

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)

5° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 FEBBRAIO 1988

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE**Audizione del dottor Giuseppe Ligato, presidente dell'ente Ferrovie dello Stato**

PRESIDENTE	Pag. 3, 9, 10 e <i>passim</i>	LIGATO	Pag. 3, 8, 9 e <i>passim</i>
BISSO (PCI)	13	PINNA	8, 10
COVELLO (DC)	15, 16		
GIUSTINELLI (PCI)	13		
LIBERTINI (PCI)	15		
LOTTI (PCI)	16		
MARIOTTI (Fed. Eur.)	15		
PATRIARCA (DC)	8, 12		
SENESI (PCI)	8, 14		
ULIANICH (Sin. Ind.)	11		
VISCA (PSI)	11		
VISIBELLI (MSI-DN)	11		

Audizione dei rappresentanti dell'ANFIA

PRESIDENTE	Pag. 16, 22, 24 e <i>passim</i>	GARUZZO	Pag. 19, 21, 22 e <i>passim</i>
LIBERTINI (PCI)	22, 27	FILIPPPI	21, 25, 26
		ONOFRI	24
		PALENZONA	26, 27
		RAMPA	17, 25

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per l'ente Ferrovie dello Stato il presidente Ligato, accompagnato dai dottori Pinna e Pierattini, per l'ANFIA il presidente dottor Gregorio Rampa, il vice direttore dottor Pietro Andrea Papp, il responsabile dei rapporti istituzionali dottor Pietro Onofri, l'amministratore delegato della IVECO ingegner Giorgio Garuzzo, il direttore delle relazioni esterne della IVECO Cesare Palenzona, il dottor Lorenzo Calabrese della Calabrese veicoli industriali, il dottor Antonio Filippi della Bartoletti e il dottor Belliazzi della FIAT.

I lavori hanno inizio alle ore 9,40.

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

Sono in programma oggi le audizioni dei rappresentanti dell'ente Ferrovie dello Stato e dell'ANFIA.

Se non si fanno osservazioni, verrà ascoltato innanzitutto il dottor Ligato, presidente dell'ente Ferrovie dello Stato.

Viene quindi introdotto il dottor Ligato, accompagnato dai dottori Pinna e Pierattini.

Audizione del dottor Giuseppe Ligato, presidente dell'ente Ferrovie dello Stato

PRESIDENTE. Rivolgo al dottor Ligato e ai suoi collaboratori un vivo ringraziamento per aver aderito alla richiesta di informazioni da noi avanzata.

L'8ª Commissione sta conducendo un'indagine sulla condizione del trasporto merci in Italia, un'indagine estremamente complessa soprattutto a causa della mancanza di dati specifici in grado di fornirci un esatto quadro della situazione.

Stiamo ascoltando i rappresentanti delle diverse realtà in grado di avviare una crescente integrazione dei trasporti, in quanto tutti comprendiamo la necessità che le Ferrovie si

potenzino per ridurre lo squilibrio tra trasporto su strada ferrata e trasporto su gomma.

A tal fine credo sia di estremo interesse conoscere i programmi delle Ferrovie dello Stato per quel che riguarda il trasporto merci, che attualmente, come ho già detto, è estremamente squilibrato a favore della gomma.

Do pertanto la parola al dottor Ligato che ci esporrà i programmi delle Ferrovie, per le quali abbiamo visto con piacere che già nel 1985 vi è stato un aumento del traffico merci del 5,62 per cento, mentre in altre nazioni europee vi è una generale riduzione del trasporto merci su ferrovia, anche se bisogna tener conto che i valori sono diversi in assoluto.

LIGATO. Signor Presidente, vorrei anzitutto ringraziare lei e la Commissione per la opportunità che viene offerta all'ente Ferrovie dello Stato. Esprimo anche il ringraziamento del dottor Pinna, direttore del dipartimento acquisizioni e vendite, e del dottor Pierattini che dirige l'ufficio preposto alla intermodalità.

L'ente Ferrovie dello Stato è un ente di gestione ed abbiamo il diritto-dovere di ascoltare le direttive che ci provengono dal livello istituzionale. Il nostro primo punto di riferimento è pertanto il piano generale dei trasporti che consideriamo ancora in una fase embrionale in quanto ha indicato alcuni principi generali, ha indicato l'impostazione tecnica della intermodalità, ha individuato alcuni interporti principali, ma dopo di ciò non sono venuti - come ognuno di noi si aspettava - i successivi progetti di attuazione che indichino, come compete alla funzione pubblica, gli obiettivi generali cui un ente di gestione deve tendere e di conseguenza la vigilanza della funzione pubblica sui comportamenti dell'ente di gestione stesso.

In mancanza di questi progetti specifici ciascun modo di trasporto si organizza e formula programmi indipendentemente da ciò che succede nei comparti attigui. Ad esempio, il sistema di alta velocità previsto dalla legge finanziaria, che noi giudichiamo più interessante sotto il profilo del quadruplicamento della dorsale che del vero e proprio sistema dell'alta velocità, non mi sembra del tutto coerente con il programma di potenziamento

esasperato del trasporto aereo di terzo livello e tanto meno con le concessioni di autolinee parallele agli itinerari ferroviari, anche perchè tutto rientra nell'unica grande voce della spesa pubblica del comparto dei trasporti, una voce che fa tremare le vene ai polsi, visto soprattutto il crescente *deficit* del debito pubblico.

Mi fa piacere che il presidente Bernardi abbia sottolineato alcuni dati positivi che le Ferrovie dello Stato hanno registrato sia nel trasporto passeggeri che nel trasporto merci: nel trasporto passeggeri, nel luglio del 1987, abbiamo raggiunto 4 miliardi e 4 milioni di passeggeri-chilometro, che rappresenta il nuovo limite storico delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo registrato, inoltre, un forte incremento del trasporto merci anche nel 1987, non solo rispetto al 1986 che fu un anno di stanca, ma soprattutto rispetto al 1985 che era stato l'anno migliore di questo settore del trasporto. Voi capirete che tutto questo è stato raggiunto in una situazione di conflittualità all'interno dell'ente Ferrovie assolutamente incomprensibile, almeno dal nostro punto di vista, avendo noi siglato con le quattro confederazioni (CGIL, CISL, UIL e sindacato autonomo) il miglior contratto di lavoro che i ferrovieri abbiano mai avuto nella loro storia e avendo già pagato un anno di stipendi con il nuovo trattamento. Nonostante ciò, siamo costretti a subire una serie di scioperi nazionali o locali diversamente articolati che, per la specificità del trasporto ferroviario, possono incidere su tutta la rete ferroviaria.

Riteniamo che la scelta della intermodalità sia estremamente interessante. Già nel 1986, nella relazione presentata al consiglio di amministrazione, oltre a proporre un piano di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato con una previsione di flussi proiettata fino al 2000, avevamo ben presente il comparto relativo all'intermodalità e chiedevamo al Governo di fissare nella legge finanziaria del 1987 l'impegno di traslare entro il 1992 dalla strada alla rotaia almeno il 30 per cento del traffico pesante con prevalente destinazione o origine estera. Questo obiettivo, sul quale sembrava il Governo fosse d'accordo, non fu espresso nella legge finanziaria in quanto da lì sarebbero discese una serie di valutazioni e di impegni tecnico-finanziari nostri e del Governo da sottoporre all'esame del Parlamento.

L'intermodalità è una linea di tendenza e un programma in fase più o meno avanzata di attuazione: è cioè la combinazione di due modi di trasporto, secondo le direttive del piano generale dei trasporti, che deve garantire un trasporto celere e soprattutto economico.

Rispetto alle condizioni del nodo stradale e ferroviario, se sono vere - e non c'è motivo di dubitarne - le indicazioni relative alla gravità, sotto il profilo della sicurezza, del volume di traffico che percorre le autostrade italiane e che sarebbe sei volte superiore a quello previsto come massimo in sede di progettazione, non c'è dubbio che bisognerebbe fare un grosso sforzo per traslare dalla strada alla rotaia almeno il traffico pesante. Esso ha infatti alcune caratteristiche particolari nelle ferrovie per quanto riguarda il nostro Paese, perchè circa il 67 per cento di questo traffico è di origine e destinazione estera e il 65 per cento si sofferma a nord degli Appennini; è un problema dell'area padana, delle regioni Piemonte, Lombardia e Veneto essenzialmente, mentre il rimanente scende al di sotto dell'Appennino e quindi, considerato che l'Italia si svolge nella direzione Nord-Sud, evidentemente questa è una grossissima contraddizione. Si giustifica rispetto alla capacità produttiva delle aree della Valle Padana nelle relazioni internazionali; ma la condizione del 22 per cento al di sotto dell'Appennino non si giustifica perchè le ferrovie dovrebbero essere candidate a svolgere un ruolo sulla media e lunga distanza. Oggi la nostra distanza per così dire preferita nel trasporto è quella intorno ai 350 chilometri; dovrebbe esserci uno spostamento sui 500 chilometri come media e sugli 800-1.000 chilometri come settore più avanzato per le caratteristiche del trasporto ferroviario. Tanto è vero, signor Presidente, che appena quattro mesi dopo il nostro insediamento votammo in consiglio di amministrazione un documento di apertura al dialogo intermodale e dicemmo che le ferrovie si candidavano sulla media e lunga distanza, che riconoscevano l'utilità del modulo trasportistico stradale, che evidentemente aveva un proprio bacino regionale e provinciale, al di là di una specificità caratteristica e tipica del trasporto stradale. Però questo atto di buona volontà delle Ferrovie

dello Stato di aprire un dialogo con chi rappresenta interessi di altri modi di trasporto non ha dato un risultato e capisco anche il perchè. Sono questi atti, comportamenti, programmazioni e direttive che devono venire dal livello istituzionale e non dalla gestione. È possibile che le gestioni in un dialogo aiutino le istituzioni a trovare i momenti ottimali di proposta e di organizzazione, però per invertire una condizione difficile come quella che c'è oggi nel paese, stratificata e consolidata, occorre, se mi consentite la parola, un atto di dirigismo politico ed economico che dal piano generale dei trasporti non è venuto. Non vedo quali sono le difficoltà per adottarlo, considerato che l'Austria lo ha già deciso, la Svizzera lo sta decidendo in questi giorni per cui ci incontreremo, oltre che sul Brennero nel 1992, anche sul Gottardo e troveremo le stesse difficoltà relative ad un momento di organizzazione intermodale.

C'è una intermodalità leggera, che è quella dei *containers* e tutto sommato anche delle casse mobili; c'è un'intermodalità un po' più pesante che è quella dei semirimorchi e addirittura quella dei TIR, degli autotreni. Noi abbiamo affrontato questo argomento con alcune scelte che io ritengo abbastanza interessanti. Alcune di queste scelte si possono considerare tradizionali, onorevole Presidente, cioè abbiamo mutuato alcune esperienze estere, come quella del trasporto del semirimorchio, che per altro può essere considerato tradizionale anche nel nostro Paese. Esso viene organizzato dalla società CEMAT, che ogni anno registra incrementi di utili molto interessanti e alla quale noi intendiamo affidare in avvenire la gestione dei nostri terminali ferroviari negli ambiti del minitrasporto. Quindi il trasporto tramite autotreni pesanti dovrebbe avvenire con un tipo di carro, che si chiama Talbot, che dovrebbe consentire il trasporto di una sagoma molto elevata, di quattro metri secondo il codice della strada, relativa all'autotreno. Il semirimorchio è un trasporto un po' più facile: può essere adagiato su un carro Talbot, su un carro Porsche o su un carro Winteg, che sono carri un po' diversi. A differenza dell'autotreno esso viene collocato da una gru ed è questo il trasporto prevalente nel nostro Paese, anche per via

delle condizioni generali dei *gabari*, cioè degli infradotti delle gallerie che, essendo di vecchia fattura, non consentono il transito di queste sagome pesanti non solo per l'altezza, ma anche per la possibilità di urto della sagoma sulla volta della galleria.

C'è poi un tipo di intermodalità, anche questa tradizionale, che è quella del *container*, e c'è un tipo di intermodalità non sufficientemente sviluppato nel nostro Paese che è la cassa mobile. La cassa mobile oggi, nel giudizio generale di tutti gli autotrasportatori ferroviari e marittimi, è certamente la soluzione che potrebbe risolvere tutti i problemi, in quanto è facilmente manovrabile da pianale ferroviario a pianale stradale, da piano ferroviario a nave, da banchina a ferrovia, anche con sistemi di computerizzazione a bordo delle navi per la ricerca automatica del *container* rispetto alla destinazione e con l'installazione di impianti automatizzati, come quello sulla banchina di La Spezia, per quanto riguarda la movimentazione da nave a carro ferroviario; essa diventa l'obiettivo più interessante nella prospettiva della intermodalità.

Per far fronte a queste situazioni le Ferrovie dello Stato si sono date da fare anche sul piano della ricerca e del *know how*; per esempio, per quanto riguarda i *containers* e le casse mobili, hanno messo a punto nello stabilimento Breda a Matera il cosiddetto pentamodulo, che è un carro snodato che consente il trasporto di cinque casse mobili e, se non sbaglio, di 12 *containers*. Ma abbiamo fatto di più; abbiamo messo a punto - e potrebbe essere un motivo di valutazione e di confronto, non di pregiudiziale opposizione, come mi pare che venga dal settore dell'autotrasporto - il cosiddetto carro bimodale. Il carro bimodale è un vagone o un *trailer*, secondo i momenti e le valutazioni, che cammina sul binario ferroviario con un carrello ferroviario e si muove sulle autostrade con un carrello su gomma. Il cassone, o quello che sia, arriva ai nostri centri merci o agli interporti in qualsiasi stazione, in qualsiasi scalo merci delle Ferrovie dello Stato come un *trailer* stradale; viene messo a cavallo del binario, gli viene sospinto sotto un carrello ferroviario il cui incastro è automatico; ogni 40 secondi si può incastrare un carrello a un

vagone ferroviario. A quel punto, con una leva si sollevano le quattro ruote di gomma e diventa un normale vagone che può viaggiare per circa 500-800 chilometri. A destinazione si fa l'operazione in senso inverso, si abbassano le ruote di gomma, il carrello si sgancia automaticamente e il *trailer* viene portato via da un trattore qualsiasi.

Questa soluzione innovativa - come vi diranno gli altri rappresentanti dei trasportatori - mette in dubbio l'attuale sistema di intermodalità. Va trovata una soluzione nuova: se persisteremo negli errori del passato con sistemi troppo diversificati dell'organizzazione di intermodalità, alla fine continueremo a spendere molto senza riuscire a trovare una soluzione per le grandi economie, tenuto conto che tra l'altro garantiamo tariffe molto basse (qualche volta sono inferiori di un quinto a quelle del settore dell'autotrasporto) e non assicurando il ritorno a pieno, che è invece garantito da chi gestisce l'autotrasporto.

Rispetto alle difficoltà di cui ho parlato per l'organizzazione di un'intermodalità unica, al di là della richiesta di un atto di dirigismo relativo agli enti e alle società di gestione, ritengo doveroso sottolineare che questo processo di riorganizzazione e di riordino deve essere fortemente incentivato. Il sistema cosiddetto «autostrada viaggiante», che presenta un pianale molto basso, costituisce un trasporto intermodale troppo oneroso: non solo perchè le nostre tariffe sono estremamente basse (come rilevavo ieri con il dottor Pinna) ma perchè gli oneri che derivano dall'autostrada viaggiante sono estremamente pesanti sia per gli investimenti, sia soprattutto per la gestione. Tutti gli altri paesi europei sono orientati a riconoscere la condizione dell'obbligo di servizio.

Onorevole Presidente, per il 1992 o noi troviamo una soluzione al problema dell'intermodalità pesante oppure, ad esempio, corriamo il rischio rispetto al quale l'onorevole Magnago ha già espresso molte riserve (ammesso che nella provincia di Bolzano e nella regione Alto Adige si riesca a realizzare un nuovo centro intermodale), ossia che centinaia o migliaia di carri pesanti scendano dal pianale ferroviario austriaco e percorrano tutti

il tratto di ferrovie fra Trento e Verona o Padova, per giungere magari a destinazione a Palermo. Per fare un altro esempio, nella mia città di origine, Reggio Calabria (abito da soli due anni a Roma), ogni giorno centinaia di carri provenienti magari da Amsterdam e con destinazione Tunisi transitano per la Sicilia. Ci troviamo quotidianamente di fronte ad enormi difficoltà alle quali, evidentemente, dobbiamo porre mano.

Ho parlato di alcune caratteristiche dell'intermodalità e ho espresso, come rappresentante dell'ente di gestione delle Ferrovie dello Stato, le nostre preferenze - sulle quali credo tuttavia si possano trovare ampi consensi - rispetto ad un'organizzazione intermodale della cassa mobile. È necessario allora soffermarsi a pensare come sia possibile incentivare tale riordino. Mi rendo conto che, avendo più volte sottolineato in passato (e ancora una volta lo voglio ribadire, ricordando che ho formulato proposte concrete nel corso della precedente legislatura) l'esigenza che le infrastrutture per il trasporto vengano progettate e realizzate insieme, fin dove è possibile, ciò significa realizzare quasi il 30 per cento di economia negli investimenti, secondo le nostre valutazioni, e circa il 35 per cento secondo le valutazioni dei tecnici costruttori. Non siamo mai riusciti a costruire insieme le infrastrutture stradali e ferroviarie, fino alla situazione assurda della Valle del Topino in Umbria dove vi è la nuova superstrada che collega Fabriano ad Ancona, ma non riusciamo a trovare il consenso degli enti locali per costruire le ferrovie.

Rispetto a questo discorso di carattere generale è necessario che vi dica che c'è un problema dato dai porti. Questo problema non è secondario: avendo letto nell'invito alla presente audizione che l'indagine conoscitiva è finalizzata a trovare le risposte di natura legislativa in ordine alla scadenza del 1992 ed eventualmente a cambiamenti e modifiche in questo senso, mi sembra che il problema dei porti si inserisca a pieno titolo. Esistono alcune condizioni dei cinque porti storici del nostro paese che giudichiamo profondamente anacronistiche. Mi riferisco, ad esempio, alla condizione di far pagare alle Ferrovie dello Stato 500.000 lire una manovra che a noi

costerebbe 80.000 lire. Se pensiamo di realizzare ogni anno il 20 per cento di economia rispetto alle sovvenzioni dello Stato, in relazione ad una precisa direttiva comunitaria, non possiamo trascurare la riduzione degli obblighi di servizio per ottenere il pareggio del bilancio. Se vogliamo rispettare la legge n. 210 del 1985, dobbiamo considerare che quasi metà della rete ferroviaria è superflua o comunque può essere realizzata in un modo molto più economico e con risultati di più alta velocità. Quindi l'imposizione dell'obbligo di servizio, per la direttiva n. 327, comporta anche l'obbligo di corrispondere la compensazione finanziaria del servizio che viene richiesto all'Ente di gestione. Per quanto riguarda i porti dobbiamo arrivare, nell'interesse del paese, ad un collegamento delle ferrovie fino alla banchina per consentire la movimentazione del *container* dalla stiva direttamente al pianale ferroviario. È intollerabile che in un porto come quello di Genova si tengano fermi 1.500 autocarri dentro i recinti portuali, quando con un sistema di treni navetta si possono spostare fino a 4 convogli alla volta, per destinare velocemente questi ultimi secondo le decisioni del committente. Abbiamo messo a disposizione del porto di Genova 10 treni navetta, ma questa potenzialità non è stata ancora utilizzata al massimo. Il nostro obiettivo era quello di incoraggiare l'uso dei treni, tenuto conto che il trasporto su *container* attraverso le ferrovie costa 100.000 lire per 40 piedi, 70.000 per 20 piedi, mentre l'autostrada per lo stesso tragitto richiede 500.000 lire.

Vogliamo ricercare soluzioni anche con le compagnie portuali, se necessario anche con gli enti di gestione dei porti e con i privati, per risolvere due problemi. Il primo è di vostra competenza perchè è di ordine legislativo e riguarda la nuova sistemazione del trazione nel nostro paese, per consentire il trasporto su rimorchi non di proprietà del trasportatore. L'altro problema è come garantire questo tipo di trasporto alle ferrovie dello Stato, con la partecipazione delle realtà locali. Noi non respingiamo, anzi ricerchiamo condizioni generali nuove in questo momento per il risanamento della vita del paese.

Comprendiamo che, per quanto possa aumentare il volume di traffico, sia passeggeri

che merci, la migliore delle previsioni non risolverebbe il problema finanziario. O valutiamo tutte le potenzialità che il sottosistema nazionale delle Ferrovie dello Stato offre al Governo, al Parlamento ed al paese, impegnandoci anche nella sua gestione, oppure non riusciremo ad uscire dall'attuale condizione difficile delle Ferrovie, salvo che non si adotti una linea di tagli drastici che credo non sia nelle intenzioni di nessuno. Tutti, infatti, siamo ancora convinti del carattere sociale che le Ferrovie dello Stato hanno nell'economia del paese.

Se considerate che il trasporto incide fino al 25 per cento sul costo dei prodotti nelle regioni meridionali, occorre chiedersi se sia il caso di porre altre questioni di carattere retributivo o sociale, invece di risolvere in via prioritaria la grave incidenza del costo del trasporto ai fini dello sviluppo delle regioni più depresse del nostro paese.

Abbiamo messo a punto un programma che riguarda le intermodalità e vi abbiamo impegnato 1.000 miliardi. Il costo complessivo delle opere riferite alle intermodalità nelle nostre previsioni è di 3.650 miliardi. Un piccolo programma, con una spesa prevista di 410 miliardi, è già in corso di attuazione per rivedere la sagoma delle gallerie, con priorità per i transiti internazionali e la linea adriatica. Infatti, nei nostri programmi, come sapete, la direttrice adriatica che collega il Brennero, Verona e Bologna alla Sicilia, via Taranto e Reggio Calabria, è la linea Nord-Sud che riscopre ed evidenzia la funzione di ponte che la penisola italiana dovrebbe avere nell'ambito del Mediterraneo, rispetto alla due direttrici euroasiatica ed euroafricana. In fase di avviamento è anche l'attuazione dei programmi relativi alle linee trasversali, come la Orte-Falconara, che potrebbe servire la Toscana, l'Umbria e l'area romana; oppure come la Metaponto-Battipaglia, che dovrebbe servire l'area napoletana. In programma c'è anche il potenziamento della Rimini-Bologna, della Pontremolese, che il Parlamento ha ribadito come indicazione prioritaria, riprendendo un ordine del giorno della Commissione trasporti della Camera di non molto tempo fa.

Sono quindi già stati avviati i lavori di sistemazione per le gallerie. Il progetto com-

plessivo di revisione delle gallerie comporterebbe una spesa di 1.500 miliardi nei prossimi quattro o cinque anni, dato che riteniamo siano necessarie modifiche per 800 delle 1.200 gallerie esistenti sul territorio italiano, vale a dire quelle interessate alla intermodalità. Devo però avvertire i senatori che se si decidesse di intraprendere la strada dei carri bimodali e delle casse mobili, tale investimento potrebbe non essere necessario. Infatti, da una decisione di ordine istituzionale che vincolasse nel nostro paese gli autotrasportatori, gli operatori del settore marittimo e di quello ferroviario a trovare una soluzione comune in direzione della intermodalità, deriverebbe la possibilità di accantonare tali investimenti.

PATRIARCA. E l'enorme parco materiali esistente che fine farebbe?

LIGATO. Il programma relativo agli «ultra-bassi» è ancora in fase di studio. Ad ogni modo, tendiamo alla standardizzazione del materiale: abbiamo cento tipi diversi di carrozze e cinquanta di locomotive a seguito delle gestioni passate, che hanno pensato in tal modo di legare il proprio nome ad un determinato mezzo. Tale epoca è tramontata ed ora si deve lavorare a standardizzare, cioè a rendere più semplice la costruzione, la manutenzione da parte degli addetti alle riparazioni, nonché tutti i nuovi servizi che gradualmente devono affermarsi, come la teleprenotazione, ad esempio.

Rimane il problema degli interporti. A tale proposito, credo di potervi dare qualche notizia positiva. Il piano generale dei trasporti prevedeva cinque interporti, con priorità per l'area padana. Tale sistema doveva interessare il 67 per cento dei trasporti ferroviari internazionali sul nostro territorio ed il 65 per cento del traffico ferroviario complessivo italiano. Esso doveva riguardare la linea Orbassano-Torino; la linea lombarda, che non viene indicata, ma che nelle sue integrazioni è la Melzo-Rho-Segrate, nonché Milano; l'area veneta, con Verona e Padova; l'area emiliana, che fino a questo momento riguardava solo Bologna; infine, l'area campana (Marcianise e Nola) a proposito della quale voglio segnalare una contraddizione. Varrebbe la pena chieder-

re spiegazioni agli organi regionali competenti, i quali, come in altre parti d'Italia, operano (in piena legittimità formale, naturalmente) scelte non coerenti con le previsioni del piano generale dei trasporti. Non si comprende, infatti, che senso abbia costituire un interporto a Nola, cioè a 18 chilometri dal più grande centro commerciale italiano, quello di Marcianise. Abbiamo più volte richiamato l'attenzione della regione Campania e non sarebbe male che, attraverso un'azione politica, queste scelte strategiche per il paese venissero definite in maniera più puntuale.

Per quanto riguarda l'area emiliana, c'è una novità rispetto al passato, vale a dire il recente interesse di due città che si muovono con grande impegno, Piacenza e Parma: la prima nel quadro delle proprie esigenze di partecipare ai processi produttivi della Lombardia più che dell'Emilia; la seconda a seguito dell'intenso sviluppo economico, anche se a mio avviso è troppo vicina a Bologna per avere un proprio ruolo dal punto di vista ferroviario, tanto da poter essere considerata più che altro un'antenna dell'interporto bolognese.

Abbiamo deciso che con il prossimo orario, cioè a settembre di quest'anno per certi versi, e nella primavera del prossimo in modo più completo, potenzieremo un sistema integrato e coordinato di treni-blocco e di treni intermodali, che sostanzialmente riguarderebbe gli scali di Orbassano, Rho, Segrate, Melso, Verona, Padova e Bologna; potrebbe riguardare Piacenza, Parma e Marcianise, nonché Pomezia e Napoli. Poi abbiamo i centri della CEMAT che sono già attivati, con i quali si arriva fino a Termini Imerese e Catania.

Rispetto a tale situazione «stellare» degli interporti, che nel nostro paese funzionano, organizzeremo un orario ordinario (abbiamo già la previsione progettuale, compresi gli orari) che sarà approvato dal consiglio di amministrazione il 7 marzo prossimo. In tal modo, potremo garantire al paese un servizio nuovo.

SENESI. A offerte continuate.

PINNA. Possono essere di due tipi: c'è l'orario continuato che entra in catalogo come un prodotto fisso; inoltre, a seconda delle

richieste, ci sono dei treni-blocco che vengono costituiti *ad hoc*.

LIGATO. Devo aggiungere che ho citato tutti gli interporti, ma non ho accennato alle prospettive che esistono per Trento, Prato, Livorno e Orte. Nei nostri programmi vi è anche la possibilità di accordi con spedizionieri; abbiamo raggiunto intese estremamente significative con i gruppi pubblici e privati del paese con i quali abbiamo sottoscritto convenzioni e accordi per traslare dalla strada alla rotaia il trasporto merci: ci siamo particolarmente interessati del trasporto delle automobili e dell'acciaio. Abbiamo siglato delle convenzioni affinché nel giro di alcuni anni le ditte interessate possano traslare quasi tutto il trasporto dei loro prodotti dalla strada alla rotaia, prevedendo a tal fine anche una serie di incentivazioni tariffarie. È vero che formalmente abbiamo deciso un aumento delle tariffe merci, che erano le più basse d'Europa; come del resto sono estremamente basse le tariffe passeggeri se considerate che in abbonamento si viaggia con 200 lire da Velletri a Roma e poi ce ne vogliono 700 per la metropolitana dalla stazione Termini a piazza Barberini. Con 12.000 lire si viene ogni giorno da Napoli a Roma in prima classe per una distanza di 200 chilometri mentre in Inghilterra si paga 900.000 lire di abbonamento per 100 chilometri. Credo, quindi, che bisognerà trovare una soluzione perchè queste tariffe sono veramente troppo basse; in altri paesi la mobilità dei pendolari non è un problema dell'organizzazione dei trasporti ma delle imprese, e nell'ambito dell'apporto sociale alle imprese vi è anche il costo del trasporto dei pendolari.

Non so se sia questa la strada idonea per il paese, ma non credo comunque che si possa pensare di risanare le Ferrovie dello Stato con queste tariffe e con queste previsioni relative all'intermodalità, senza la possibilità del prepensionamento - ancorchè concordato con le organizzazioni sindacali - per il quale la legge finanziaria del 1987 prevedeva uno stanziamento a favore dei contratti di altre categorie, che è poi scomparso e che non è stato riproposto quest'anno, e inoltre senza avere quegli strumenti che lo Stato mette a disposi-

zione dell'impresa privata. Essendo questa la situazione, e viste tutte le previsioni della legge 17 maggio 1985, n. 210, credo sarebbe più opportuno mandare a casa il consiglio di amministrazione dell'Ente e affidarsi ai maghi. Le difficoltà sono oggettive e non c'è spirito di polemica da parte nostra quando diciamo che bisogna dialogare con un ente di gestione che ha tanti e gravi problemi; che non si può ignorare che la più grande azienda del paese è in queste condizioni mentre si intravede una serie di potenzialità estremamente interessanti in tutti i settori. Quello delle ferrovie infatti è, per così dire, un sottosistema nazionale nel quale c'è di tutto, forse mal gestito ma comunque di grandissima potenzialità: dal terziario turistico alle assicurazioni, dal bancario all'intermodalità, dall'informatica all'ingegneria.

Ritengo assurdo che ci troviamo in queste condizioni e che nello stesso tempo siamo fornitori di *software* alle ferrovie svedesi e norvegesi che hanno sempre dettato legge in questo settore.

Mi avvio alla conclusione. Il piano generale dei trasporti fornisce alcune indicazioni molto interessanti, anche se addirittura al di sotto di quella che potrebbe essere la realtà dello sviluppo del domani in quanto ancora la previsione all'incremento del 2,5 del prodotto interno lordo. Se così fosse, avremmo un incremento del traffico del 45 per cento da oggi al 2000, e questo elemento tende naturalmente ad aggravare i problemi che sono già gravi rispetto ad un incremento di *routine* che è facile prevedere per le ferrovie e per l'autotrasporto. Se invece lo sviluppo lo legghiamo alle previsioni del piano generale dei trasporti, avremo difficoltà ancor più gravi perchè la nostra previsione sarebbe di 18 miliardi di tonnellate-chilometro per il 2000, pari a 36 milioni di tonnellate su una distanza media di 500 chilometri.

Spero di essere stato chiaro ed anche sintetico nella mia esposizione; se tuttavia dovesse esserci l'opportunità di un ulteriore approfondimento, sono a disposizione della Commissione per i relativi chiarimenti.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Ligato per la sua esposizione.

I senatori che intendono porre quesiti al Presidente dell'ente Ferrovie dello Stato hanno facoltà di parlare.

Comincerò io stesso chiedendogli un chiarimento sui dati contenuti nei prospetti delle Ferrovie dello Stato. Tali prospetti indicano una riduzione del traffico ferroviario in tutti i paesi della CEE salvo che in Italia; vorrei sapere se avete analizzato perchè nei paesi che avevano notevolmente incrementato il trasporto merci su strada ferrata questo sistema di trasporto sia in calo.

LIGATO. Esattamente non lo so, anche se posso formulare un'ipotesi. Sull'organizzazione del trasporto incidono una serie di fattori che non sono relativi soltanto alla produzione: bisogna, ad esempio, considerare l'organizzazione urbana, l'organizzazione industriale che può essere concentrata o disseminata, ed inoltre la flessibilità di un modo di trasporto rispetto ad un altro. Inoltre la diversificazione della produzione industriale può favorire l'autotrasporto per alcuni prodotti pregiati e il trasporto ferroviario per alcuni prodotti di base.

Non sono pertanto in grado di fornire una spiegazione esauriente; devo tuttavia rilevare che in questi paesi si partiva da una base di trasporto merci ferroviario assai consistente.

PINNA. Confermo i dati forniti dal Presidente e vorrei aggiungere anzitutto che sono calate le produzioni che si rivolgevano specificamente al trasporto ferroviario per il quale vi è un calo assoluto ed un calo in relazione al trasporto per cabotaggio: mi riferisco in particolare al carbone ed ai prodotti siderurgici, che, soprattutto in Germania e in Francia, non solo sono in calo in maniera assoluta, ma vengono trasportati con altri modi di trasporto non ferroviari, ma non certamente su gomma. In secondo luogo esiste il problema che il punto di partenza di questi due paesi era molto elevato, mentre invece quello del nostro paese era molto basso. In più lo sforzo fatto sia dalla Germania sia dalla Francia è stato quello, negli ultimi tempi, di privilegiare il trasporto viaggiatori con sistemi ad alta velocità e con servizi particolari.

Vorrei aggiungere che in Italia è abbastanza interessante che noi non aumentiamo il tra-

sporto merci nell'ultimo triennio su tutti i prodotti; l'aumento consistente, che abbiamo avuto nel 1987 rispetto al 1986 e al 1985, confermato anche dai dati di gennaio, è pari negli ultimi otto mesi al 7,5 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questo significa che abbiamo avuto una flessione ulteriore nel primo trimestre del 1987 in conseguenza del grave sciopero che ci fu in Francia e che comportò un annullamento per quattro mesi dei traffici da e per la Francia.

Abbiamo avuto questo incremento soprattutto per il settore macchinari, mentre abbiamo in calo la siderurgia e tutti i prodotti cerealicoli. Tutto questo avviene anche in presenza di un decremento complessivo dei traffici sui porti, per cui il traffico merci sta aumentando pur diminuendo il traffico da e per i porti. Si tratta di una situazione abbastanza complessa e vorrei in conclusione ricordare che ci stiamo attrezzando per un osservatorio tecnologico che possa avere in tempo reale le situazioni mese per mese dell'andamento dei traffici; non troviamo al momento una corrispondenza in tale direzione da parte delle altre modalità, mentre ritengo un interesse di carattere nazionale quello che stiamo tentando di fare come Ferrovie. Infatti avere i dati mese per mese su quello che avviene significa anche agire commercialmente in maniera tempestiva.

PRESIDENTE. A proposito del calo di traffico ferroviario in altri paesi europei, vorrei sapere se esso sia dovuto al fatto che l'esigenza dell'impresa di oggi è quella che le merci siano consegnate ad una velocità di gran lunga superiore rispetto al passato. Il traffico su gomma costa molto di più, come faceva rilevare il presidente Ligato, rispetto al mezzo ferroviario, e tende altresì ad aumentare ancora. Probabilmente le imprese sono disposte a pagare di più purchè sia garantita quella velocità di consegna che le ferrovie, come sono strutturate oggi, non riescono a garantire. In questo ambito vorrei sapere se nella consegna delle merci c'è una percentuale di dispersione dei carri, oppure se questo problema non esiste. Vorrei anche sapere se è vero che è pervenuta alle Ferrovie la proposta di un controllo del movimento carri tramite satellite

e che cosa le Ferrovie hanno pensato e valutato in proposito. Le chiedo se per avere la fotografia minuto per minuto della situazione dei carri nel nostro paese sia possibile un controllo tramite satellite. Un'altra domanda è se nel funzionamento che c'è stato fino ad oggi della nuova struttura dell'Ente non si ritenga che possano essere apportate delle modifiche migliorative per metterlo nelle condizioni di muoversi con quella managerialità necessaria.

VISCA. Vorrei innanzitutto ringraziare il presidente Ligato per la relazione completa e precisa che puntualmente ha portato qui al Senato e per aver arricchito le nostre conoscenze nell'ambito di una materia complessa nella quale è necessario che il Parlamento intervenga celermente. Mi riferisco alla scadenza del 1992, che deve essere il punto di partenza di una fase innovativa generale per tutto il nostro trasporto.

Mi permetto di fare una domanda che si riferisce all'ambito del piano generale dei trasporti, in cui è stata individuata una intermodalità di circa sette porti. Pertanto, attraverso una azione politica si è andati in contrasto a quanto stabilito dal piano stesso. Automaticamente i soldi stanziati nella legge finanziaria sono sempre rimasti come elemento finanziario simbolico e non hanno mai trovato la fase attuativa per operare nell'ambito di questa grossa potenzialità territoriale che permette di agganciare tutta la rete dei trasporti nazionali. Mi pare che diverse forze politiche nell'ambito del Parlamento necessitino di un chiarimento e di un approfondimento su questa materia, al di là di quelli che possono essere gli interessi di natura campanilistica o gli interessi specifici particolari. È necessario che emerga una risoluzione tecnico-operativa riferita specificamente al problema, per sottoporlo poi al vaglio di coloro che devono dare una risposta indicativa, documentata dal punto di vista tecnico-scientifico, al fine di fornire al parlamentare elementi concreti sulla base dei quali predisporre una certa operatività e per questa via mettere in opera provvedimenti di carattere finanziario e conseguentemente tutti gli adempimenti che il piano generale dei trasporti come strumento operativo deve realizzare.

Desidererei sotto questo aspetto un contatto con il Presidente e il consiglio di amministrazione dell'Ente per accelerare la procedura e arrivare al più presto ad una soluzione del problema che, se procrastinata, ci farebbe trovare impreparati di fronte alla scadenza del 1992.

ULIANICH. Oltre a ringraziare il presidente Ligato per la sua esposizione molto chiara, vorrei porre una domanda. Esaminando questa tabella statistica vedo che il trasporto interno in Italia nel 1985 - ultimo dato completo - è un settimo di quello della Germania Federale e che globalmente considerato, sia interno che internazionale, quello esistente in Italia è circa il 28 per cento di quello che si è verificato nella Germania Federale. Mi pare che il trasporto interno in Italia, considerato per tonnellate-chilometro, è costantemente un settimo di quello della Germania Federale. Vorrei chiedere per quali motivi esiste questo divario, se esso sia riconducibile a sistemi di trasporto esistenti nella Germania Federale diversi dai nostri e, per quanto riguarda le ipotesi di ristrutturazione del trasporto in Italia, vorrei sapere se esistono già in Francia o in Germania delle soluzioni da noi non ancora adottate.

Mi pare estremamente grave che ci sia un divario per il trasporto interno, che comporta di conseguenza un appesantimento del trasporto sulle autostrade.

È ovvio, infatti, che se un settimo della merce trasportata dalla Germania Federale al nostro paese usufruisce delle ferrovie, questo significa che i sei settimi gravano sulle altre reti di trasporto e principalmente sulle autostrade. Questo grosso divario si inserisce in quello rilevantissimo esistente sempre nell'ambito della CEE, tenuto conto che i due cui ho fatto riferimento sono i paesi con i quali possiamo confrontarci perchè sono della stessa grandezza.

VISIBELLI. Signor Presidente, la domanda che vorrei porre è strettamente collegata a quella del collega Ulianich, cosicché il presidente Ligato nel rispondere le può unificare.

Dottor Ligato, lei ha parlato dei vari modi con cui le Ferrovie dello Stato intendono

effettuare il trasporto delle merci ed ha ribadito il concetto delle tariffe concorrenziali. Però, dai tabulati di cui disponiamo vediamo che il trasporto merci su rotaie non è all'altezza degli *standards* ferroviari europei. Non ritiene che questa situazione possa essere determinata dal fatto che i tempi di percorrenza ferroviaria sono molto più lunghi di quelli del trasporto su gomma e che ciò rappresenti un indubbio svantaggio per gli utenti? Varie categorie che prima usufruivano dei servizi ferroviari oggi lamentano questa lunghezza: mi riferisco ai produttori dei latticini pugliesi o del pesce che viene trasportato in altre zone del paese, che hanno segnalato alle vostre direzioni commerciali queste carenze, ma nulla è stato fatto.

La situazione è stata pure aggravata dalla cosiddetta alta velocità, che può avere una sua validità quando le ferrovie realizzano un meccanismo «ad orologeria perfetta»: ma le ferrovie italiane non sono questo meccanismo così perfetto! È constatato che esse non sono così puntuali da potersi inserire in un discorso di trasporto merci tale che il pesce o i latticini caratteristici della regione da cui provengo possano essere distribuiti velocemente nelle altre regioni. Accade invece che spesso queste merci, anche quando vengono trasportate, rimangono ferme nei locali di deposito perchè nessuno le va a ritirare.

Dottor Ligato, la sua relazione è carente su alcuni punti. Ad esempio, come ha rilevato il senatore Ulianich, in Italia il trasporto merci con le ferrovie viene utilizzato meno che in altri paesi. Vi deve pur essere qualche ragione, ma nella relazione non se ne fa cenno.

PATRIARCA. Dottor Ligato, vorrei rivolgerle due ordini di domande. In primo luogo desidero sottolineare un aspetto, quello dell'intermodalità, che indubbiamente costituisce una delle esigenze più pressanti per una organizzazione moderna del trasporto nel nostro paese. Poichè gli è stato chiesto il parere da parte del Ministero della marina mercantile sul disegno di legge per le riforme portuali - di cui si è parlato diffusamente - ed in particolare per la percorrenza delle tratte ferroviarie all'interno dei porti, vorrei chiedere se il dottor Ligato è venuto a conoscenza

delle linee di indirizzo della riforma complessiva per la sistemazione della gestione dei nostri porti, sia quelli storici che quelli a carattere meramente commerciale e locale. Vorrei inoltre sapere se le Ferrovie dello Stato, nell'ambito di questo incontro, abbiano avuto modo di far presenti alcuni rilievi tenendo anche conto del fatto che presto il Parlamento esaminerà questo disegno di legge. Si renderà pertanto opportuno inserire in quel provvedimento le giuste esigenze che i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato vorranno evidenziare in ordine alla riorganizzazione della movimentazione delle merci all'interno dei porti.

Nel corso della sua illustrazione, il presidente Ligato ha parlato della necessità di una riorganizzazione dell'intermodalità nel nostro paese e conseguentemente della necessità di una politica incentivante. Sono convinto che questa sia utile ed opportuna, però tale incentivazione deve essere individuata ed organizzata nell'ambito degli interventi concreti, sia sul piano delle tariffe che su quello della possibilità degli investimenti. Mi domando se questo riferimento era esclusivamente rapportato all'Ente ferroviario oppure anche ai soggetti complessivamente interessati, ad esempio ai privati che indubbiamente devono essere sottoposti ad uno sforzo di natura finanziaria molto considerevole. Se si vuole veramente portare avanti un piano per l'intermodalità che tenga conto anche delle innovazioni di carattere tecnologico, si deve indubbiamente considerare che anche da parte delle Ferrovie dello Stato deve essere organizzato un certo trasporto e che si deve rinnovare ed adeguare il parco treni alle esigenze prospettate.

Se esiste un difetto - che peraltro è stato evidenziato dallo stesso presidente Ligato - nel complesso degli interventi pubblici, sicuramente è quello della mancanza di un coordinamento e di una programmazione veramente efficaci. Tuttavia, nel predisporre il disegno di ammodernamento le Ferrovie hanno tenuto conto della necessità che il settore del trasporto privato, quello cooperativo o anche alcune aziende pubbliche, si facciano carico di uno sforzo di adeguamento alle innovazioni? Il Senato deve dare atto al relatore al bilancio sulla tabella dei Trasporti di essersi impegnato

in questa direzione e di aver contribuito a far nascere un ampio dibattito sulla necessità, anche sul piano meramente ideale e simbolico, di stabilire l'indirizzo che volevamo privilegiare. Mi pare che fu elaborato un emendamento sul quale si è molto discusso e che in un certo senso dava un contributo ad alcune aziende che attuano l'intermodalità in rapporto al volume degli impegni (ritengo abbastanza elevato) che essi devono avere con le ferrovie.

Il Senato aveva portato avanti queste proposte proprio per privilegiare tale tendenza. Purtroppo l'emendamento è stato sommerso nel naufragio che si è avuto alla Camera in occasione del recente esame dei documenti finanziari. Penso che sarà opportuno rimeditare sulla possibilità di ripresentare questa norma, tenendo conto della necessità di una grande riorganizzazione della intermodalità.

Tale processo deve comportare consistenti investimenti, ma deve avere come corrispondente una capacità di natura finanziaria da parte dei maggiori enti interessati. Un efficace sistema di intermodalità deve passare attraverso la riscoperta delle strutture: per questo ho parlato della necessità di raccordarci con le indicazioni della Marina mercantile, per una nuova politica di gestione dei porti. A tale proposito, ricordo anche il disegno di legge sul cabotaggio, che è indubbiamente pertinente a questa prospettiva. Tutto ciò dovrà verificarsi nell'ambito dell'attuazione del piano generale dei trasporti, operando un coordinamento dal quale potremo ottenere un rafforzamento complessivo nel nostro sistema dei trasporti.

BISSO. Desidero rivolgerle, presidente Ligato, alcune domande per comprendere meglio le questioni relative al traffico portuale nel rapporto tra ferrovie e zone portuali. È fuori discussione che il trasporto su rotaia è il più economico. Le cifre che lei indicava lo testimoniano ampiamente: il trasporto di un *container* Genova-Milano su carro ferroviario costa 100.000-120.000 lire, mentre, se effettuato su gomma, costa circa 500.000 lire. Siamo quindi di fronte ad un dato di grande rilevanza, che vorrei fosse tenuto ben presente dai membri della Commissione quando dovremo discutere il provvedimento di riforma delle gestioni. Infatti, se la differenza è superiore

alle 400.000 lire, significa che tale scelta può comportare una spesa in più o in meno superiore da sola, e di gran lunga, al costo di tutte le operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione dei *containers*.

Ma c'è un altro elemento, tra quelli indicati dal presidente Ligato, sul quale è bene riflettere. Parlando di Genova, egli ha detto che la movimentazione di un carro-merci nell'ambito della portualità genovese costa più di 500.000 lire, quando in altri posti costa circa 70.000 lire. Qui si tratta di comprendere perchè nel porto di Genova la movimentazione sia così costosa e serva solo ad aumentare le diseconomie. Certamente questo è dovuto al fatto che, mentre le ferrovie hanno dei costi fissi di gestione, la quantità di mezzi movimentati si è fortemente ridotta. Infatti, un tempo le ferrovie movimentavano 250.000-260.000 carri merci: essendo ora questi calati a 60.000 e rimanendo il costo sempre a 30 miliardi, si capisce perchè la movimentazione di un carro merci costa 500.000 lire. Desidero perciò sapere perchè, nell'ambito del porto di Genova, è stata fatta la scelta di non utilizzare nella misura del passato il servizio ferroviario nel trasporto merci. Vorrei comprendere se non vi siano state responsabilità anche da parte dell'azienda che lei rappresenta.

Sappiamo che recentemente si è parlato di utilizzare treni navetta, treni-blocco per incentivare un servizio più adeguato alla portualità genovese. Quali risultati ha dato e sta dando questo sforzo di rendere più efficiente e funzionale il servizio ferroviario per il trasporto merci? Quali conclusioni possiamo trarne, ora come ora?

L'ultima questione riguarda il porto di Voltri che sta nascendo come porto camionista, quindi con una scelta prevalentemente orientata verso il trasporto su gomma.

Vorrei sapere come l'Ente intende muoversi per assicurare al trasporto ferroviario quote di traffico adeguate alle potenzialità di questa struttura.

GIUSTINELLI. Il presidente Ligato ha giustamente sottolineato che la scelta dell'intermodalità è un cardine del piano nazionale dei trasporti.

L'intermodalità, tuttavia, presuppone anzitutto la disponibilità di risorse e in secondo

luogo la volontà di una politica di coordinamento, in modo che ci si possa trovare con le carte in regola alla scadenza del 1992 e non si debba partire da quella data per recuperare un terreno che a quel punto non sarebbe più recuperabile.

Proprio a questo riguardo, nell'ottica del trasporto merci, le chiedo come si stanno muovendo le Ferrovie dello Stato affinché il coordinamento possa trovare delle concrete sedi di attuazione. Vivo in un'area siderurgica che è interessata all'accordo cui accennava il presidente Ligato e devo dire che opere viarie realizzate appena dieci anni fa, nonostante gli interventi della Regione e delle istituzioni locali, non hanno previsto il passaggio dei carichi eccezionali adeguati alla produzione siderurgica. Credo, pertanto, che il problema debba essere affrontato in un'ottica di coordinamento riconducibile allo spirito ed alla finalità essenziale del piano generale dei trasporti.

Il Presidente ha fatto riferimento alla salvaguardia ambientale della Valle del Topino in Umbria. A questo proposito non pongo tanto un problema di carattere regionale, anche se credo che ci si debba rammaricare delle soluzioni proposte dall'ANAS. La domanda che le pongo ha invece un valore nazionale collegato alla possibilità per le stesse Ferrovie di realizzare linee alternative: le trasversali, infatti, non hanno soltanto il compito di collegare certe aree con i porti, ma - come nel caso della Roma-Orte-Falconara - possono costituire linee alternative, decongestionare l'attuale sistema e consentire alle Ferrovie stesse di integrare l'offerta. Credo tuttavia che a questo proposito si debba registrare il ritardo e le difficoltà con le quali si procede al compimento del piano pluriennale.

Vorrei, infine, porre una terza questione relativa ai centri intermodali. Nella relazione del Presidente si è fatto riferimento soltanto ai centri di primo livello. Credo invece che si debbano sviluppare maggiormente gli altri centri perchè alla fine dobbiamo costruire un quadro di riferimento articolato. Le pongo pertanto una domanda che interessa più regioni: mi riferisco all'area metropolitana di Roma. A che punto siamo con l'ipotesi di progettazione del centro intermodale di Orte?

SENESI. Vorrei in parte integrare un quesito posto dal senatore Giustinelli: mi interesserebbe conoscere l'andamento delle spese relative agli investimenti per impianti fissi previsti dal sistema costituito dai piani integrativi e dalle opzioni di percorsi specializzati per le merci.

In secondo luogo vorrei ricordare che la legge finanziaria dell'anno scorso destinava dei finanziamenti per lo studio degli interporti; sarebbe interessante sapere se questi finanziamenti sono stati utilizzati ed eventualmente per quale finalità.

Il dottor Pinna parlava di un osservatorio sul traffico delle merci che rappresenterebbe uno strumento essenziale non solo per le Ferrovie ma anche per i privati, che dovrebbe nascere da una iniziativa ministeriale con la collaborazione di vettori sia pubblici che privati. Non conosco la proposta in termini compiuti; tuttavia ho intuito la sua funzione e mi sembrerebbe opportuno che tenessimo conto di essa. Se la segreteria del CIPET decollerà, a mio parere dovrebbe essere uno dei primi strumenti da attivare perchè lo scenario che il presidente Ligato ci ha illustrato per le Ferrovie dello Stato è estremamente affascinante, ma vi è poi lo scenario reale dell'Italia e del sistema europeo che è un po' diverso e sarebbe pertanto opportuno che il Parlamento si facesse carico di approfondire questa materia.

Per quel che riguarda la legislazione auspicata dal presidente Ligato, ho l'impressione che dovremmo acquisire posizioni più articolate e mediate. Non sono contraria in linea di massima, ma vorrei capire però come si possa tutelare la struttura ferroviaria nella miriade di sistemi e di imprese nel campo del trasporto su strada. In altre parole, se dovessimo favorire le Ferrovie, potremmo trovarci costretti ad intervenire in altri campi, come gli stessi operatori hanno chiesto già in questa sede, con interventi specifici per la razionalizzazione e la soppressione di alcune aziende.

Vorrei pertanto sapere qual è la proposta organica che l'ente Ferrovie dello Stato avanza.

Infine vorrei sapere come le Ferrovie intendono specializzarsi sia nella percorrenza, sia nella gamma merceologica delle merci. Ad esempio il trasporto delle merci pericolose che avviene su strada potrebbe essere una

prerogativa delle Ferrovie, con la garanzia di sicurezza del sistema di trasporto, naturalmente a patto che l'ente Ferrovie disponga di un piano di sicurezza per gli impianti che - a quanto mi consta - non esiste se non in forma molto superata.

Vorrei chiedere infine qual è il rapporto che attualmente l'Ente ha con le altre strutture ferroviarie europee per un coordinamento in vista del 1992.

LOTTI. Il presidente Ligato nella sua relazione, che tra l'altro presenta molti aspetti che ritengo vadano condivisi, afferma che l'Ente deve occuparsi della gestione e che compete al potere politico, Parlamento e Governo, fissare le linee programmatiche da seguire. Concordo con questa affermazione, anche se può essere vero il contrario, e cioè competere all'Ente di gestione dare indicazioni, fornire progetti al potere politico, perchè le scelte conseguenti siano coerenti con il disegno complessivo che si intende perseguire. All'interno di questa logica, va rilevato che dai dati che il presidente Ligato ci ha fornito (mi riferisco in modo particolare alla galleria del Brennero) risulta che nel giro di pochi anni saremo sommersi a sud del Brennero da una marea di vagoni merci. In rapporto ad un riferimento alla tratta Verona-Bologna vorrei chiedere al Presidente come stanno le cose alla data di oggi per quanto riguarda le nuove gallerie di valico del Brennero, elemento fondamentale per le comunicazioni con l'Austria. A proposito della Verona-Bologna, vorrei sapere ciò che essa comporta in termini di ritardi nei tempi e le potenzialità della «Pontremolese». Ritengo infatti che la «Pontremolese» queste potenzialità le abbia e che non siano totalmente sfruttate perchè forse la relazione fra il Brennero e il Tirreno non è così forte come si è ritenuto o perchè mancano dal punto di vista organizzativo risposte, utilizzando ciò che oggi già esiste.

La «Pontremolese» va da Parma a La Spezia, ma Parma con cosa la colleghiamo, con Verona? E attraverso quali vie, quelle più brevi o quelle più lunghe? Quelle più costose o quelle meno costose? Qui il potere politico può molto, ma quando dovrà decidere non potrà prescindere dalle indicazioni che devono essere fornite dall'Ente di gestione.

Si è fatta giustamente, da parte del presidente Ligato, una lunga riflessione accompagnata da dettagliate informazioni sulla necessità di adeguare il sistema del trasporto merci alle nuove tecnologie e alle nuove forme di organizzare la mobilità.

Come si candida l'industria nazionale di fronte a questa nuova sfida? Con capacità, con idee, con proposte? Se sì, quali sono le garanzie in termini finanziari e di programmazione gestionale che l'Ente è in grado di offrire al sistema produttivo? È questo un accenno alla questione del finanziamento, che mi pare essere fondamentale anche per valutare quanto ci ha detto il Presidente sul terreno delle cose concrete, perchè si possono fare programmi, ma se viene meno la capacità di spesa dell'Ente nulla si può realizzare.

MARIOTTI. Signor Presidente, vorrei riprendere due argomenti trattati dal collega Lotti, cioè quelli relativi alla «Pontremolese» e alla cosiddetta maglia delle ferrovie padane: che cosa le Ferrovie intendono fare per costituire un asse che possa andare verso l'*hinterland*. Inoltre questa osservazione riferita alla linea adriatica mi sembra non possa non tener conto anche della linea del Tirreno. In relazione a ciò, vorrei sapere quale attenzione le Ferrovie stanno dedicando, al momento, ai due disegni di legge, che arriveranno presto in Parlamento e che il Ministro della marina mercantile ha già presentato in Consiglio dei Ministri, relativi ai sistemi portuali e al cabotaggio. Si tratta, infatti, di due settori importantissimi per l'intermodalità e per lo sviluppo del sistema dei trasporti.

COVELLO. In relazione all'azione di adeguamento delle linee della rete, vorrei sapere se sono previsti finanziamenti per adeguare la rete ferroviaria meridionale anche nell'area calabrese. Mi riferisco in particolare alla linea Roma-Battipaglia, per la quale si prevede un importo di 625 miliardi, oltre alla realizzazione di un'altra linea. Si parla spesso della linea dell'Appennino calabro-lucano perchè lì vi è una situazione di semisolamento.

LIBERTINI. Signor Presidente, vorrei che il presidente Ligato dicesse alla Commissione se

è vero che tutti i discorsi che sono stati fatti questa mattina rischiano d'essere in gran parte vanificati se rimane la stretta che la legge finanziaria determina per il bilancio dell'Ente.

In secondo luogo vorrei sapere se egli ritiene che l'idea che circola nel Governo - posto che ci sia un Governo - cioè che si possa rimediare ai tagli della legge finanziaria con il bilancio di assestamento, sia praticabile. A mio avviso la situazione è drammatica; non vorrei che la Commissione facesse grandi discorsi sul futuro delle ferrovie italiane mentre non si conoscono le reali disponibilità finanziarie. Chiederei al presidente Ligato che alla sua replica faccia seguire una nota scritta più dettagliata in risposta alle questioni sollevate.

PRESIDENTE. Sono d'accordo con la proposta del senatore Libertini, e mi chiedo se non sia il caso di aggiornare la presente audizione per dar modo al presidente Ligato e ai suoi collaboratori di preparare esaurientemente e dettagliatamente le risposte alle domande rivoltegli.

Sono convinto che dalle risposte scaturiranno altre domande e altri chiarimenti. D'altra parte è la prima volta che nell'attuale legislatura affrontiamo questo problema con la dirigenza dell'Ente. Anzichè avere fretta di dare le risposte qui in Commissione, oralmente e con rapidità, propongo di aggiornare i lavori ad un'altra seduta, pregando il dottor Ligato di predisporre un documento scritto più esauriente.

COVELLO. La proposta del Presidente mi sembra opportuna, anche in relazione alle domande poste dal senatore Libertini.

PRESIDENTE. Dati i nostri impegni connessi all'esame del disegno di legge finanziaria e quelli, di carattere internazionale, del dottor Ligato durante la prossima settimana, se egli fosse disponibile potremmo rincontrarci domani mattina in tarda mattinata.

Non facendosi osservazioni, il seguito dell'audizione è rinviato alle ore 11 di domani.

Il dottor Ligato, il dottor Pinna e il dottor Pierattini vengono congedati.

PRESIDENTE. Sospendiamo brevemente l'indagine.

I lavori vengono sospesi alle ore 11,25, e sono ripresi alle ore 11,55.

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori relativi all'indagine dianzi sospesi, con l'audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale fra le industrie automobilistiche. Ascolteremo il presidente dottor Gregorio Rampa, il vice direttore dottor Pietro Andrea Papp, il responsabile dei rapporti istituzionali dottor Pietro Onofri, l'amministratore delegato della IVECO ingegner Giorgio Garuzzo, il direttore delle relazioni esterne della IVECO Cesare Palenzona, il dottor Lorenzo Calabrese della Calabrese veicoli industriali, il dottor Antonio Filippi della Bartoletti e il dottor Belliazzi della FIAT.

Vengono, quindi, introdotti, i dottori Rampa, Papp, Onofri, Garuzzo, Palenzona, Calabrese, Filippi e Belliazzi.

Audizione dei rappresentanti dell'ANFIA

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Rampa e i suoi accompagnatori - cui rivolgo un cordiale saluto a nome della Commissione - per la loro partecipazione all'indagine conoscitiva promossa dalla nostra Commissione che, come è stato annunciato nella richiesta di documentazione scritta, riguarda la situazione dell'autotrasporto merci in Italia in vista della scadenza del 1992. Abbiamo inviato un questionario molto articolato e ricco di spunti e devo rallegrarmi per le risposte puntuali ed esaurienti restituiteci dall'ANFIA, che saranno senz'altro utilizzate nel prosieguo della indagine. In proposito, ringrazio già da adesso la dirigenza dell'ANFIA per le ulteriori informazioni che essa vorrà fornirci nel corso di questa audizione.

La prima questione sulla quale vorrei richiamare l'attenzione del dottor Rampa si riferisce alla dinamica dell'offerta in relazione alla domanda di trasporto. Avevamo chiesto se sono attendibili le stime secondo cui vi è un'eccedenza di offerta che si aggira intorno al 30 per cento e l'ANFIA ci ha risposto che si tratta di cifre inattendibili, perchè mancano fonti statistiche serie al riguardo. Per la verità questo che era un nostro iniziale sospetto si sta

consolidando in dato oggettivo man mano che procediamo con l'indagine conoscitiva; ma la questione costituisce un nodo cruciale della politica dell'autotrasporto merci su strada.

La mia domanda deriva dalla considerazione che l'ANFIA - che raccoglie le imprese produttrici di automobili - non dispone di un proprio osservatorio. Sulla base dei dati derivanti dalla produzione sia quantitativi che tipologici, si è in grado di misurare il termometro della domanda e dell'offerta nell'ambito dell'autotrasporto merci? Questa è la mia prima domanda.

Inoltre, a pagina 10 delle risposte al questionario ci si sofferma sull'incidenza dei costi dell'autotrasporto che - secondo quanto affermate - recenti rilevamenti fissano intorno al 7 per cento.

Al riguardo, pur comprendendo che si tratta di un altro settore, vorrei sapere da quali fonti provengono questi recenti rilevamenti. Stiamo cercando di renderci conto della realtà del trasporto merci, ma non riusciamo a quantificare il fenomeno in questa *bagarre* di cifre immaginate o tendenzialmente indicate, oppure dichiarate in perfetta buona fede.

Altro aspetto che desidero affrontare è l'incidenza del trasporto sul prodotto industriale. Molte volte nelle vertenze sindacali condotte sulla revisione e sulla maggiorazione delle tariffe si è detto, da parte industriale, che il conto del trasporto in Italia incide troppo, molto più che non nelle altre nazioni, sulla dinamica dei prezzi. Da qui deriverebbe la necessità di non eccedere nella richiesta di aumento delle tariffe nei trasporti, per non aggravare ulteriormente i costi. Voi invece, ponendo il problema nel più ampio contesto del costo logistico industriale (nel quale è cambiata l'impostazione del magazzinaggio, ad esempio, ma anche tutta una serie di altri fattori), dite che il livello dei costi del trasporto merci in Italia non è patologico rispetto al resto d'Europa. Questo è un altro dato che mi giunge nuovo e sul quale vorrei avere qualche chiarimento.

Da ultimo, vorremmo avere da voi una valutazione, nonché eventuali suggerimenti, sulla cosiddetta legge sulla rottamazione ed un parere sulle applicazioni della telematica nel trasporto merci. Nelle vostre risposte scritte

parlate di una associazione (TESEO) di cui fanno parte diverse aziende. Avete accennato anche ad altre iniziative del genere. Vorremmo conoscere la vostra opinione sugli sviluppi della telematica in tale settore.

RAMPA. Signor Presidente, prima di rispondere ai suoi quesiti, integrando i documenti che vi abbiamo fornito e che hanno una loro esaustività, vorrei fare una brevissima premessa riguardante la nostra Associazione. L'ANFIA è un'organizzazione che associa circa 230 imprese produttrici di mezzi per il trasporto di persone e cose; imprese che garantiscono circa 200.000 posti di lavoro. Per quanto attiene al trasporto merci, le imprese rappresentate sono circa ottanta ed assicurano lavoro diretto a circa 35.000 addetti; considerando invece le attività indotte, si arriva a circa 85.000 posti lavoro.

Le imprese associate all'ANFIA hanno tra i loro principali clienti gli autotrasportatori nazionali e sono quindi fortemente interessate alla competitività del trasporto merci italiano rispetto a quello estero.

Se ho ben compreso il suo quesito, ci si domanda se l'autotrasporto nazionale è competitivo rispetto alla realtà estera. Gli autotrasportatori dicono di non essere competitivi a causa di un eccesso di offerta, che ovviamente fa abbassare i prezzi proprio nel momento in cui c'è necessità di liquidità per procedere ad investimenti. L'ANFIA condivide la valutazione relativa alla scarsa competitività, mentre non è d'accordo sul fatto che la causa risieda in un eccesso di offerta. Riteniamo invece che la causa di tale fenomeno vada individuata in una crescente divaricazione tra il modo in cui sta evolvendo la domanda di trasporto e la rigidità con cui l'offerta si presenta a livello di autotrasporto nazionale. Per superare tale rigidità occorre uno sforzo verso una forte modernizzazione del settore per consentirgli di muoversi al passo con le imprese europee.

Varie strade sono possibili in questo campo. Fondamentale è la maggiore dimensione delle imprese, che consente di offrire i servizi che oggi l'autotrasporto richiede; migliori in termini di varietà e di complessità, di ricchezza tecnologica, che implicano maggiore capacità finanziaria, imprenditoriale e manageriale. Se

questa esigenza di un forte processo di modernizzazione esiste, pensiamo che l'intervento del legislatore sia importante per favorire i processi che rendano competitivo il settore, con politiche industriali realistiche e tenendo, laddove possibile, distinti gli interventi volti a tutelare le categorie deboli, le cui necessità vanno affrontate con politiche sociali.

Sicuramente, accanto a questi problemi di carattere generale, ce n'è un altro più particolare, cioè il bisogno di adeguare la Motorizzazione civile italiana a degli *standards* di efficienza comparabili con quelli dei paesi europei. Tale adeguamento appare necessario se si considera che anche la Motorizzazione civile italiana dovrà confrontarsi con la realtà europea alla scadenza del 1992 e quindi anche i servizi offerti dall'Amministrazione pubblica saranno soggetti ad una efficace concorrenza. Inoltre, bisogna considerare gli oneri, i vincoli e le difficoltà gravanti sull'autotrasporto a causa della pesantezza della Motorizzazione civile.

Passo ora alla questione dell'eccedenza dell'offerta rispetto alla domanda, che, dai dati comunemente noti, risulta essere stata nel 1981 del 36 per cento. Penso che con una più accurata verifica dei dati si possa dire che, in realtà, tale eccedenza non supera il 26 per cento, e questo a causa di un errore tecnico nel computo dei dati stessi. Ad esempio, nell'offerta vengono considerate anche attività non rientranti strettamente nell'autotrasporto. Inoltre, non si tiene conto della crescita dell'offerta, che si aggirerebbe attorno al 20 per cento, a fronte della quasi staticità della domanda.

Ambedue questi dati possono essere rivisti; l'offerta è cresciuta meno del 20 per cento (comunque allegheremo delle tabelle a supporto di queste affermazioni); così come c'è una correlazione diretta tra prodotto interno lordo e domanda di trasporto che testimonia una crescita. Forse non è esaustiva del discorso ma è esemplare la crescita della domanda di trasporto internazionale (*import-export*) che dal 1979 al 1986 è cresciuta del 63 per cento; di questa crescita l'autotrasporto nazionale ha beneficiato del 20 per cento, mentre l'autotrasporto estero ha raddoppiato la sua attività con una crescita del 104 per cento. Questo potreb-

be essere interpretato, più che come una eccedenza di offerta, come una carenza di competitività.

Riteniamo che forse si debba porre l'attenzione sull'evoluzione del modo in cui il trasporto viene effettuato. Molti fattori incidono sull'evoluzione dei trasporti, ma due sono importanti. Il modo di produrre è cambiato e sta cambiando. Tale cambiamento ha spinto le imprese alla deverticalizzazione con una produzione più diffusa sul territorio, con maggiori rapporti tra regioni, avvalendosi in modo diverso dei servizi esterni. Definiamo tutto ciò nuova logistica industriale, che indica la diversa modalità d'intendere il trasporto sia come distribuzione, sia in termini di movimentazione. Cambia anche il modo di consumare con un maggior consumo di prodotti industriali, di marca, che vanno prendendo il posto dei prodotti artigianali locali; questi nuovi prodotti richiedono, proprio perchè industriali, imballi più ingombranti che hanno un grosso impatto sulla filosofia del trasporto. L'insieme di questi fattori, ossia una nuova logistica e un nuovo modo di consumare, spingono il trasporto verso modalità nuove e, sicuramente, verso una chiara divisione fra i trasporti della distribuzione, sotto le tre tonnellate, e il grande trasporto sopra le 9 tonnellate.

Si afferma sicuramente la intermodalità in forma crescente, con i relativi problemi di trazionismo e problemi di crescente separazione tra movimentazione e immagazzinamento delle merci.

Mi voglio soffermare su questo punto sottolineando che se la domanda evolve rapidamente e in modo complesso, l'offerta, per potersi adeguare, ha bisogno di flessibilità e deve potersi confrontare con il mercato. Ha bisogno di adattarsi; ribadiamo quindi l'esigenza di un taglio più libero e meno vincolistico in questa materia per offrire al comparto la possibilità oggettiva di seguire e adattarsi alla domanda. Tradotto in parole più chiare, significa che per noi la selettività è importante e deve essere vera, attuata severamente, ma anche aperta alla immissione di nuove professionalità.

Crediamo nell'importanza della liberalizzazione per quanto riguarda le autorizzazioni, sia pure in uno spirito graduale, tenuto anche

conto che si hanno sintomi di speculazioni i quali indicano distorsioni in questo campo. Il trazionismo è un fatto che va riconosciuto. La separazione fra la trazione e il rimorchio è un altro elemento da considerare e liberalizzare affinché il modo di trasportare trovi le sue effettive modalità organizzative.

Un'ultima parola sulla politica delle tariffe: anche queste, se più sensibili al mercato, debbono adeguarsi ad esso. Oggi, a fronte di un determinato prezzo, esiste una prestazione più complessa che in passato, fatta non solo di materiale trasporto, ma anche di servizi e prestazioni più articolate e sofisticate.

Sui singoli punti potremo dare risposte più articolate in un secondo momento, se il Presidente lo giudica opportuno, raccogliendo qualche altra domanda della Commissione.

GARUZZO. Vorrei fare una premessa in quanto in questo gruppo rappresento i produttori di camion, precisando che in Italia ne esiste uno solo. Non siamo direttamente preoccupati dalla concorrenza europea che si svilupperà a partire dal 1992 per il semplice motivo che ciò che tale scadenza avrebbe potuto comportare per noi si è già verificato da molto tempo. In tutti i paesi d'Europa la concorrenza tra produttori di mezzi pesanti è totale da parecchi anni e - come ho detto - ha già portato nel nostro campo a delle pesantissime conseguenze.

La prima è la guerra dei prezzi: tutti sanno che nel campo degli automezzi c'è stata una violenta battaglia sui prezzi e sugli sconti che ha interessato un po' tutti i paesi europei; soprattutto c'è stata la scomparsa di molti produttori. In Europa c'erano una cinquantina di produttori di camion all'inizio degli anni '60 mentre oggi siamo rimasti in dodici; in Italia all'inizio degli anni '60 c'erano sette produttori di camion mentre oggi è rimasta solo l'IVECO. Negli ultimi due anni sono scomparsi in Europa alcuni produttori con nomi prestigiosi come la General Motors, la Bedford e la British Leyland, che era la più grande produttrice di camion del mondo trent'anni fa e che si è ritirata vendendo. Ci sono state molte vittime anche illustri e non è detto che questo processo sia del tutto concluso.

Il gruppo FIAT si è preparato con molto anticipo ad un «1992» *ante litteram* con la liberalizzazione dell'interscambio dei veicoli commerciali in Europa e per questa operazione ha pagato dei prezzi molto pesanti. Il primo prezzo pagato dal gruppo FIAT è stato un forte calo della quota di mercato nazionale. Quando l'IVECO è stata creata nel 1976 il gruppo FIAT aveva in Italia il 96 per cento del mercato e solo qualche amatore poteva comperare camion stranieri. Oggi abbiamo una quota del 50-60 per cento, quindi praticamente metà del mercato nazionale è passato alla concorrenza straniera. Il secondo prezzo è che abbiamo avuto degli anni di perdite con costi di ristrutturazione e oneri industriali molto rilevanti.

Il punto più importante che abbiamo dovuto affrontare è stata la ristrettezza del mercato nazionale. Abbiamo dovuto prendere atto del fatto che nessun produttore era più in grado di sopravvivere in maniera autarchica in Europa basandosi solo sul proprio mercato nazionale, a maggior ragione non poteva sopravvivere un produttore che operava sul piccolissimo mercato italiano.

Abbiamo dovuto con molto anticipo pensare a sviluppare i mercati esteri; è stata un'altra operazione molto costosa e difficile; crediamo però di essere oggi arrivati ad un livello abbastanza soddisfacente. Abbiamo infatti circa un 20 per cento del mercato europeo, realizziamo dei profitti, abbiamo un ragionevole ritorno degli investimenti sul fatturato e, cosa ancora più importante, abbiamo un autofinanziamento che ci consente di fare investimenti molto rilevanti sia in termini di ricerca e di sviluppo che in termini di mezzi di produzione. Abbiamo un piano di investimenti che per i prossimi tre anni prevede circa 2.000 miliardi di uscite comprensive sia degli investimenti sul capitale fisso sia della ricerca.

L'IVECO Italia fornisce occupazione in termini diretti a 23.000-24.000 persone e riteniamo che circa altrettanta sia l'occupazione dei nostri fornitori; inoltre va considerato il settore delle reti di vendita e di assistenza per cui il totale degli occupati che ruotano attorno all'IVECO è al di sopra delle 70.000 unità.

Vorrei sottolineare l'aspetto relativo agli investimenti perchè è funzionale al discorso di

cui si tratta in questa sede. I mezzi pesanti migliorano ogni anno per effetto dell'innovazione, della ricerca e dello sviluppo in termini di prestazioni energetiche, riducendo il consumo di gasolio per tonnellata-chilometro: stimiamo infatti che nei trascorsi dieci anni i camion abbiano migliorato i propri consumi di due punti percentuali l'anno e riteniamo che questa tendenza continuerà nei prossimi dieci anni. Ciò vuol dire che oggi un camion consuma il 20 per cento in meno di un camion di dieci anni fa.

Abbiamo inoltre diminuito l'inquinamento non solo perchè rispettiamo la normativa europea (la direttiva che ha recepito il Regolamento CEE n. 49), ma anche perchè il comportamento complessivo del motore è migliorato sostanzialmente e ci prepariamo evidentemente a normative sempre più stringenti.

Il camion ha oggi un tempo netto di utilizzo molto più elevato rispetto a dieci anni fa e coloro che sono in grado di fare una manutenzione preventiva ed una riparazione adeguata riescono ad ottenere un tempo netto di utilizzo del camion dell'ordine del 96-97 per cento del tempo teorico, che equivale ad una prestazione di una eccellente macchina utensile o di un *computer*. Questo elemento è secondo me significativo per la materia che si sta discutendo in questa sede perchè, se confrontiamo l'impiego di mezzi nuovi e aggiornati da parte dei trasportatori italiani, riscontriamo un ritardo estremamente pesante rispetto agli altri paesi della Comunità europea.

Come IVECO non abbiamo mai assunto atteggiamenti espliciti nella diatriba circa l'ipersaturazione o sottosaturazione del parco esistente, anche perchè, evidentemente, presteremmo il fianco all'accusa di parlare a nostro vantaggio in quanto quali produttori di camion saremmo interessati a venderne di più. Dobbiamo tuttavia citare un dato inoppugnabile: l'Italia ha più o meno gli stessi abitanti della Germania, della Francia e dell'Inghilterra e i camion nuovi al di sopra delle 16 tonnellate venduti in Italia sono soltanto un terzo, ogni anno, di quelli che si vendono in Francia, in Inghilterra e in Germania (in Italia si vendono ogni anno 8.000-9.000 mezzi pesanti contro i 24.000-28.000 dell'Inghilterra e della Francia e i 18.000 della Germania).

I dati disponibili sono ufficiali, e a questo proposito devo aprire una parentesi: ho potuto citare soltanto i dati ufficiali del 1987 perchè in Italia i dati anche più elementari quali quelli della immatricolazione dei camion arrivano con ritardi incredibili. In tutti i paesi d'Europa le statistiche pubbliche sono disponibili con molta tempestività, proprio perchè sono tempestivi i rilevamenti delle immatricolazioni e pertanto si possono avere tutti gli elementi del mercato, mentre in Italia le immatricolazioni cominciano ad essere attendibili a partire da una decina di mesi dopo la chiusura dell'anno, e pertanto il dato definitivo si può avere soltanto un anno dopo la chiusura dell'esercizio.

Si pensi, ad esempio, che in Inghilterra i dati sono aggiornati quotidianamente e sono disponibili, per chiunque lo voglia verificare, mediante un terminale. Forse con questa parentesi desidero ribaltare un po' la frustrazione che proviamo in sede internazionale quando nei consigli di amministrazione internazionali sono a disposizione i dati di tutti i paesi, tranne quelli dell'Italia, che diventa oggetto di facile ironia proprio per la sua cronica carenza di dati.

Credo che siccome la Motorizzazione ha tutti gli strumenti informatici per compilare le statistiche, forse manca un po' di buona volontà per fare quelle piccole cose che però servono al paese, e chiudo qui la parentesi.

I dati del 1987 non cambiano la situazione. L'Italia ha un assorbimento complessivo annuo dell'ordine di un terzo dell'Inghilterra e della Francia e metà della Germania. Anche paesi più piccoli, come la Spagna, acquistano ogni anno un numero di veicoli simile a quello dell'Italia, per non parlare di un paese come l'Olanda, che ha una vocazione al trasporto molto forte, una vendita e un numero di immatricolazioni di veicoli nuovi superiori a quelli dell'Italia. Questa situazione, che è valida anche se la rapportiamo al prodotto interno lordo più che al numero delle automobili dei diversi paesi, ha come prima conseguenza che il parco italiano è meno efficiente perchè più obsoleto del parco dei paesi concorrenti. Questo, a nostro giudizio, corrisponde ad un onere non indifferente per i trasportatori italiani, sia in termini di consumo, sia in termini di disponibilità reale del

veicolo, sia in termini di costi di manutenzione. Se noi pensiamo che il costo di manutenzione del nostro mezzo viene misurato con sistemi computerizzati e supera quello della concorrenza, possiamo immaginare come i nostri trasportatori che hanno mezzi molto vecchi si trovino disagiati.

Ho sollevato questo problema perchè noi riteniamo che sia inevitabile per il futuro che dopo il 1992 i trasportatori italiani perdano delle quote di mercato in Italia. Non è mai successo che ad una liberalizzazione tra diversi paesi corrisponda la possibilità per i trasportatori di un paese di mantenere il 100 per cento del trasporto all'interno del proprio paese. Lo dimostra il fatto che dove vi è liberalizzazione nei trasporti da paese a paese c'è già un netto calo dei trasportatori italiani; figuriamoci all'interno della CEE. L'unico modo, a questo punto, per i trasportatori italiani di reagire è quello di rendere pan per focaccia, cioè di fare un grosso sforzo per guadagnare delle quote di mercato negli altri paesi della Comunità. La prima osservazione che vorrei fare, legata alla domanda sul parco mezzi, è che con l'attuale parco italiano non si vanno a conquistare delle quote di mercato al di fuori dell'Italia. Se si vuol fare del trasporto estero bisogna adeguarsi al parco mezzi degli altri autotrasportatori europei, cambiando i mezzi ogni 3-4 anni. Un buon trasportatore europeo utilizza il mezzo tra i 150.000 e i 200.000 chilometri all'anno, e dopo 3-4 anni il mezzo è pronto per essere sostituito con un altro che nel frattempo si è evoluto, e quindi è diventato più competitivo rispetto al precedente. Questo è secondo me il principale messaggio che i conduttori italiani possono portare in questa sede.

La legge sulla rottamazione è stata approvata con il sostanziale accordo di tutte le forze politiche tre anni fa. Al suo apparire essa faceva ben sperare, ma vi è stata una grossa delusione perchè per emettere il regolamento di attuazione il Ministero dei trasporti ha impiegato sei mesi. Per nominare la Commissione che doveva decidere sulle domande ha impiegato molti altri mesi, poi è iniziato un iter irto di difficoltà. Non parliamo poi di quando la cosa è finita nelle mani della burocrazia. A questo punto sono cominciati degli andirivieni, che ho giudicato curiosi, e c'è stato un

periodo in cui ritenevo che esistesse una volontà di sabotaggio sostanziale della legge. Mi hanno spiegato che non era un sabotaggio: era normale che le cose andassero così; oggi dopo tre anni, 150 camionisti hanno ottenuto 20 milioni cadauno in base ad una legge che i due rami del Parlamento dello Stato hanno approvato e che tutti volevano. Se le cose funzionano in questo modo credo che ci sia poco da sperare per il futuro del trasporto italiano, almeno come aiuti da parte dello Stato.

Lei mi chiede, signor Presidente, cosa si può fare per accelerare le procedure; secondo me l'unico modo è quello di rendere con qualche meccanismo automatica l'erogazione dei contributi sul piano amministrativo, predisponendo, ovviamente, tutti i necessari sistemi di controllo per evitare un cattivo uso della legge.

FILIPPI. Come rappresentante dei costruttori, vorrei aggiungere che dovrebbe essere prevista la quota rottamazione anche per i rimorchi, poichè nel passato ai rimorchi e ai semirimorchi veniva lasciata solo la quota sostitutiva. Per parte nostra, per parte del trainato, dobbiamo dire che molti clienti hanno lasciato perdere le pratiche per ottenere il contributo, data la lunghezza dei tempi e l'estrema burocraticità della procedura.

GARUZZO. Il punto sostanziale è il costo del denaro. Il camion è un mezzo di produzione e come tale si paga a credito. La differenza fra l'Italia ed i paesi esteri è che da noi il costo del denaro è così alto che il camion porta su di sé un carico di oneri finanziari eccedente quello degli altri paesi. Mentre in Italia il costo del denaro è di circa il 15 per cento, in Germania è del 3-4 per cento, quindi gli oneri finanziari del camionista italiano sono superiori a quelli del camionista tedesco; la rottamazione dava un aiuto in questo senso.

È chiaro che la Comunità economica europea è contraria ai sussidi che favoriscono un paese piuttosto che un altro; però in qualche modo questa differenza del costo del denaro che grava sull'autotrasporto italiano deve essere anche considerata. In Italia, oltretutto, esiste un disincentivo ad aumentare il proprio

parco veicoli perchè alcune facilitazioni (ad esempio quella fornita dall'Artigiancassa) cessano non appena il trasportatore supera i 7 o gli 8 veicoli. Quindi c'è un disincentivo ad espandersi e a porsi sul piano della concorrenza internazionale.

PRESIDENTE. Il costo del denaro in Germania incide per quel 2 o 3 per cento di cui si parlava?

GARUZZO. Al massimo raggiunge il 4 per cento.

PRESIDENTE. È un dato fisiologico che pare riguardi tutto il mondo produttivo, almeno quello con cui veniamo in contatto. Si tratta, quindi, di una condizione generale di vantaggio rispetto al costo del denaro in Italia e che investe negativamente tutti i settori produttivi del nostro paese.

LIBERTINI. Signor Presidente, so bene che siamo qui soprattutto per porre alcune domande di chiarimento e che la discussione si svolgerà in seguito tra noi senatori. Però, tenendo conto delle risposte al nostro questionario, vorrei rivolgere ai rappresentanti dell'ANFIA due domande in forma di obiezione.

La prima questione riguarda la risposta scritta alla domanda relativa al ruolo dell'associazionismo, risposta che mi è parsa piuttosto negativa. Ho l'impressione che ci si sia mossi nell'ottica di un sistema del trasporto su gomma che mantenesse le caratteristiche attuali, ma credo che le cose non debbano essere viste in tal modo. Sono profondamente convinto che questo vale per gli altri paesi europei dai quali - forse esclusa la Spagna - l'Italia viene superata; ma dobbiamo procedere tenendo conto di una trasformazione del sistema del trasporto su gomma.

Il nostro futuro è basato sul sistema di trasporto combinato: è il trazionismo di cui tanto si parla. Si tratta pertanto di risolvere alcuni problemi di fondo, non soltanto di dar vita a grandi imprese che siano ancora più grandi o razionalizzate meglio al loro interno. Occorre organizzare diversamente il trasporto su gomma dal punto di vista dell'impostazione generale.

Ora, a me sembra di capire nella risposta inviataci che da questo punto di vista l'associazionismo non costituisce una risposta adeguata. La frantumazione in piccole aziende che esiste in Italia (un fenomeno grave, sulla cui negatività siamo tutti d'accordo) costituisce un ostacolo al passaggio verso un nuovo modo di trasportare che può essere superato solo in due modi. Il primo potrebbe essere definito «la strage degli innocenti», a prescindere se siano più o meno innocenti, con l'adozione di misure che portino al fallimento delle aziende artigiane e alla sostituzione di esse con grandi imprese. Ritengo questa strada socialmente e politicamente non percorribile, neppure dal punto di vista dei rapporti di forza, perchè creerebbe in Italia alcuni problemi estremamente gravi.

L'altra strada è quella di pilotare le aziende più piccole verso l'associazionismo in un diverso rapporto con un aggiornato sistema dei trasporti. In questo senso l'associazionismo è una risposta non alla qualità della domanda - e su questo sono d'accordo - ma all'offerta. Una razionalizzazione farà sì che l'offerta nella capacità di trasporto tenda a crescere: basti pensare che qualora si introducesse una forma di accordo come quello che stiamo discutendo in questi giorni tra l'AGIP e le Ferrovie dello Stato si potrebbe creare un sistema di trasporto combinato nelle forme più avanzate. Rispetto all'economicità del sistema l'associazionismo mi sembra una via d'uscita da perseguire, ma non mi pare di evincere questa valutazione dalla risposta che voi avete fornito.

Questo è un punto molto importante, che provoca delle conseguenze ad esempio per il rafforzamento del sistema del trasporto che, a mio avviso, deve essere radicale. Stamane, prima di questa audizione, abbiamo ascoltato il Presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato, il quale ci ha parlato dei programmi dell'Ente sostenuti più o meno da effettiva capacità gestionale, ma che comunque tendono a dare un nuovo ruolo alle Ferrovie. Vi sono alcuni problemi che riguardano l'intera organizzazione dell'autotrasporto e che richiedono interventi legislativi e organizzativi di carattere generale. Però, probabilmente, questi problemi ineriscono anche al tipo di produzione. Ad

esempio, alcuni problemi si porranno tra non molto per le frontiere: tutti ricorderete la decisione dell'Austria rispetto alla quale continuiamo a rimandare una presa di posizione. Ora, in base ad un'eventuale analoga decisione della Svizzera, tutta una parte delle frontiere italiane sarebbe transitabile solo con le ferrovie. Torniamo a valutare la possibilità di trasportare i camion in treno? Credo che questa sia l'ottica su cui ci dobbiamo muovere e da questo punto di vista sono un po' insoddisfatto della risposta che l'ANFIA ci ha inviato.

La seconda questione che vorrei sollevare riguarda la domanda di trasporto. Sono convinto di quanto voi scrivete, che ci viene confermato anche da altre fonti, secondo cui si è determinata oggi un'eccedenza dell'offerta. Tuttavia, se le proiezioni dell'aumento del traffico sono quelle a cui, tra l'altro, fate rapido riferimento (e che personalmente non condivido dopo aver sentito i dati parziali del 1988), la domanda è cresciuta più delle proiezioni. Se è vero che alla fine del secolo avremo un aumento del trasporto merci del 45 per cento, questo dato influisce globalmente anche sulla domanda. Non credo che il mercato rimarrà statico, e quindi il problema vero è di carattere strutturale: vorrei sottolinearlo con forza!

Pongo infine rapidamente due altre questioni. La prima riguarda la costruzione dei mezzi di trasporto. Vi è la massima schizofrenia in questo settore, ma il problema si pone su una scala più ampia. Le esigenze della sicurezza imporranno una serie di limitazioni progressive per quanto riguarda la velocità, e su questo non vi è alcun dubbio. Il problema si porrà in evidenza in modo drammatico se non giungiamo a fissare prima un civile *standard* di sicurezza relativo alla velocità, al modo di viaggiare sulle strade, allo stesso codice della strada, e così via. In che modo si inserisce questo problema in quello dei limiti di potenza dei camion? A sua volta, questo rapporto come si riflette sui costi? Esiste un'equazione tra velocità, potenza dei camion e costi? Ci dobbiamo porre questi problemi; non dico che sia compito vostro, certamente però sono problemi da affrontare e non solo a livello italiano ma anche su scala europea.

Passando a trattare la questione della rottamazione, devo dire che mi rendo conto delle vostre posizioni. Per quanto ci riguarda, faremo il possibile per sveltire la legislazione esistente e per superare lo stallo burocratico nel quale ci troviamo. Riteniamo infatti tutto ciò scandaloso: la molteplicità dei controlli e le lungaggini burocratiche non significano efficacia del controllo stesso. Inoltre, vorrei farvi osservare che in Commissione ormai da otto anni segniamo il passo di fronte all'esigenza (che a me sembra legittima) di riorganizzare radicalmente la Motorizzazione civile. Potremmo anche semplificare le procedure, però ci troviamo di fronte ad una condizione generale assurda: siamo l'unico paese in cui per avere il libretto di circolazione sono necessari più di tre mesi (e già l'aver ridotto l'attesa a questo periodo viene considerato un successo). Tutte le volte che ci siamo trovati - anche con altri Presidenti, come i senatori Spano e Vincelli, sensibili come l'attuale presidente Bernardi a tale questione - ad affrontare la riorganizzazione della Motorizzazione civile e a votare norme semplicissime come la derubricazione della patente, si sono scatenate le «forze dell'inferno» a paralizzare i nostri lavori.

GARUZZO. Rispondo alla domanda relativa alla potenza degli automezzi. Supponendo che venga fissato un limite qualsiasi alla velocità, la potenza necessaria per andare senza carico a tale velocità è naturalmente molto bassa. Quando un autocarro è a pieno carico, porta cioè 44 tonnellate, la potenza è media; ma basta che vi sia l'1 per cento di pendenza della strada per assorbire un'enorme quantità di potenza. Se si vuole mantenere la velocità di 80 chilometri all'ora su una strada con il 4 per cento di pendenza, non basta l'attuale potenza massima erogata dai camion, cioè quella di 420-440 cavalli.

Per questo motivo riteniamo che la potenza degli autocarri continuerà ad aumentare, non per accrescere la velocità, ma per mantenere quella giusta a pieno carico in tutte le condizioni della strada; il che diventa anche un fattore di sicurezza, perchè in questo modo si riescono ad evitare le colonne lentissime di automezzi che si arrampicano sulla Bologna-Firenze, per esempio.

Pensiamo che il discorso relativo alla potenza vada nettamente distinto da quello relativo alla velocità. Ben vengano i limiti a quest'ultima: siamo favorevoli, come costruttori, perchè riducono gli incidenti e così migliora l'immagine del traffico degli automezzi pesanti; come cittadini, perchè verrebbe tutelata maggiormente anche la nostra stessa incolumità sulle strade. Però questo non vuol dire che si vada verso basse potenze, che sarebbero dannose. Ovviamente, non si possono fare calcoli *a priori* sulla potenza, vista l'importanza del fattore geografico: per un trasporto da Parigi a Bruxelles, dove la strada è tutta in pianura, evidentemente non è necessaria molta potenza. In Italia il discorso è ben diverso.

PRESIDENTE. Il ministro Signorile chiese ed ottenne dal Parlamento l'obbligo di far innestare i limitatori di velocità. Quali sono stati gli esiti di questa normativa?

GARUZZO. L'obbligo di applicare i limitatori di velocità era inserito in un decreto che comprendeva molte altre norme, alcune delle quali applicabili, altre meno. Alla fine, per quanto ne so io, la data di attuazione di tali normative è stata rinviata, ma non credo che ciò fu dovuto alla questione specifica dei limitatori di velocità.

PRESIDENTE. Era rimasta sospesa la questione dei limitatori per la parte di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Ma il resto della normativa quale applicazione ha trovato?

GARUZZO. Il Ministero dei lavori pubblici doveva decidere la velocità massima da imporre.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, mi sembra di poter dire che l'installazione di questi limitatori di velocità non è avvenuta.

GARUZZO. Attualmente solo la Francia ha adottato questi strumenti e dalle prime esperienze in quella nazione sono emersi pareri favorevoli e pareri sfavorevoli. Secondo coloro che contestano tale sistema, il limitatore è uno strumento facilmente manipolabile: chiunque è abilitato alla manutenzione può anche man-

metterlo, e si tratta di un'operazione molto semplice essendo il limitatore stesso collegato ai congegni per l'erogazione del carburante. Inoltre, si sostiene che il dispositivo limita la potenza erogata dal motore anche nelle occasioni di pericolo, nei momenti in cui si deve completare al più presto un sorpasso, ad esempio, oppure si deve riprendere il controllo del mezzo: in questi casi al conducente viene a mancare la potenza proprio nel momento cruciale.

Come costruttori siamo in grado di applicare tali dispositivi, ma forse varrebbe la pena di approfondire l'esperienza francese e attendere le decisioni comunitarie in tal senso.

PRESIDENTE. Vi saremmo molto grati se, una volta compiuto questo approfondimento, ci faceste avere i risultati.

ONOFRI. La Commissione CEE ha formulato rilievi nei confronti del Governo italiano che non aveva avvertito la CEE stessa dell'adozione di queste normative tecniche. Per cui entrambi i decreti sono stati prorogati di un anno, anche in funzione del fatto che prove effettive di tali strumenti non ne sono state fatte. Alla base della regolamentazione in materia dovrebbe essere una normativa comunitaria; da questo punto di vista l'esempio francese è sintomatico. Non è pensabile che il camion tedesco arrivi in Francia senza quel limitatore che il camion francese deve usare nelle stesse strade.

GARUZZO. Sul problema della sicurezza, che credo importante, vorrei aggiungere due considerazioni. Una riguarda l'ABS, cioè il sistema antibloccaggio, che è molto utile per migliorare la sicurezza stradale. Da un lato non si può sicuramente introdurre questo sistema solo in Italia perchè è molto costoso e quindi adottarlo equivarrebbe penalizzare, dal punto di vista dei costi, i trasportatori italiani rispetto a quelli stranieri.

Inoltre, i camion nuovi, adottando il sistema antibloccaggio, circolerebbero assieme alla grande massa dei vecchi camion senza tale dispositivo, e questo potrebbe essere addirittura pericoloso perchè cambierebbe l'efficacia di frenata dei diversi mezzi sulla stessa strada;

comunque ci vorrebbe un periodo di tempo di transizione e bisognerebbe togliere di mezzo il più presto possibile i camion che non adottassero i sistemi antibloccaggio.

RAMPA. In risposta all'obiezione che il senatore Libertini sollevava circa l'atteggiamento verso l'associazionismo, faccio presente che l'ANFIA non ha espresso parere negativo nei confronti di un processo associativo. Semplicemente non ci siamo espressi in quanto riteniamo sia una delle possibili modalità per ridurre la polverizzazione dell'offerta di trasporto in Italia. Noi sottolineiamo il problema della polverizzazione dell'offerta e riteniamo che la sua soluzione sia importante. Le strade attraverso le quali si può arrivare alla riduzione del numero di imprese possono essere diverse e certamente l'associazionismo può dare un significativo contributo; però, se debbo esprimere una valutazione, allorché un processo di aggregazione si forma, esso può essere o sollecitato dal mercato, ossia dalla capacità attrattiva e organizzatrice della grande impresa, oppure può essere spinto tramite forme associative. Non credo che una delle due strade sia in astratto la migliore, nella pratica ci sarà probabilmente un *mix*. Comunque, sollecitare l'associazionismo senza una spinta da parte del mercato, ma soprattutto senza una capacità di regia della grande impresa a orientare questo processo, rimarrebbe probabilmente solo una dichiarazione di buona volontà.

La seconda osservazione del senatore Libertini riguarda un tema ricorrente in questa sede, ossia la necessità di mettere mano alla riorganizzazione della Motorizzazione civile. Il giudizio che abbiamo espresso in modo molto chiaro testimonia la nostra disponibilità ad intervenire in questo settore dove un ritardo potrebbe essere veramente grave sia per i settori coinvolti, che sono molteplici, sia per la Motorizzazione stessa che potrebbe trovarsi veramente in grosse difficoltà. Per dare risposte concrete a questo problema probabilmente ci sarà un rilevante lavoro da svolgere: dichiaro fin d'ora la nostra disponibilità per un nostro contributo.

FILIPPI. Circa il problema dell'Austria, stiamo facendo dei conti per vedere quanti vagoni

occorrerebbero per trasportare i semirimorchi dall'Italia alla Germania tramite ferrovia per non toccare il suolo austriaco. Credo che occorrerebbero una serie infinita di vagoni. La richiesta dell'Austria obbedisce ad una necessità obiettiva, ma non so fino a che punto sia percorribile; anche l'Italia dovrà adoperarsi per far rinsavire il Governo austriaco circa questo problema.

Il traffico del Brennero e di confine è estremamente elevato e bisogna vedere quanti sono i mezzi a disposizione. Il blocco totale sarebbe estremamente punitivo per i nostri traffici.

GARUZZO. Circa la domanda sul trasporto combinato credo che, sia come ANFIA che come costruttori di camion, non siamo assolutamente contrari a uno sviluppo né del trasporto tramite ferrovia, né del trasporto combinato. Ovviamente questo non deve andare a scapito del trasporto su gomma con interventi punitivi.

Riteniamo che in assoluto la quantità di trasporto in questo paese si dovrà sviluppare soprattutto se si svilupperà l'industrializzazione. Se per miracolo divino o per forza umana il Sud d'Italia si industrializzasse più di quanto lo è adesso - ed è nei voti di tutti - il fabbisogno di trasporto aumenterebbe in maniera così grande che ci sarebbe bisogno non solo di trasporto ferroviario, ma anche di una maggior quantità di trasporto su strada; c'è spazio per una crescita in tutte le forme nel rispetto di ciascuna tipologia di convenienza. Il trasporto intermodale con ferrovia è utile quando ci sono blocchi e tratte di distanze adeguati per effettuare l'operazione di carico e non credo che da parte dell'ANFIA e dell'IVECO ci sia una pregiudiziale in questa direzione.

Del resto l'esperienza altrui lo sta a dimostrare. Le ferrovie tedesche effettuano molti trasporti su rotaia e su acqua e con tutto questo hanno il doppio di camion pesanti rispetto all'Italia.

PRESIDENTE. Vorrei rendermi conto di un fenomeno. Premesso che, come ha ripetuto poco fa il senatore Libertini, siamo convinti che si vada verso il trazionismo con tutto quello che comporta, abbiamo dovuto consta-

tare nelle audizioni delle associazioni di categoria che esiste una grossa resistenza dei padroncini che temono di essere eliminati dal mercato con quella specie di «strage degli innocenti» cui faceva riferimento scherzosamente il senatore Libertini.

Poichè il trazionismo comporta un cambio genetico e morfologico del sistema di autotrasporto, perchè si passa dal camion al semirimorchio e all'autoarticolato, dai vostri dati di produzione questo fenomeno è ancora lieve o si sta accentuando? Questa ultima ipotesi denoterebbe una maturazione di mentalità nel padroncino.

FILIPPI. Innanzitutto faccio presente che manca un osservatorio che raccolga ed elabori i dati del settore. Riguardo alla domanda del senatore Libertini, dal settembre 1986 c'è stato nel campo dei veicoli trainati un aumento sempre crescente di richiesta che evidentemente denota un aumento di domanda di trasporto. Diciamo che il 1987 - non ci sono ancora i dati ufficiali - denota un aumento del venduto di circa il 30 per cento; la netta prevalenza, rispondendo alla domanda del Presidente, è per i semirimorchi.

PRESIDENTE. Il che denoterebbe che sta maturando l'idea del trazionismo anche nell'ambito dei padroncini.

PALENZONA. Come IVECO, avendo noi alle spalle l'esperienza dei contatti con tutti i mercati europei, ci siamo posti il problema di fornire un aiuto ai trasportatori italiani nel misurarsi con i loro colleghi degli altri paesi, ed abbiamo pertanto cercato di favorire una serie di contatti. All'inizio si è trattato semplicemente di una presa di informazioni sulla legislazione dei vari paesi, e man mano che si è proseguito in questa attività, i nostri trasportatori si sono resi conto della professionalità con cui operavano i loro colleghi degli altri paesi, mentre gli operatori italiani rimanevano indietro a causa dell'eccessiva polverizzazione delle aziende.

L'anno scorso li abbiamo messi in contatto con gli operatori olandesi che, essendo dei maestri nel mercato dei trasporti, hanno sviluppato un sistema di scambio di informa-

zioni per evitare quella che viene considerata la piaga del trasportatore, cioè il ritorno a vuoto. Attraverso un sistema cui possono accedere gli associati di un gruppo di trasportatori, si può avere l'informazione di cattura di carichi di ritorno lungo le rotte, o dal punto finale del carico.

I trasportatori olandesi sono stati sollecitati dai colleghi italiani a cedere questo sistema, e si sono dichiarati disponibili. Noi come IVECO abbiamo semplicemente fatto da lubrificante del sistema.

Oggi la situazione è la seguente. Lanciata l'iniziativa a dicembre da un gruppo di trasportatori che è anche esperto di sistemi informatici, abbiamo immediatamente avuto l'adesione di un centinaio di grossi trasportatori italiani, soprattutto internazionali, che stanno costituendo un consorzio e rappresentano un esempio di associazionismo professionale perchè gli appartenenti a questo consorzio provengono da molte delle associazioni dei trasportatori e hanno deciso di aderire indipendentemente dalla loro matrice di origine.

Attualmente si deve acquisire il massimo numero possibile di aderenti; il piano di lavoro prevede l'utilizzazione di una rete telematica concessa in uso dalla SIP che dovrebbe comportare per i primi due anni di messa a punto una spesa globale di un miliardo e mezzo. Stiamo dando una mano al consorzio che ha iniziato a reperire i fondi e noi onestamente - come è accaduto all'estero - riteniamo che sia prima o poi necessario un intervento pubblico per dare una mano allo sviluppo di questa iniziativa.

Si dovrebbe arrivare a regime alla fine di quest'anno, anche se ciò dipenderà dal numero effettivo di adesioni; tuttavia credo che questo gruppo di trasportatori non potrà marciare soltanto con le proprie gambe. Pertanto abbiamo già interessato il Ministero dei trasporti al fine di introdurre questo progetto nel piano dei progetti del CNR per l'innovazione tecnologica, in quanto rappresenterebbe l'informatizzazione del sistema del trasporto merci.

Il sistema potrà essere esteso a molti paesi europei, quali ad esempio la Spagna e la Francia. Il difetto potenziale dello stesso è dato dal fatto che nasce in Italia come prima

realizzazione e già al suo interno nascono altri pii desideri di creare sistemi concorrenziali, per cui non vorremmo che nel giro di 2-3 anni ci siano in Italia una decina di sistemi polverizzati ed in concorrenza tra loro e con una resa decisamente inferiore.

LIBERTINI. Lei sa che, proprio in questi giorni, ci sono stati dei contatti tra l'ente Ferrovie, l'AGIP, la Confetra ed altre associazioni, per tentare di arrivare ad una informatizzazione globale?

PALENZONA. In Italia il problema è quello della rete, perchè se non funziona - anche se si hanno centinaia di punti di informazione - non si costruisce un sistema efficiente.

GARUZZO. È una condizione necessaria ma non sufficiente perchè nella rete bisogna inserire le informazioni, e per far ciò bisogna essere inseriti nel *business* del trasporto al di fuori del paese.

LIBERTINI. Proprio per questo la rete ha una proiezione internazionale; la Confetra è interessata soprattutto ad una dimensione internazionale.

PALENZONA. La nostra associata IVECO-Ford sta sviluppando un sistema informatico in Inghilterra, e lo scambio di informazioni, che è pubblico, non inficia la trattativa tra due parti. Il problema che si riscontra non soltanto in Italia è quello dell'intervento o meno degli spedizionieri che può alterare la situazione.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome della Commissione l'ingegner Garuzzo e i dirigenti dell'ANFIA che sono intervenuti.

Noi abbiamo un comune interesse non tanto a vendere molto oggi quanto a mantenere un

mercato in espansione, il che coincide con la razionalizzazione del sistema dei trasporti italiano. Infatti per non costringervi a recuperare sui mercati esteri quello che perdetevi sul mercato italiano sarebbe auspicabile espandersi sia all'interno che all'estero.

Noi abbiamo interesse a che il 1992 segni effettivamente una razionalizzazione per la quale si trovano molte resistenze.

Finora abbiamo esitato perchè il Ministro ci aveva pregato di attendere, ma oggi presenteremo un disegno di legge sul CIPET, un organismo di cui si parla molto e che deve essere veramente il punto di incontro di tutta la politica dei trasporti e del quale tutti i gruppi hanno rilevato l'utilità per la politica dei trasporti.

Pertanto auguro agli intervenuti buon lavoro e li invito a fornirci dei suggerimenti ed anche dei dati eventualmente più aggiornati di quelli che ci hanno fornito oggi. Come Commissione lavori pubblici ci sforziamo di seguire la logica di un mercato che deve essere razionalizzato e non abbiamo paura di azioni di *lobbying*: infatti chi lavora nel mercato alla luce del sole può darci delle indicazioni utili, non condizionanti, e senz'altro indispensabili per capire meglio il mercato.

Vi ringraziamo ancora per la vostra partecipazione; aspettiamo eventuali documenti aggiuntivi rispetto a quello che ci avete detto in questa sede.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 13,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO