con le leggi dello Stato si potessero modificare le leggi dell'economia, si risolverebbe tutto con pochissime leggi. Però, detto questo, non siamo alieni dal fatto che determinati settori si accordino con il sistema della contrattazione collettiva: al posto di una trattativa particolare avremo un accordo generale nel quale si sintetizzano le varie esigenze. Però, non possiamo accettare che questi accordi vengano fatti da talune associazioni che decidono per gli altri. Contestiamo questa ipotesi e diciamo che faremo tutto il possibile per contrastare tutti gli accordi ai quali non saremo invitati. Non è questa la strada per collaborare e costruire qualcosa di utile.

LUONI. Condivido queste posizioni del dottor Cozzi.

VALENTI. C'è un problema politico, avulso dal senso di questa riunione nella quale dobbiamo fare delle proposte. È necessario andare oltre la norma esistente e, in un certo senso, ci troviamo già oltre. Già discutiamo con l'utenza e nei fatti abbiamo chiesto alla pubblica amministrazione di registrare i risultati di questo confronto. Oggi le associazioni che rappresentano i vettori e quelle che rappresentano l'utenza già hanno raggiunto degli accordi tariffari e una parte di tali accordi è diventata oggetto di decreti. Paradossalmente non è diventato decreto l'accordo più favorevole all'utenza, quello che si riferisce allo sconto. Si tratta di un argomento diverso ma, data la autorevolezza della sede

nella quale ci troviamo, mi permetto di chiedere, sicuramente a nome di tutte le associazioni, di fare in modo che il Parlamento, attraverso i canali istituzionali, intervenga affinché quello che è già stato concordato tra le parti possa essere attuato. Oltre tutto lo Stato non deve pagare alcunchè in quanto si tratta solo di fare in modo che le regole concordate fra le parti abbiano un valore giuridico più forte.

Questo aiuta a mantenere un clima positivo tra le parti. Siccome abbiamo concordato il provvedimento relativo alle tariffe, è politicamente molto importante che esso venga sollecitamente approvato.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda il trazionismo, fu stabilito il requisito del rapporto di 1 a 5 tra trattori e semirimorchi per l'iscrizione all'albo delle imprese interessate. Questo limite, già nel momento in cui la norma venne approvata, fu definito anomalo. Mi pare di capire che oggi tutti condividiamo la strategia che sta avviando il trasporto merci verso profonde mutazioni, con la creazione di reti interportuali e di altre strutture che consentono una diversa articolazione dei trasporti. Ritenete che debba ancora essere mantenuta questa norma convenzionale?

Mi si dice che essa ha prodotto come conseguenza l'esclusione di alcune imprese le quali, per le deroghe previste per il commercio con l'estero, si sono rivolte al mercato internazionale, operando all'estero come non era possibile operare in Italia e, ciò non di meno, violando le norme. Credete che si debba mantenere una norma di questo tipo oppure essa è superabile? E in questo caso in che modo?

SARZINA. Lo scopo di questa norma è di evitare una maggiore disgregazione delle imprese. Tutti lamentiamo la prevalenza del «padroncino» nel mercato, ossia delle imprese monoveicolari, ma dobbiamo tenere ben presente che il trazionismo comporta ulteriori disgregazioni. La ragione per cui bisogna stabilire una regolamentazione per il trazionismo è proprio per evitare che molti conducenti diventino proprietari del veicolo; e se permettiamo una diffusione indiscriminata del

trazionismo, questo fenomeno si verificherà sicuramente.

Già da adesso se ne vedono i primi segni: nel campo dei *containers* c'è un esercito di vettori unici e le imprese proprietarie di semirimorchi stipulano per lo più contratti di locazione o di noleggio. Si è sostenuto che per la legge n. 298 del 1974, questo tipo di contratti è giuridicamente superato; la Cassazione al riguardo la pensa diversamente dal Ministero, ma è il giudice che interpreta la legge e non la Motorizzazione civile. Nella sentenza di un processo da me promosso, la Cassazione ha affermato che in base alla legge n. 298 del 1974 ha ragione di esistere l'istituto della locazione e del noleggio stipulati anche con il conducente dei veicoli, perché quella legge non ha eliminato tale istituto e quindi esso fa parte sempre del nostro ordinamento. Oggi non si può più stipulare contratti di questo tipo in forma professionale, così come prevedeva esplicitamente la legge del 1935; però l'istituto esiste ancora, secondo la Cassazione.

Al riguardo devo esprimere le nostre preoccupazioni per il sempre maggiore frazionamento delle imprese, che si aggrava con lo sviluppo del trazionismo indiscriminato. È necessario porre un freno a questo fenomeno ed il rapporto da 1 a 5 risolve il problema, ma indubbiamente vi sono alcuni aspetti da esaminare. Tutte le possibili eccezioni devono essere definite al più presto; per certe attività e per certi tipi di trasporto il trazionismo non deve essere consentito; ma prima di modificare la normativa è necessario chiarire l'intero quadro della situazione e verificare quali aspetti produce l'applicazione di questa norma nei trasporti nazionali e internazionali. È necessario altresì stabilire quali sono le possibili e razionali eccezioni alle regole per poi definirle chiaramente, non solo per sapere come occorre muoverci, ma anche per dare certezza alle imprese. Non possiamo dire ora in quale direzione occorre muoverci perché il problema va studiato e approfondito, sia pure nel più breve tempo possibile; abbiamo già sollecitato la pubblica amministrazione a valutare determinati aspetti. Ciò nonostante, il Comitato dell'albo si è trovato di fronte ad alcune richieste di eccezioni, in particolare per un'impresa che esercita il trasporto combinato.

Guarda caso, è stata avanzata la proposta di liberalizzare i trasporti combinati con tutti gli abusi commessi in questo campo, che ingenuamente la Motorizzazione civile ha reso noti, indicando addirittura il nome dell'impresa che pure conosciamo benissimo. Non è questo il modo di fare i trasporti! Opportunamente l'esame di questo punto è stato rinviato, ma si tratta di un argomento così complesso che necessita di approfondimenti.

PRESIDENTE. Pregherei anche i rappresentanti della ANITA di proporre al legislatore la soluzione che ritengono più opportuna. Le nostre difficoltà sono quelle di tradurre in provvedimento legislativo certi principi difficilmente praticabili.

AMBROGIO. Desidero soffermarmi brevemente sul problema del rapporto da 1 a 5 fra trattori e semirimorchi. Rappresento un'impresa che si è trovata improvvisamente di fronte ad una norma di questo genere che ha prodotto alcuni danni. Qualsiasi siano gli scopi di partenza, la realtà è che le esigenze delle imprese di trasporto sono diverse e variegate. Nel nostro sistema di trasporto combinato non facciamo alcun abuso per altri tipi di trasporto; tuttavia abbiamo alcune esigenze di sviluppo, soprattutto per determinati settori, perché esiste una domanda da parte della clientela.

Passando dalla teoria alla pratica, le cose che nell'ultimo anno hanno danneggiato il nostro settore sono state l'impossibilità di rinnovare il parco automezzi (che era abitualmente rinnovato per un 15 per cento) e l'impossibilità di trasferire i mezzi porta-*container*. Per sviluppare queste linee è necessario appoggiarsi ad imprese estere o sviluppare maggiormente il corrispondente estero.

Recentemente, per poter svolgere un lavoro che l'azienda mi chiedeva, sono dovuto andare in Austria per stipulare contratti con gli operatori austriaci onde avere i mezzi di trasporto in Italia, e ciò per ragioni di concorrenza. Ora, non è ammissibile che da parte del legislatore e del Ministro vengano emessi decreti che prevedono, e giustamente, alcuni svincoli per i trasporti combinati internazionali, ma poi, nella pratica, la Motorizzazione non ha alcuna disposizione in merito,

per cui è già passato un anno e non è successo niente.

Non abbiamo avanzato, come società, alcuna richiesta particolare; abbiamo solo inviato una lettera al Ministero per denunciare che la norma prevede una certa applicazione che nella pratica non si è verificata.

È il risultato pratico che vale ancora oggi; non possiamo lavorare anche perché non abbiamo le tecnologie e la possibilità di svilupparci sulla base di tecnologie nuove. Ricordo che siamo ancora al punto in cui taluni veicoli non possono essere immatricolati e ciò causa gravi danni. Il problema della difesa del trasporto italiano è molto meno importante sul mercato internazionale; i nostri concorrenti esteri entrano in Italia da tutte le parti per cui il nostro problema principale è la concorrenza estera, non quella italiana. Oggi i grandi clienti europei chiedono sempre di più organizzazione e massicce presenze nei vari paesi, nonché aziende disposte ad assumere molti rischi, utilizzando tecnologie e concezioni avanzate, su linee nuove che non sempre sono convenienti.

Vorrei spendere alcune parole sui cosiddetti «viaggi a vuoto». Le situazioni del lavoro sono mutevoli. Alcune esperienze sono maggiormente convenienti e vanno incrementate, mentre certe zone non rendono e si tende ad abbandonarle, poiché non esiste alcun obbligo ad andare in una data città per tornare, molte volte, a vuoto.

Mi rammarico anche perché spesso si fanno norme troppo sbrigative; non parliamo poi dei «blocchi», come quello delle autorizzazioni che va contro la normativa europea. In Italia avremo moltissime ragioni per non applicare le norme europee, però se valgono per tutti gli altri paesi e gli operatori esteri aprono filiali davanti alle nostre «porte», togliendoci lavoro, bisognerà distinguere e, nel dubbio, lasciarci lavorare.

Non ritengo assolutamente che ci sia una volontà suicida da parte delle imprese italiane.

VALENTI. Credo che sia opportuno mettere a conoscenza i senatori presenti che le ultime affermazioni ascoltate sono tecnicamente non esatte. Non è vero che la legge n. 132 del 1987 impedisce la crescita dell'impresa; se una

impresa di trasporto vuole crescere e vuole intervenire in questo settore, perché non compra tutti i trattori che vuole?

La legge in sé non blocca, perché una impresa di trasporti che vuole avere un certo tipo di rapporto può comunque aumentare di parecchio il proprio volume di traffico, per esempio comprando anche nuovi trattori. Il trasporto combinato rappresenta un fattore serio da sviluppare. Qualora si voglia affrontare davvero questo problema, non serve una nuova legge, perché nella legge vigente esiste la possibilità di creare l'eccezione. Se c'è un problema di rapporto serio con le Ferrovie dello Stato sul trasporto combinato, perché non si discute con le Ferrovie dello Stato? Infatti non è scritto quale sia la regola degli accordi tra le parti economiche che consentono di fare immatricolazioni diverse dal rapporto 1 a 5.

La legge vigente non esclude la possibilità che vengano concesse deroghe. Se si pensa al singolo proprietario di trattore come a un cane sciolto allo sbando, si incentiva l'insicurezza stradale al 100 per cento. Si può pensare però che anche questa figura rappresenti un soggetto regolamentato che contrae quello che fa. Questa legge consente le deroghe e le eccezioni.

AMBROGIO. Vorrei fare una breve replica al dottor Valenti. Nella realtà non è possibile, come egli afferma, acquistare trattori, perché lo sviluppo del trasporto combinato sta avvenendo in maniera diversa ed è necessario sottolineare le sue esigenze peculiari.

COZZI. Abbiamo imprese che trasportano in Medio Oriente e in Africa.

Se le blocchiamo col rapporto di 1 a 5 non riusciranno assolutamente a coprire le esigenze e finiremo per lasciare spazio alle imprese straniere. Tanto è vero che adesso abbiamo il fenomeno inverso, cioè semirimorchi algerini e tunisini che vengono in Italia: siamo arrivati a questo perché noi non ne abbiamo a sufficienza.

Circa i trattori, pochi minuti fa si è parlato di blocco di tutte le autorizzazioni, si è detto che non se ne devono più rilasciare, e allora cosa si pretende, che si compri il trattore senza

autorizzazione? Bisogna essere conseguenti a quello che si dice!

LUONI. Volevo aggiungere a quanto detto prima qualcosa sul trasporto combinato.

Per esempio, si pensi al treno Milano-Reggio Calabria; quando si carica un semirimorchio sul treno Cemat, questo parte il lunedì e ritorna il giovedì o il venerdì della settimana successiva. Quindi, anche se si spedisce un solo semirimorchio al giorno bisognerebbe avere come minimo dieci semirimorchi per creare il ciclo di quella tratta. Occorre allora comprare due trattori per avere quei dieci semirimorchi, ma cosa ne fa uno dei due trattori o, meglio, del secondo trattore? Il trasporto combinato ha esigenze diverse da quelle di altri settori.

Circa l'accordo con le parti che prevede il decreto ministeriale, un accordo si potrebbe fare con le Ferrovie per il servizio combinato.

PRESIDENTE. Indubbiamente faremo con i colleghi una riflessione su questo aspetto, che è uno dei più delicati di tutto il problema che deve trovare la sua soluzione nell'ambito della politica del piano generale dei trasporti.

Circa la borsa noli, un problema che è emerso questa mattina è quello dei ritorni a vuoto che gravano sull'autotrasporto italiano, ed è un fatto organizzativo che poi si riflette pesantemente sulle tariffe.

Voi avete detto che la borsa noli inizia a recepire il concetto dell'organizzazione, ed io credo che l'associazionismo vada incentivato anche per organizzare il singolo che nella cooperativa o nel consorzio trova il terminale informativo per i suoi viaggi onde evitarne alcuni a vuoto.

Voi avete detto però, parlando delle borse noli, che «tali iniziative debbono essere di esclusiva competenza delle imprese di trasporto, senza interferenza di natura pubblicistica e di organizzazioni di natura diversa». Ciò mi ha colpito perchè si è detto che la borsa noli è un qualcosa di utile in sé, che però non verrà mai utilizzata perchè si ha paura della concorrenza, per cui un dato informativo che dovrebbe essere teoricamente a disposizione di tutti potrebbe, in pratica, favorire alcuni che sono al corrente di questo dato prima di altri. Essa

quindi, come organizzazione collettiva, rimarrebbe inutilizzata.

Vorrei sapere il perchè di tutto questo: io pensavo a delle borse noli che fossero tenute al di fuori delle parti, che potessero essere a disposizione di tutti, ma senza il preciso interesse di chi manovra i terminali informativi. Vorrei avere una specificazione da parte vostra in proposito.

SARZINA. Noi siamo favorevoli, naturalmente, alle borse noli, come siamo favorevoli a tutti quegli istituti che possono favorire gli scambi e consentire il bilanciamento dei viaggi per ovvie ragioni economiche, al punto che ci stiamo adoperando per far entrare queste cose nella realtà.

Bisogna però intendere le difficoltà che incontrano i vettori ad aggregarsi e questo riguarda non soltanto le borse noli, ma la formazione dei consorzi e delle cooperative. Da noi purtroppo c'è una mentalità molto individualista che vede con diffidenza l'aggregazione, l'introduzione del singolo nelle forme collettive, perchè si avverte una limitazione di libertà e quindi si è restii; è per questo che le forme associative in Italia non seguono lo sviluppo che sarebbe necessario, perchè la forma associativa, l'aggregazione consortile va bene non soltanto per la piccola, ma anche per la grande impresa.

Intanto anche in materia di consorzi forse bisognerebbe fare maggiore chiarezza sul piano legislativo, perchè ci può essere il consorzio che svolge esclusivamente un'attività strumentale a quella dell'impresa consorziata e che non svolge in proprio attività commerciale, cioè, nel nostro campo, non svolge attività di trasporto. Ci sono viceversa dei consorzi che svolgono, in modo ibrido e anche confuso, attività di trasporto, attività commerciale, con tutta una serie di conseguenze di natura fiscale, contributiva e via dicendo.

Nella Comunità europea c'è un regolamento che riguarda la costituzione delle forme economiche consortili; non viene usato il termine «consortili», ma è un regolamento esemplare per la formazione di consorzi e alcune leggi italiane ricalcano anche i criteri di quel regolamento comunitario. È un regolamento il quale dice che il consorzio non deve assoluta-

mente svolgere l'attività che viene svolta dalle imprese consorziate: deve essere esclusivamente uno strumento che promuove l'attività delle imprese consorziate.

Anche questo servirebbe a chiarire un poco il pensiero di coloro che devono entrare nelle forme consortili, perchè il timore che, entrando in un consorzio, si possa favorire il concorrente e ci si possa danneggiare è una remora grave per la costituzione delle forme consortili.

Allora, tutti i problemi economici e sociali si risolvono, sì, con le leggi e queste vanno fatte con chiarezza e in modo organico e funzionale, però bisogna anche far maturare la coscienza, la consapevolezza.

I trasportatori hanno già accolto in modo positivo l'iniziativa di costituire forme aggregate e consortili attraverso le quali avere la borsa noli. Naturalmente, quando noi diciamo che queste forme devono essere costituite esclusivamente da imprese di trasporto, lo diciamo per evitare che ci siano delle interferenze di natura pubblica, perchè ci potrebbe essere qualche organo pubblico che voglia fare esso la borsa merci, che voglia esso bilanciare i viaggi: noi abbiamo molta paura di queste interferenze e bisognerà poi vedere anche nei rapporti con le Ferrovie dello Stato che cosa si può e cosa non si può fare, perchè un esame con le Ferrovie dello Stato di tutti i problemi dei trasporti va fatto; lo abbiamo visto a Venezia, lo abbiamo toccato con mano, le Ferrovie dello Stato si stanno riformando ma non hanno ancora avviato un discorso con i trasportatori per vedere che cosa si può fare tempestivamente per evitare certe forme coercitive.

Quindi noi siamo diffidenti ed ecco perchè diciamo che siamo favorevoli a questi istituti che danno la possibilità di conoscere il mercato, i noli, e via dicendo; però vogliamo che questi siano nelle mani di imprese di trasporto per evitare che diventino strumenti per favorire certe forme di attività alle quali non siamo favorevoli, perchè il nostro sforzo è diretto ad aggregare, a difendere l'impresa di trasporto, anche risolvendo i problemi che ci sono (il dottor Valenti, per esempio, parlava di eccezioni di legge e una può essere quella del trasporto combinato: se è vero che con cinque

semirimorchi non si può fare il trasporto combinato, esaminiamo il problema, stabiliamo le eccezioni e anche le regole per evitare poi gli abusi).

PRESIDENTE. Torniamo all'argomento originario.

SARZINA. D'accordo, però sono tutte cose collegate, ed ecco perchè è molto importante stabilire delle discipline, delle regole e dei limiti, e dare, nello stesso tempo, delle possibilità; ma bisogna essere certi che non ci siano abusi. Così pure non vogliamo che queste forme che portano alla borsa merci, all'aggregazione delle imprese diventino strumento nelle mani pubbliche o anche private di coloro che hanno interessi diversi da quelli delle imprese di trasporto.

Allora dobbiamo fare il massimo sforzo perchè questi istituti siano sviluppati, raggiungano i risultati che si vogliono ottenere e che siano nelle mani degli imprenditori e, specificamente, degli imprenditori di trasporto, perchè devono servire alle imprese di trasporto per rafforzarle, per bilanciare i viaggi e anche per frenare la disaggregazione delle imprese.

AMBROGIO. Vorrei dire due parole sulle esperienze delle borse noli che sono già state fatte in Francia e in Benelux.

Esse si sono rivelate utili, però non bisogna farsi eccessive illusioni che questo da solo possa risolvere il problema degli squilibri esistenti. Noi abbiamo riscontrato che nella borsa noli finiscono soprattutto carichi per loro natura atti ad essere abbastanza commercializzati, cioè in mano ad aziende, e ad essere venduti una volta e una seconda volta. Invece la grossa utenza per ora fa ancora una certa resistenza perchè vuole sapere chi porta via la sua merce, esige delle dimensioni aziendali e quindi un'organizzazione commerciale presente anche nei paesi in cui inviano questa merce, determinate norme assicurative, e così via.

Dunque si deve, per approfittare pienamente delle opportunità offerte dal mercato, arrivare a forme di consorzi e di organizzazioni commerciali che diano delle garanzie alla grossa utenza.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere ai nostri ospiti alcune domande. È stato detto che ci sono normative doganali della CEE che devono essere tradotte in atti legislativi. Saremmo grati se esse fossero indicate in modo specifico. Vi sono infatti alcune normative doganali che dovrebbero essere tradotte in atti legislativi e normative da recepirsi automaticamente. Si è poi parlato di difficoltà burocratiche che danneggiano i vettori italiani nell'autotrasporto internazionale.

SARZINA. Ringrazio il Presidente per avermi dato la possibilità, con le sue domande, di trattare argomenti molto attuali, come quello delle difficoltà burocratiche che esistono e penalizzano l'autotrasporto del nostro Paese, soprattutto per quanto riguarda i trasporti in territorio austriaco.

Vi sono delle direttive comunitarie che prevedono lo snellimento delle operazioni doganali; queste direttive non sono ancora applicate in Italia perchè il Ministero delle finanze sostiene che, per essere applicate, esse devono essere recepite in atti legislativi, e tutti sappiamo quali tempi occorrono per fare ciò. Faremo pervenire a questa Commissione l'elenco delle direttive che secondo noi rispondono pienamente ad un principio di enorme importanza, principio stabilito dalla autorevolissima giurisprudenza della Corte di giustizia della CEE, della Corte costituzionale italiana, della Corte di cassazione, dei giudici di merito. Secondo tale principio le direttive comunitarie, quando siano perfette e complete sul piano tecnico e in specie riguardino i rapporti verticali, cioè tra Stato e cittadino, sono direttamente e immediatamente applicabili. Sostenere che anche quelle direttive debbono essere recepite in atti legislativi significa maggior lavoro per il Parlamento e ritardi nell'applicazione delle norme. In campo doganale ce ne sono alcune di estrema importanza che sarà nostra cura far pervenire alla Commissione.

Il ministro dei trasporti Signorile, in questo senso, diede l'esempio; dopo un vivace confronto su questo punto, fece applicare la direttiva comunitaria del 1974 sull'accesso alla professione con un proprio decreto ministeriale. Poi la legge n. 132 del 1987 ha codificato la

materia dell'accesso alla professione. Dobbiamo riconoscere che il ministro Signorile ha anticipato i tempi. Lo stesso può dirsi in materia di pesi e dimensioni. Gli autotreni *jumbo*, che gli autotrasportatori stranieri usavano da anni e con i quali venivano in Italia e facevano concorrenza ai vettori italiani, in Italia non si potevano costruire. Il ministro Signorile, con proprio decreto, ha dato applicazione alla direttiva comunitaria sui pesi e le dimensioni, con la quale ci è stato possibile mettere in circolazione questi autotreni che quando curvano raggiungono quasi i 19 metri e quindi, a parità di peso, hanno maggiore capacità di trasporto in termini di volume. Ci fu l'ostilità del Ministro dei lavori pubblici del tempo, che protestò nei confronti del Presidente del Consiglio che, a suo dire, avrebbe dovuto annullare questo decreto ministeriale in quanto, a suo avviso, in tal modo non si sarebbero potuti fare i trasporti all'estero, quando si tratta proprio di una direttiva che riguarda i trasporti intercomunitari. Se la giurisprudenza e i precedenti vanno in tal senso e il lavoro parlamentare ne risulterebbe snellito, perchè non accertiamo quali sono le direttive comunitarie che possono entrare immediatamente in vigore? Ciò non sarebbe neanche assolutamente necessario, ma se il Ministro emana il decreto si ha una maggiore chiarezza.

Per quanto riguarda il problema delle difficoltà burocratiche, le autorizzazioni per i trasporti in Austria, secondo il Ministero dei trasporti, devono essere richieste a Roma. Si tratta di un esempio macroscopico di artificiosissime difficoltà burocratiche. Perchè fare le autorizzazioni a Roma per i trasporti in Austria quando le si sono sempre fatte al confine? Adesso il Ministero si è dovuto arrendere e si è tornati alle autorizzazioni al confine, ma c'è una grossa confusione, perchè alcuni trasportatori hanno già ricevuto l'autorizzazione a Roma e devono andare al confine, sapendo di averla già avuta, con aggravii, confusioni e difficoltà. I trasportatori italiani lamentano proprio in questi giorni il fatto che con i diritti casuali che sono stati istituiti per ottenere le autorizzazioni all'estero ci sono dei costi inverosimili.

Signor Presidente, lei capisce di che materia

delicata si tratta. I diritti casuali servono ad integrare le retribuzioni di questi funzionari. Il ministro Scalfaro, a suo tempo, con una battaglia memorabile aveva fatto cadere la legge sui diritti casuali della Motorizzazione; ora li abbiamo reintrodotti con le norme che consentono di far pagare dei diritti per le autorizzazioni.

Su questo caso emblematico è stato richiesto l'intervento del Parlamento, che noi sollecitiamo perchè in materia di autotrasporto corriamo il rischio di fare la guerra con l'Austria. L'Austria, infatti, pone delle restrizioni e delle norme imperative per cui bisogna far viaggiare per ferrovia gli autotreni, anche se non ci sono le strutture e anche se questo causerà una serie di conseguenze gravissime.

Voglio aggiungere che i vettori stranieri, che arrivano in Italia in numero sempre maggiore, stanno sperimentando delle forme di trasporto franco destino, mentre in Italia non esiste questa possibilità. Se anche il nostro Istituto per il commercio estero si preoccupasse di favorire questo tipo di contratto, si agevolerebbe il trasporto italiano, che deve sempre fare i conti con la concorrenza estera. Ad esempio, gli autotrasportatori italiani non possono fare trasporti dall'Olanda all'Italia, perchè su questo percorso possono operare solo i trasportatori olandesi che sono forti, agguerriti, sicuri, padroni della loro situazione e dei loro strumenti. In Italia non si può fare un trasporto franco destino, che fra l'altro costa meno, ma si assegna il trasporto ad un vettore estero.

COZZI. Vorrei dire, a precisazione di quanto ha detto il dottor Sarzina, che a monte degli impacci burocratici che si possono rilevare c'è una politica di completa acquiescenza a tutte le richieste degli stranieri nelle trattative internazionali. Noi abbiamo dato le autorizzazioni richieste - ci vengono fornite trimestralmente - e quindi corriamo il rischio di non arrivare al 31 marzo con tutte le valutazioni che ci servono.

PRESIDENTE. Dottor Sarzina, lei ha scritto che i divieti di circolazione sono imposti con criteri restrittivi e irrazionali rispetto al resto della CEE e che le inosservanze dei vettori

stranieri non sono perseguite come quelle dei vettori italiani. Sulla prima questione gradirei conoscere la vostra opinione perchè, nel clima in cui sono nate le cosiddette supermulte, le restrizioni alla possibilità di viaggiare nei giorni festivi provocano delle conseguenze serie. Nella mia provincia i prodotti ortofrutticoli soffrono di queste limitazioni e io non ho le idee chiare circa una possibile contemperanza fra la circolazione festiva dei cittadini e quella delle merci. Per questo gradirei avere qualche ulteriore indicazione. Ritenevo più giusto quanto indicato in questo decreto nel quale è previsto il blocco dell'autotrasportatore straniero nel luogo in cui viene commessa l'infrazione. La previsione precedente prevedeva che l'autotrasportatore venisse colpito al confine, presupponendo così che un'infrazione compiuta, ad esempio, a Catania venisse a conoscenza del doganiere del Brennero su indicazione del trasportatore straniero, il quale invece al confine non veniva affatto bloccato. Con la nuova previsione lo stesso trasportatore deve prestare fideiussione.

SARZINA. Le norme esistono, ma chi le fa rispettare? Chieda ai comandi della Polizia il numero dei verbali fatti, chieda la documentazione a disposizione: si renderà conto della situazione. Noi condividiamo la disposizione; a lungo abbiamo sollecitato modificazioni, affinché la norma fosse adeguata; oggi così è, ma purtroppo non viene applicata con rigore. All'estero avviene esattamente il contrario: i trasportatori italiani sono sempre costretti a fermarsi, a subire controlli, mentre nel nostro Paese avviene l'assurdo che, nonostante l'esistenza di una disposizione adeguata, questa non viene applicata. All'estero ai trasportatori si impone il rispetto di norme che in realtà non esistono. Potremmo fare al riguardo numerosi esempi e non temiamo di provare le cose che diciamo. All'estero i mittenti cercano di favorire i propri trasportatori e la polizia in molti casi taglieggia i trasportatori stranieri per favorire i propri, ed è questo in realtà lo spirito della Comunità europea che dovrebbe, secondo i piani, costituire un unico organismo libero, sovrano, a parità di condizioni! La mentalità e la realtà è purtroppo diversa, è quella che ho descritto. In Austria vengono

colpiti i nostri trasportatori per favorire quelli locali e questa politica non ha altro scopo se non quello di favorire il mercato austriaco.

Per quanto riguarda i divieti di circolazione e le norme che consentono di viaggiare per certi servizi, vogliamo sapere come si può fare il viaggio con il carico senza poter fare il viaggio di ritorno con il mezzo su gomma privo di carico. Magari si facessero soltanto i viaggi con l'automezzo carico; bisogna pur tornare indietro, anche se a volte a vuoto.

PRESIDENTE. La disposizione dà facoltà ai prefetti di prevedere deroghe e ci troviamo di fronte a prefetti più sensibili e ad altri più restrittivi. Così una provincia può essere danneggiata rispetto ad un'altra. Si potrebbe studiare una soluzione che dia un margine più largo alla possibilità di trasporto nei giorni festivi laddove si tratti di merci deperibili?

SARZINA. Francamente queste circolari del Ministero dei lavori pubblici che fissano i divieti, mantenendo una certa libertà e autonomia ai prefetti, sono dannose. Dopo la campagna contro i TIR che presentava gli operatori come assassini, queste circolari sono secondo noi illegittime perchè il codice della strada prevede che il Ministero dei lavori pubblici dia soltanto delle direttive e non prevede che determini in modo positivo e concreto chi può viaggiare e chi no. Questa ulteriore determinazione dovrebbe essere stabilita dai prefetti. Non è escluso che arriveremo ad impugnare questa circolare, ma riconosciamo che lasciare libertà ai prefetti significa avere un rimedio peggiore del male per la diversità di interpretazione, di preoccupazione, di valutazione tra un prefetto e l'altro. Allora, ad esempio, chiediamo che almeno certe norme, come quella del divieto del viaggio a vuoto, cadano; chiediamo che si dia la possibilità a chi rientra in Italia dall'estero senza carico di ritornare fino a casa. Non dipende sempre dall'autista il fatto di arrivare al confine in tempo utile per poter arrivare a destinazione, in quanto a volte i camionisti all'estero incontrano difficoltà e non permettono di poter ritornare fino a casa li pone in una condizione inammissibile. Per quale ragione non si consente a questi autisti di ritornare a casa quando possono dimostrare di ritornare

da un viaggio all'estero? Perchè non si studiano percorsi alternativi come si fa all'estero?

Ci siamo recati dal Sottosegretario ai lavori pubblici e abbiamo avuto la dimostrazione che non vi è la conoscenza della disciplina vigente, perchè quando abbiamo affermato che i vettori sono costretti a fermarsi su tutte le strade, è caduto dalle nuvole pensando che il divieto riguardasse soltanto le autostrade.

VALENTI. Le percentuali di traffico sono basse; quindi, in riferimento ai problemi del traffico, parliamo di un fenomeno dalle dimensioni estremamente ridotte.

PRESIDENTE. Vogliamo evitare la facile accusa che nei giorni festivi la circolazione deve essere lasciata al traffico delle persone e voi potete essere d'aiuto ad evitare questa facile accusa.

Infine vorrei chiedere informazioni in merito alla legge sulla rottamazione. Siamo di fronte ad un ritardo notevole, credo che sia stato speso molto poco e il risultato è che in questo disegno di legge finanziaria un mio emendamento, tendente ad accantonare 10 miliardi, è stato cancellato perchè è stato detto che ve ne sono altri che devono essere ancora spesi. Io credo nella filosofia di base di questa legge, dobbiamo ammodernare il parco veicolare e ridurlo. Potete darci suggerimenti alla luce della vostra esperienza? Ad esempio, ci siamo accorti che gli 80 miliardi disponibili erano sufficienti per tutti coloro che hanno presentato la domanda e quindi non vi sarebbe stato bisogno di fare alcuna graduatoria. Potete darci suggerimenti per modificare i meccanismi di questa legge sulla rottamazione e cercare di alleggerire il problema del trasporto?

SARZINA. Anche noi crediamo nella logica di questa legge, anzi siamo stati noi a proporla i criteri. La situazione è sempre la stessa: la legge è formulata in un modo, ma la sua applicazione risulta la più restrittiva e irrazionale che si possa immaginare. Le leggi dovrebbero soltanto dettare alcune regole astratte e l'applicazione di tali regole dovrebbe essere demandata alla pubblica amministrazione. Anche le norme più illuminate in questo modo diventano le più conservatrici, oscure e impos-

sibili da applicare. Ripeto: bisogna dettare alcune regole per quanto riguarda le concessioni dei contributi e fissarle nella legge. Occorrerebbe leggere le risposte del Ministero alle domande formulate in proposito: si tratta di risposte inverosimili. Sembra che si vada alla ricerca di tutte le difficoltà possibili per evitare che la legge produca gli effetti che si volevano ottenere.

Dal momento che abbiamo parlato di rottamazione e quindi di distruzione dei veicoli, forse bisognerà anche favorire la sostituzione dei veicoli stessi. A tal fine è vero che bisogna ridurre la capacità di trasporto; però se noi poniamo alcune condizioni (ad esempio che il nuovo veicolo deve avere una portata inferiore del 5 per cento rispetto a quello sostituito) si creano problemi per le imprese costruttrici di veicoli, anche se il fine è il rispetto di una direttiva comunitaria. Abbiamo cercato di convincere i membri della Commissione della CEE che, in base all'esperienza della legge precedente, non voleva approvare neanche una norma di questo genere ed abbiamo dovuto accettare le condizioni che ci sono state poste; ma questa norma è irrazionale e non favorisce la sostituzione dei veicoli. Dobbiamo pertanto trovare il modo per favorire tale sostituzione e per farlo nella maniera più efficiente. La legge sulla rottamazione ha prodotto certi effetti ed ha già ridotto la capacità di trasporto, perciò proprio per la rottamazione sono stati accordati maggiori contributi.

REMONDINI. Desidero fare una breve considerazione, da qualcuno già ascoltata, ma che forse risulta nuova in questa sede, alla quale attribuisco - anzi tutti noi attribuiamo - una notevole importanza.

Al di là di tutto il discorso che si è fatto oggi, relativo al riordino di questo settore e al superamento della sua crisi, esiste un problema che deve essere risolto prioritariamente perchè si presenta «trasversale» a tutti gli aspetti. Mi riferisco all'inefficienza della pubblica amministrazione, di cui tanto si parla in questi tempi e la cui carenza incide pesantemente anche nel nostro settore. Non voglio tediare la Commissione con argomentazioni di questo genere, ma farvi solo telegraficamente un cenno, anche se non dico nulla di nuovo. È

inutile portare avanti qualsiasi politica dei trasporti, legiferando in materia, se non si assicura un minimo di efficienza dell'apparato che deve garantire il rispetto delle leggi. Quando pensiamo che dopo tredici anni dalla promulgazione della legge n. 298 che al suo primo articolo prevede l'istituzione dell'albo della categoria, questo deve essere ancora oggi pubblicato dal Ministero dei trasporti, capiamo a quale livello siamo arrivati; e quando accertiamo che, al di là della politica del rilascio delle licenze come elemento per assicurare l'equilibrio della domanda e dell'offerta, si è invece favorito, grazie appunto al caos gestionale della Pubblica amministrazione, il rilascio di licenze fasulle che devono ancora essere eliminate, capiamo che continuiamo a parlare di un problema che non risolveremo mai se non pensiamo a garantire l'efficienza dei controlli.

I controlli devono riguardare anche le tariffe minime previste dalle leggi perchè quotidianamente vengono presentate denunce contro le stesse Aziende di Stato utenti che, invece, dovrebbero dare il buon esempio garantendo il rispetto della legge.

Ho solo fatto alcuni esempi su questa materia problematica; non voglio aggiungere altro, se non che la scadenza del 1992 tanto enfatizzata dovrebbe imporre maggiore sensibilità da parte di tutti noi, ma soprattutto dell'Esecutivo. È necessario che voi vi dotiate di strutture diverse; così come noi dobbiamo essere rispettosi delle norme che all'estero non vengono mai violate, allo stesso modo dobbiamo far rispettare le nostre leggi ai vettori che vengono qui in Italia. Dunque continueremo a perdere competitività, come i dati continuano purtroppo a confermarci, e se dovremo ancora constatare che un organismo come il Ministero dei trasporti o la Motorizzazione civile viene coinvolto in scandali come quelli recentemente scoperti (mi riferisco ad una serie di iniziative che hanno comportato l'arresto della quasi totalità dei responsabili della Motorizzazione civile di Milano, che pertanto oggi non è di fatto in grado di operare) potete ben immaginare quali sono i riflessi sui controlli, sulla sicurezza e sul rilascio delle licenze! Quale riequilibrio di mercato, quale competitività, quale risanamento ci illudiamo di determinare in questa situazione?

A queste storture bisogna porre rimedio, evidentemente con soluzioni diverse. Dopo quaranta anni che parliamo sempre degli stessi argomenti, non dobbiamo stupirci se il settore è così polverizzato. Anche qui, la frammentazione riflessa in un numero elevatissimo di associazioni che non facilita il legislatore a capire come si deve operare non è certo casuale. Anche su questo punto pertanto occorre intervenire, ma non come ancora recentemente è avvenuto in occasione del rinnovo del Comitato centrale dell'albo, favorendo l'ingresso di nuove associazioni anziché la concentrazione di quelle esistenti più rappresentative; almeno se non si vuole favorire ancora una volta l'interesse particolare, e tutti sappiamo che esistono pochi ma forti interessi particolari che spesso travalicano l'interesse generale e fanno soggiacere altri, come nel caso dell'autotrasporto che nei fatti è evidente continua a subire queste ed altre pressioni.

PRESIDENTE. Vorrei concludere l'odierna audizione dei rappresentanti delle associazioni più significative del settore dando atto che abbiamo ascoltato i portavoce dell'espressione maggiore dell'autotrasporto italiano e che, quindi, annettiamo grande importanza ai suggerimenti che ci sono stati rivolti.

Il primo livello sul quale ritengo dovremo muoverci è quello europeo. Anche noi stiamo organizzando una missione parlamentare a Bruxelles per sentire e capire l'itinerario che sta seguendo la Commissione della Comunità economica europea e per far presenti le nostre esigenze. Sarà necessario trovare un punto d'accordo non soltanto per quanto riguarda l'autotrasporto merci, ma anche per gli aspetti dei lavori pubblici, della marina mercantile, dell'aviazione civile, e così via. Però anche questo è uno degli aspetti che vorremmo toccare.

Vi saremo grati se al più presto ci fornirete dei suggerimenti che avrete elaborato sulla base dei vostri contatti.

Ci muoviamo su due livelli, legislativo e di sindacato ispettivo. Il livello legislativo significa quello che possiamo fare per legge, e tutti i suggerimenti che ci possono venire per migliorare la legge sono i benvenuti. Tenete presente che queste audizioni si protrarranno ancora per alcuni mesi, perchè il relatore dovrà

approntare un documento conclusivo di lavoro, che verrà poi discusso in Commissione; per gli stenografici, inoltre, saranno necessarie settimane e settimane di attesa.

Senza aspettare altro tempo suggeriteci, quindi, ciò che ritenete possa essere fatto subito legislativamente; noi siamo propensi a dare «corsie preferenziali» ai provvedimenti legislativi per eliminare le difficoltà che possono essere superate.

Il sindacato ispettivo in cui ci muoviamo con la nostra azione di spinta può individuare interrogativi generali. Con la pressione che si potrà ottenere attraverso i regolamenti potremo spingere il Governo verso certe direzioni e potremo chiedere ad esso norme di comportamento migliori e più celeri. Quando parlo di Governo intendo anche la Motorizzazione civile, i Ministeri delle finanze e del commercio con l'estero.

Dico ciò a conclusione di questo incontro in cui sono emersi molti suggerimenti e molte provocazioni. Se voi, in una memoria successiva, potrete fornirci elementi di lavoro concreto sui tre livelli europeo, legislativo e di sindacato ispettivo, ve ne saremo grati; vorrei ricordarvi che il legislatore, anche quando sbaglia, cerca sempre di tenersi al di sopra delle parti e di comporre un trasporto merci che nel suo seno rappresenti interessi contrastanti, che è necessario, tuttavia, conciliare in un modo o in un altro. Vorremmo cercare di conciliare al meglio le istanze contrapposte che nell'autotrasporto convivono e tutti i vostri suggerimenti, informazioni e proposte saranno ben accetti.

Detto questo, vi ringrazio per la vostra collaborazione e ringrazio i colleghi che hanno accettato che solo io, come relatore di questa indagine, ponessi le domande; ma a causa della mia esperienza passata, ritengo di poter riassumere utilmente tutto quello che è nelle mie competenze.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 14.