

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

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)

9° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 MARZO 1988

---

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

**INDICE****Audizione dei rappresentanti del Progetto finalizzato trasporti del CNR**

PRESIDENTE .....	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>		BARTOLUCCI .....	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>
SENESI (PCI) .....	4, 5		ZANNIER .....	6

**Audizione dei rappresentanti della Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti**

PRESIDENTE .....	Pag. 8, 13, 16		CHISARI .....	Pag. 9, 13, 14 e <i>passim</i>
SENESI (PCI) .....	13, 14			

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per il Progetto finalizzato trasporti del CNR il dottor Antonio Bartolucci della Direzione generale del Progetto, i ricercatori dottor Marco Zannier e l'ingegner Giuseppe Sciarrone; per la Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento il direttore generale dottor Arnaldo Chisari ed il dottor Giuseppe Baldassari.*

*I lavori hanno inizio alle ore 9,55.*

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 del Progetto finalizzato trasporti del CNR e della Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti.

Se non si fanno osservazioni, verranno ascoltati innanzi tutto i rappresentanti del Progetto finalizzato trasporti del CNR.

*Viene quindi introdotto il dottor Antonio Bartolucci, accompagnato dal dottor Marco Zannier e dall'ingegner Giuseppe Sciarrone.*

#### **Audizione dei rappresentanti del Progetto finalizzato trasporti del CNR.**

PRESIDENTE. Rivolgo al dottor Bartolucci, della Direzione generale del Progetto, e ai suoi collaboratori dottor Marco Zannier e ingegner Giuseppe Sciarrone un vivo ringraziamento per avere aderito alla richiesta di informazioni da noi avanzata.

Stiamo compiendo un'indagine conoscitiva sulla situazione dell'autotrasporto merci in Italia, anche in vista di ciò che può essere fatto per affrontare la liberalizzazione del 1992. Il CNR da tempo ha in corso un progetto finalizzato ai trasporti di notevole interesse.

Vorrei lasciare a lei, dottor Bartolucci, la libertà di tracciare un quadro dell'ambito di questa ricerca per inquadrare il problema dell'autotrasporto merci.

Vorrei inoltre avere da voi rapide informazioni sulla ricaduta di questa vostra ricerca nel campo dell'autotrasporto merci, ivi compreso l'effetto che sta avendo il sistema informativo dei trasporti da voi predisposto e poi attuato dal Governo.

Do, quindi, la parola al dottor Bartolucci per un'esposizione introduttiva sull'argomento dell'indagine.

**BARTOLUCCI.** La ricerca nel campo dell'autotrasporto merci rientra tra le tematiche del primo Progetto finalizzato trasporti (PFT) del CNR, il quale ha avuto inizio nel 1982 e si sta concludendo nell'anno in corso. Il periodo valido per l'utilizzazione dei finanziamenti è scaduto infatti il 31 dicembre 1987. Le ricerche sviluppate dal PFT interessano, per grandi linee, due aree distinte.

La prima area, di carattere metodologico, è diretta alla creazione di strumenti di supporto all'attività decisionale. La seconda area riguarda invece una serie di ricerche settoriali, articolate per comparti modali (ferrovie, strada, trasporto marittimo e aereo) e ha portato a risultati più specifici, di carattere prevalentemente tecnologico.

Per quanto riguarda il progetto e la realizzazione del sistema informativo nazionale dei trasporti (SINT), nonché le indagini condotte nel comparto merci, tali attività si collocano nella prima area di ricerca. Si è infatti ritenuto che, per poter prendere delle decisioni basate su fatti concreti, fosse necessario conoscere a fondo l'ambiente sul quale si andava ad operare. Per conoscerlo era dunque necessario attivare un sistema che garantisse un flusso di informazioni utilizzabili dai potenziali utenti. Nel momento in cui si è proceduto alla ricognizione sulle fonti d'informazione e alla progettazione della struttura informatica del SINT ci si è resi conto che esisteva un vuoto conoscitivo - peraltro già da molti anni denunciato - nel campo del trasporto delle merci su strada.

In considerazione della complessità del problema di acquisire informazioni su tale

comparto e di mettere a punto una metodologia ottimale, il PFT ha ritenuto di finanziare due indagini esplorative. I risultati di queste indagini dovranno confluire nel sistema informativo dei trasporti il quale, come prototipo funzionante, è stato completato verso la fine del 1987. La rilevazione dei dati sull'autotrasporto merci si è svolta nel periodo aprile '86-marzo '87. Considerando i tempi necessari per l'elaborazione dei dati raccolti, solo una settimana fa si è potuto procedere al controllo dei risultati e all'acquisizione di una enorme mole di informazioni sul trasporto delle merci.

I dati attualmente disponibili consentono di realizzare numerose analisi specifiche ed un esauriente quadro generale. È inoltre possibile, attraverso incroci tra categorie merceologiche trasportate e classi di distanza, arrivare a valutare la quota di traffici convenientemente trasferibile dal trasporto su gomma al trasporto su ferro. Il risultato di tale analisi può essere utile ai fini della eliminazione di eventuali squilibri nella utilizzazione delle infrastrutture e dei conseguenti elevati costi di ordine socio-economico. Questo tipo di elaborazione potrà essere effettuato in tempi brevi ed andrà ad integrare il quadro conoscitivo realizzato attraverso alcune significative tavole riepilogative a livello nazionale e regionale.

Per quanto riguarda i dati a livello provinciale (matrici O/D), il grado di attendibilità dipende dalla entità dei traffici che interessano le singole relazioni.

Per quel che concerne il primo obiettivo di questa ricerca - fare il punto della situazione dei traffici stradali delle merci - i risultati raggiunti si possono ritenere del tutto soddisfacenti.

Circa il secondo obiettivo - mettere a punto una metodica di indagine - la sperimentazione ha permesso di evidenziare le difficoltà incontrate nel corso dei lavori.

I risultati della ricerca sono stati trasferiti all'ISTAT e potranno essere utilizzati per mettere a punto un modello di indagine, sull'autotrasporto merci che tale Istituto intende avviare entro l'anno in corso. Sono stati dunque raggiunti entrambi gli obiettivi prestabiliti: sperimentare per dare suggerimenti utili ai fini di indagini sistematiche; fornire un

quadro della situazione italiana nel campo dell'autotrasporto merci.

Per quanto concerne il sistema informativo (il SINT) esiste invece il problema di trasferire il prototipo realizzato ad un idoneo organo di gestione.

I potenziali utilizzatori e gestori del SINT, il Ministero dei trasporti e l'ISTAT, pur avendo seguito con interesse questa ricerca e preso atto del funzionamento del prototipo, non hanno tuttavia intrapreso iniziative concrete per acquisire e gestire il sistema.

Oltre ai brevi cenni sulle richieste del PFT volte alla soluzione del problema delle informazioni sui trasporti mi sembra opportuno menzionare una ulteriore iniziativa, riguardante lo sviluppo del trasporto combinato il cui obiettivo è quello di favorire il trasferimento di una parte dei traffici a lunga distanza dal trasporto su strada a quello su rotaia. Questo progetto ha fornito elementi interessanti per quanto concerne i traffici potenzialmente acquisibili, la dislocazione razionale delle infrastrutture interportuali, la innovazione nel campo dei veicoli stradali e ferroviari. Inoltre ha fatto luce sulle problematiche che debbono affrontare le imprese di trasporto ove intendano acquisire traffici intermodali.

Naturalmente i problemi connessi alla intermodalità ed, in genere, alla integrazione di diversi modi di trasporto, sono molteplici e complessi.

Ritengo infatti che alle tematiche a carattere prevalentemente generale, trattate nell'ambito del PFT, debba seguire lo studio di tematiche circoscritte a problemi specifici.

Un secondo Progetto finalizzato potrebbe dare continuità e sviluppo alla ricerca secondo uno schema contenuto in uno studio di prefattibilità predisposto da una apposita Commissione.

**SENESE.** La vostra raccolta di dati riguarda il trasporto merci fino al 1986. Invece l'ISTAT ha intrapreso un'indagine per il periodo successivo.

**BARTOLUCCI.** L'indagine ISTAT dovrebbe interessare il 1989. A proposito di questo Istituto, ritengo estremamente positiva l'attenzione rivolta al settore dei trasporti, manifesta-

tasi con la istituzione di una commissione per lo studio dei problemi inerenti all'acquisizione di informazioni statistiche. Si tratta di un'importante iniziativa tendente a riordinare un contesto estremamente caotico. Infatti molte informazioni di tipo statistico nascono come sottoprodotto del sistema gestionale delle imprese e quindi rappresentano un patrimonio che, opportunamente elaborato, può far risparmiare notevoli costi di indagine.

SENESI. Il prototipo del sistema informativo nazionale dei trasporti, pur essendo attuale, è carente per quanto riguarda l'acquisizione dell'utente pubblico. È indispensabile conoscere esattamente l'ambito in cui questo sistema agisce.

Per quanto riguarda il progetto del trasporto combinato, è necessario precisare l'entità degli incentivi da attribuire alle imprese. Inoltre sarebbe opportuno conoscere esattamente il luogo in cui questo progetto è stato presentato.

BARTOLUCCI. La progettazione e la realizzazione prototipale del sistema informativo nazionale dei trasporti hanno richiesto la soluzione di problemi complessi e diversificati. Anzitutto sono state definite le tipologie di informazioni da immettere nel sistema affinché esso risultasse utile ai fini della pianificazione e gestione del sistema di trasporto. Tali informazioni hanno richiesto la costruzione di due distinte basi di dati: una prima base contenente tutti i dati relativi ai trasporti articolati per modalità, aree giurisdizionali, tipo di servizio (merci, passeggeri, conto terzi, conto proprio, eccetera); una seconda base di dati contenente informazioni di tipo socio-economico territoriale indispensabili ai fini dello studio dei fenomeni che presiedono alla formazione della domanda di trasporto.

Le due basi di dati sono state costruite utilizzando tecniche informatiche di tipo innovativo.

È stato anche realizzato un *software* molto complesso che consente di collegare sistemi informativi eterogenei allo scopo di acquisire, in tempo reale, informazioni sparse su basi di dati diverse.

Inoltre sono state previste procedure di

interrogazione del SINT attuabili da utenti non specializzati.

Infine il sistema dispone di una banca di modelli matematici per la esecuzione di studi ed analisi particolari (previsione, simulazione, ottimizzazione).

Questa, in sintesi, è la struttura generale del prototipo che attualmente è funzionante presso un istituto del CNR.

Per quel che riguarda il trasporto combinato, non si propongono incentivi per le imprese; più che altro si esaminano le diverse problematiche che le imprese devono affrontare per accedere a tali tecniche di trasporto.

PRESIDENTE. Lei ha fatto cenno all'ISTAT; ritiene che per noi possa essere utile consultare anche l'ISTAT, o invece i dati dell'ISTAT sono confluiti nella vostra ricerca?

BARTOLUCCI. L'ISTAT non possiede dati esaurienti sul trasporto stradale delle merci, mentre per altri comparti fornisce soddisfacenti quadri informativi. Non ha quindi attivato, per il settore trasporti, una struttura informativa globale ed omogenea. Nel caso dell'autotrasporto merci, le indagini sulle imprese (per la rilevazione del PIL) sono limitate a quelle con più di venti addetti, così che, in questo caso specifico, si taglia fuori la maggior parte (oltre il 90 per cento) degli operatori. Sfugge inoltre alle rilevazioni ISTAT il trasporto in conto proprio il cui PIL confluisce in quello del ramo di attività economica prevalente nelle imprese che producono e consumano tali servizi. Tenendo infine conto che l'ISTAT sta organizzando in questi giorni la prima indagine sui traffici merci stradali in collaborazione con il Ministero dei trasporti e sulla base delle esperienze del PFT, non ritengo che possa fornire dati ulteriori rispetto a quelli contenuti nelle sue pubblicazioni periodiche.

PRESIDENTE. Da parte della Motorizzazione civile - che peraltro dobbiamo ancora ascoltare - si lamenta l'impossibilità di utilizzare quella massa di documenti che accompagnano i viaggi delle merci, materiale che si accumula nelle loro cantine e che potrebbe invece fornire utili indicazioni sulle destinazioni delle merci.

Per la vostra indagine avete attinto ai dati della Motorizzazione civile, oppure avete usufruito di altri circuiti informativi?

*BARTOLUCCI.* Oltre all'indagine, che ha fornito un notevole apporto conoscitivo, condotta dal Centro studi sui sistemi di trasporto (CSST), alla quale mi sono precedentemente riferito, il PFT ha finanziato una indagine parallela che utilizza, quale universo di riferimento, i documenti di viaggio prodotti dai trasportatori. Tale ricerca, a carattere prevalentemente sperimentale, è stata affidata alla Honeywell Bull. Purtroppo i risultati sono stati, dal punto di vista conoscitivo, poco soddisfacenti. Sebbene i trasportatori fossero stati sensibilizzati, con lettera a firma del direttore generale della Motorizzazione civile, ingegner Danese, a compilare con cura la documentazione di trasporto, il materiale inviato è risultato incompleto e scarsamente utilizzabile.

Infatti dagli ottomila trasportatori interpellati si sono ottenute soltanto cinquecento risposte utili ai fini dell'indagine. Oltre alla limitata collaborazione dei trasportatori è emersa anche la carenza di aggiornamento dell'archivio della Motorizzazione civile dal quale sono stati estratti i nominativi delle imprese interpellate.

Malgrado le difficoltà emerse attraverso questa indagine, secondo notizie da verificare, risulta che la Motorizzazione ha intenzione di proseguire per questa strada e di creare un osservatorio del trasporto delle merci attingendo i dati dall'ingente patrimonio informativo presente nei documenti di viaggio.

In conclusione ritengo che i risultati di questa indagine siano stati validi dal punto di vista dell'esperienza metodologica, ma non soddisfacenti dal punto di vista conoscitivo.

*PRESIDENTE.* La vostra indagine prevede anche un raffronto con i dati degli altri paesi europei, oppure limitate il vostro ambito di ricerca esclusivamente all'Italia?

*BARTOLUCCI.* In questo momento la ricerca è conclusa, anche se credo che nelle prospettive future debba essere affrontato il problema di estendere ed integrare il campo di osservazione. Per quanto concerne il confronto con

altri paesi europei, sono in corso di elaborazione quei dati sull'autotrasporto merci che consentiranno di essere per la prima volta adempienti rispetto alla normativa CEE che prevede la fornitura di statistiche sui trasporti. A questi adempimenti l'Italia è stata più volte sollecitata in sede comunitaria.

Attualmente è in corso uno sforzo congiunto tra il centro studi che ha portato avanti la ricerca e la Direzione generale del coordinamento del Ministero dei trasporti per far fronte nel migliore dei modi alle esigenze CEE. Per quanto attiene alla comparabilità dei dati prodotti dalle varie nazioni, ritengo prioritario verificare la omogeneità dei metodi di rilevazione ed elaborazione e gli eventuali scostamenti dalle direttive CEE. Non sono a conoscenza di iniziative in tal senso ma sono del parere che un apposito gruppo di lavoro dovrebbe occuparsi di questo problema.

*ZANNIER.* Vorrei intervenire brevemente per completare l'informazione sulla nostra adempienza alle direttive della CEE: stiamo infatti completando questa elaborazione i cui dati trasmetteremo alla Direzione generale P.O.C. del Ministero dei trasporti che, a sua volta, provvederà a integrarli e trasmetterli quindi alla CEE.

Sempre in questo ambito vorrei aggiungere che l'indagine PFT-CSST del 1986 forse non coglie appieno il traffico internazionale di merci su strada svolto da vettori italiani; ciò anche perchè il primo obiettivo era colmare una lacuna conoscitiva che risaleva ormai a molti anni e quindi, tra le scelte che si sono dovute fare in fase di progettazione, si è cercato di dare la priorità al conseguimento di un quadro complessivo rinunciando ad affrontare alcuni aspetti, per quanto importanti, tra i quali quello del trasporto internazionale di merci su strada che presenta una concentrazione di aziende in alcune regioni. Tale analisi avrebbe comportato un ulteriore allargamento del campione.

A questo riguardo bisogna dire tuttavia che l'ISTAT dispone di una base dati che deriva dalle bollette doganali compilate dagli uffici doganali in cui vengono registrati tutti i movimenti delle merci; nel caso specifico della strada è possibile conoscere i movimenti

delle merci operati dal vettore straniero in Italia.

Esistono naturalmente problemi di integrazione tra i vari dati, essendo diverse le metodologie con cui vengono prodotti. È comunque nostra intenzione, in collaborazione con l'ISTAT, integrare i dati di queste due indagini in modo da pervenire ad un quadro complessivo del trasporto merci in Italia, compreso il trasporto internazionale e compresa anche la rilevazione della parte del trasporto internazionale gestita da vettori esteri.

Poi, se mi consente, signor Presidente, c'è un'altra cosa che questa indagine può approfondire (non dico di arrivare ad una risposta certa), cioè la questione dell'eccesso di offerta del trasporto merci su strada.

Finora questa affermazione di eccedenza si è basata su stime che si fondavano sui pochissimi dati disponibili, ma con i dati rilevati attraverso l'indagine PFT/CSST si potrebbe arrivare ad ottenere una stima, facendo qualche conteggio, che sia un po' meno stima, per così dire, dell'altra.

PRESIDENTE. Dottor Zannier, le sono grato perchè lei ha anticipato una risposta, in quanto volevo chiedervi se eravate in grado di confermare due dati riferiti dalle associazioni di categoria: uno circa la decadenza del vettore italiano nei traffici internazionali (la presenza dei vettori italiani, in precedenza prevalente, sarebbe scesa a circa il 40 per cento; l'altro era proprio quello a cui lei ha dato una risposta, cioè il dato relativo allo squilibrio tra offerta e domanda di trasporto merci. Da un'esatta impostazione di questo problema dello squilibrio tra offerta e domanda è discesa una politica restrittiva delle autorizzazioni per alcuni anni, politica che, stando alle notizie della stampa, il Ministro attuale intende mantenere fino al 30 settembre, mentre le associazioni di categoria avevano chiesto il blocco delle autorizzazioni fino al dicembre prossimo.

Però non sono mai stati forniti dati esatti circa questo reale squilibrio e per me è quanto meno sospetto che in diversi anni si parli ancora di un 30 per cento di squilibrio tra offerta e domanda, quando è cambiato il prodotto interno lordo, è cambiata la stessa richiesta di trasporto, e via dicendo.

Se voi foste in grado, non questa mattina, ma a breve termine, di offrire un quadro più esatto di riferimento per questo squilibrio, ci fareste una cosa molto gradita perchè noi facciamo politica e come politici dobbiamo preoccuparci, sia come Governo che come Parlamento, di tutelare da una parte le categorie più povere, ma dall'altra parte di non costringere in una «camicia di Nesso» il trasporto, che poi magari esplose con prezzi, a mercato nero, fino a 20 milioni (attualmente pare che questa sia la «tariffa») per un'autorizzazione, il che denoterebbe che si è raggiunto un certo squilibrio.

Per avere un quadro conoscitivo vi saremmo quindi molto grati se poteste puntualizzare al più presto, nell'ambito delle possibilità e col grado di attendibilità che voi stessi ci potrete indicare, questo fattore.

BARTOLUCCI. Questo penso possa essere fatto, però vi sono vari fattori da considerare.

Il sistema produttivo richiede una certa abbondanza di trasporto perchè la qualità dei servizi che vengono richiesti dal processo produttivo è elevata e quindi c'è disponibilità a pagare, per la puntualità del trasporto, per la sua rapidità, anche delle tariffe superiori.

Potremmo anche riscontrare che esiste una esuberanza di offerta in termini di utilizzo del parco dei veicoli (e questo è un po' il dato che penso sia raccogliabile), anche se non è facile fare dei calcoli perchè la capacità potenziale dei veicoli viene fatta in tonnellate di capacità di carico mentre vi è la variabile relativa al volume delle merci che alle volte possono saturare lo stesso mezzo ma impegnare, in termini di peso, solo una percentuale minima della capacità di carico; poi c'è la variabile relativa alla distanza e poi ancora i ritorni a vuoto; vi sono, in conclusione, come ho premesso, vari fattori da considerare.

Comunque un pensiero su questo aspetto lo faremo senz'altro.

PRESIDENTE. Ma i dati, per così dire, più elementari, i dati di partenza su quanto è grande il parco circolante in questo momento, su quante sono le aziende iscritte nell'albo dei trasportatori sono disponibili?

BARTOLUCCI. Abbiamo i dati sul parco circolante che fornisce l'ACI, i quali sono

sufficientemente affidabili, pur presentando carenze dovute alle numerose variazioni ed ai passaggi di proprietà che interessano il parco. Per quello che riguarda invece le imprese iscritte all'albo dei trasportatori gestito dalla Motorizzazione, ritengo che sia necessario un notevole impegno per eliminare le anomalie presenti in questo archivio.

Le due indagini del PFT hanno consentito, fra l'altro, di mettere in luce le carenze degli archivi di riferimento le quali non hanno però ostacolato, nel caso dell'indagine condotta dal CSST (che ha utilizzato l'archivio ACI), il corretto svolgimento delle rilevazioni in quanto era stato previsto un congruo numero di indirizzi di riserva.

In futuro si dovranno comunque intraprendere serie iniziative per migliorare gli archivi dei veicoli e delle imprese che effettuano il trasporto delle merci sia in conto terzi che in conto proprio.

Tale obiettivo non dovrebbe essere eccessivamente arduo se si utilizzeranno gli strumenti legislativi ed informatici di cui già si dispone.

**PRESIDENTE.** Vi siamo molto grati per questa collaborazione e per tutto ciò che potrete mandare a noi come ulteriori informazioni, anche per quanto riguarda il programma di ricerca del secondo Progetto finalizzato trasporti, se dovesse partire e quando, se è stato finanziato.

**BARTOLUCCI.** Anticipo che il Progetto finalizzato n. 2 purtroppo non è stato ancora finanziato in quanto non sono ultimate le procedure previste dalle norme vigenti. Lo studio di prefattibilità - cui ho accennato al termine della mia esposizione introduttiva - completato nell'aprile del 1987 dalla citata Commissione è stato inviato dopo otto mesi (nel gennaio 1988) al Ministro per la ricerca scientifica. Dopo l'approvazione da parte del Ministro, il CNR darà avvio al passo successivo, lo studio di fattibilità, che è tecnicamente attuabile in tempi brevi poichè, nel frattempo, le tematiche individuate nella prima fase sono state oggetto di approfondimento e aggiornamento tenendo conto delle indicazioni politiche presenti nel Piano generale dei trasporti. Tuttavia anche lo studio di fattibilità dovrà

essere sottoposto alle consuete procedure di approvazione, al termine delle quali passerà al CIPE.

Anche se è difficile fare previsioni, ritengo che i tempi per avviare il PFT n. 2 non saranno molto brevi.

**PRESIDENTE.** Ringrazio cordialmente a nome della Commissione i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

*Il dottor Bartolucci, il dottor Zannier e l'ingegner Sciarrone vengono congedati.*

Sospendo la seduta in attesa dei rappresentanti della Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti.

*I lavori vengono sospesi alle ore 10,30 e sono ripresi alle ore 11,40.*

**PRESIDENTE.** Riprendiamo i nostri lavori.

*Viene quindi introdotto il dottor Chisari, accompagnato dal dottor Baldassari.*

#### **Audizione dei rappresentanti della Direzione generale programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti**

**PRESIDENTE.** Rivolgo al dottor Chisari e al dottor Baldassari un vivo ringraziamento per avere accettato l'invito a partecipare ai nostri lavori.

Come loro sanno, stiamo conducendo una indagine conoscitiva sul trasporto merci in Italia, soprattutto in vista dei provvedimenti che si potranno assumere ai vari livelli governativi, amministrativi e legislativi in occasione della liberalizzazione del mercato europeo nel 1992.

Il dottor Chisari, direttore generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti, ogni anno (ormai da quasi un decennio) elabora una radiografia dell'Azienda delle ferrovie, sempre in assoluta obiettività, ed è l'autore del conto nazionale trasporti che ogni anno, sia pure con un po' di ritardo (perchè i dati non ci vengono forniti con immediatezza) ci offre un quadro

del panorama molto complesso dei trasporti in Italia.

Piuttosto che rivolgere domande precise, vorrei chiederle, dottor Chisari, di esporci una serie di considerazioni sulla materia oggetto della nostra indagine - il trasporto merci - in ordine alla quale si registrano evidenti squilibri, sia all'interno della domanda (si parla del 30 per cento) sia rispetto alle modalità di trasporto (ad esempio, il traffico su gomma è eccessivo rispetto al traffico ferroviario e ad altre forme di trasporto merci).

Quali prospettive prevede e quali provvedimenti strategici suggerisce per riequilibrare questo traffico? Intravede in prospettiva la possibilità di tale riequilibrio e in quale misura? È ipotizzabile il riequilibrio attraverso il cabotaggio marittimo?

Vorremmo una serie di considerazioni su questi argomenti e le do senz'altro la parola.

*CHISARI.* Signor Presidente, anch'io devo dire in modo non rituale, bensì per profonda convinzione mia e dei miei collaboratori, che l'iniziativa di questa Commissione ci ha grandemente confortato, nella consapevolezza che nella misura in cui il legislatore, attraverso tale approfondimento, vuole giustamente avere a disposizione un quadro obiettivo dell'andamento dei fenomeni sui quali è chiamato a legiferare, c'è motivo di sperare che si possano correggere le distorsioni che esistono.

La nostra Direzione, istituzionalmente, segue l'evoluzione del mercato dei trasporti attraverso i meccanismi conoscitivi e siamo portati, naturalmente in relazione alla funzione ancillare che i trasporti hanno nel sistema economico, a seguire anche l'andamento del sistema economico stesso. Non a caso il Conto nazionale trasporti dedica la sua prima parte alla individuazione delle correlazioni che si pongono fra evoluzione del sistema economico ed evoluzione del sistema dei trasporti.

L'andamento registrato nei tredici anni appena trascorsi, nei quali sono stato direttore generale della programmazione, organizzazione e coordinamento, è univoco e permanente in termini di ripartizione modale. Assistiamo ad un costante progredire del trasporto su strada, ad una costante diminuzione del modo di trasporto ferroviario e ad una certa contrazione anche nel settore del cabotaggio.

In apertura mi voglio scusare per il fatto che l'informazione scritta che ho loro sottoposto contiene dati riferiti all'anno 1985. Lavorando alla redazione della radiografia delle Ferrovie, che abbiamo pubblicato in questi giorni, abbiamo potuto aggiornare quei dati. Perciò, mentre nella premessa di quella informativa si diceva che nel 1985 il trasporto ferroviario partecipava per il 12,1 per cento al complessivo traffico merci su media e lunga distanza, ora possiamo dire che nel 1987 esso è ulteriormente calato fino all'11,12 per cento; egualmente l'autotrasporto che nel 1985 assorbiva la quota del 64,47 per cento del traffico complessivo, nel 1987 copre il 66,7 per cento.

La linea di tendenza, dunque, rimane e tale dato trova conferma anche in un altro elemento che aiuta nella lettura: il rapporto tonnellate-chilometri. Infatti si può rilevare che aumenta anche la percorrenza media dell'autotrasporto. Talchè l'affermazione ormai antica che il trasporto ferroviario ha vocazione nelle lunghe e medie distanze è ormai superata dai fatti, proprio perchè aumenta la percorrenza media dell'autotrasporto. Se nel 1985 era di 496 chilometri, nel 1987 arriva a 557 chilometri.

Questo è il quadro e ad esso mi permetto di aggiungere alcune brevi considerazioni che insieme al documento che abbiamo presentato tendono ad offrire alla Commissione elementi completi di giudizio della situazione del settore.

Non vi è dubbio che, a livello di esercizio del potere decisionale, sia nella accezione del Potere esecutivo, cioè riguardo agli organi di Governo che gestiscono la politica dei trasporti, sia anche legislativo, mancando le informazioni puntuali per definire gli interventi normativi desiderati, a tutt'oggi non esistono dati certi sulla evoluzione del trasporto merci su strada. Questo per molti di noi è il problema di fondo. È vero che nel Conto pubblichiamo dati sul trasporto su strada delle merci, ma non è men vero che procediamo con criteri di stima.

Dal punto di vista dell'analisi del *trend*, questo aspetto non crea grandi problemi, essendo immutati i criteri di stima negli anni; ma dal punto di vista della reale conoscenza del fenomeno, mancano elementi fundamenta-

li di giudizio. Abbiamo lavorato per tentare di realizzare una conoscenza puntuale dei dati relativi all'autotrasporto, sia sotto il profilo della struttura delle imprese che sotto il profilo della struttura della domanda di trasporto delle merci, nonché sotto il profilo della struttura dell'offerta dei servizi di autotrasporto.

Ci riferiamo all'impegno che abbiamo profuso, sui risultati del quale avete sentito stamane dal CNR, affinché nell'ambito del Progetto finalizzato trasporti fosse condotta un'indagine sui problemi dell'autotrasporto merci. Tale indagine è stata completata con una serie di risultanze che hanno arricchito la nostra conoscenza del fenomeno, ma che rischierebbero, se le indagini non continuassero, di restare un fatto storico, vincolato ad una data epoca, ma non concretamente utilizzabile per la gestione degli anni futuri.

È per questo motivo che, continuando nel nostro lavoro, abbiamo ottenuto dall'ISTAT l'inserimento nel programma 1988 di un'indagine campionaria, a cui quell'Istituto darà inizio dal settembre dell'anno in corso e che rappresenta l'ideale continuazione e sistematizzazione del lavoro svolto dal CNR. Stiamo lavorando alla messa a punto del questionario, il quale sarà inviato sia all'ISTAT che al Ministero dei trasporti e si propone di fornirci una serie di informazioni per continuare il processo di rilevazione già avviato. È ovvio che l'indagine sarà condotta su campione, ma il lavoro che stiamo affrontando per una stratificazione campionaria significativa ci lascia sperare che le risultanze saranno largamente utilizzabili.

Sull'esigenza di porre rimedio alla carenza di informazioni certe, mi permetto di indicare alla loro attenzione quella che, per il momento, è solo un'idea venuta in mente a chi lavora su questo problema. Loro sanno che, in base a un regolamento della CEE del 1970, anche in Italia è obbligatoria l'installazione su ogni autoveicolo pesante del cronotachigrafo, il quale registra una serie di dati, come ad esempio la distanza percorsa, la velocità del veicolo e quindi il tempo impiegato per coprire la distanza. Questo obbligo deriva da esigenze di carattere sociale ed è legato al lavoro svolto dagli autotrasportatori.

La domanda che mi sono posto è la seguente. Per conoscere il mercato dell'autotrasporto, abbiamo bisogno di informazioni puntuali sull'origine e la destinazione dei trasporti per verificare in che modo si lega l'espletazione del servizio al sistema produttivo e a quello dei consumi. Loro hanno certamente presente che l'evoluzione delle attività industriali nel nostro Paese e le produzioni intermedie che si sono inserite hanno comportato un notevole aumento della domanda di mobilità delle merci relativamente ai prodotti intermedi. Allora, quando registriamo il dato della distanza, abbiamo bisogno di conoscerlo per ogni tipo di trasporto. Altri dati fondamentali riguardano il totale del carico e la struttura merceologica; a questo fine il legislatore ha varato la lettera di vettura ed ha previsto un altro obbligo unificando i due documenti a fini fiscali (il secondo documento cui mi riferisco è la bolla di accompagnamento).

Era da presumere che da quei documenti fossero desumibili informazioni del genere di cui abbiamo bisogno. La verità è che quei documenti sono compilati a mano, spesso secondo l'interesse dell'autotrasportatore, e questo ha comportato enormi difficoltà nel tentativo di rilevare ed elaborare i dati che avrebbero dovuto essere registrati. Di fatto, in questi anni le cantine degli uffici della Motorizzazione civile nelle varie province si sono riempite di montagne di moduli. Secondo una recente stima, occorrerebbe spendere ogni anno per elaborare queste informazioni circa 40 miliardi, ammesso che quei documenti siano leggibili.

L'idea, allora, è quella di rendere obbligatorio sui mezzi uno strumento più valido del cronotachigrafo, dotato di una piccola stampante, che consenta di inserire i dati della lettera di vettura e di registrare informazioni decisive sui percorsi effettuati e sulle merci trasportate. Questo strumento di natura informatica permetterebbe una maggiore certezza dei dati e una loro più facile elaborazione. Naturalmente sarebbe necessario che il legislatore imponesse l'obbligatorietà di un tale strumento come è avvenuto per i registratori di cassa.

Un'altra considerazione che vorrei svolgere

riguarda una convinzione molto diffusa tra i legislatori, gli organi esecutivi politici e i tecnici, vale a dire che i problemi di ottimizzazione dell'uso delle risorse che la Comunità ha investito nel settore dei trasporti, soprattutto sotto il profilo infrastrutturale (patrimonio viario, ferroviario, dei porti e degli aeroporti), rendono necessario imboccare in modo deciso la strada del trasporto combinato e delle tecniche «intermodali». In questi giorni, però, abbiamo fatto un'esperienza amara; le Ferrovie dello Stato, proprio per sviluppare l'utilizzazione delle tecniche «intermodali», hanno avviato una sperimentazione presentando il cosiddetto carro bimodale. Il programma in questione prevede la disponibilità, nell'arco di un biennio, di 200 carri bimodali. La caratteristica di questi mezzi è che possono viaggiare anche su strada.

Quando però si è modificata la legge n. 298 del 1974 non si è pensato che si sarebbe precluso l'adempimento necessario a far viaggiare su strada questo tipo di carri, i quali dovrebbero essere immatricolati come rimorchi. Infatti, per la immatricolazione del rimorchio è previsto un rapporto di 1 a 5 tra il mezzo trainante e il rimorchio stesso, che sarebbe però superabile, in base alla norma, con decreto del Ministro dei trasporti. Comunque il quadro normativo, secondo una certa interpretazione che a mio avviso è purtroppo valida, dimostra che occorrerà fare una modifica legislativa, altrimenti non sarà possibile immatricolare i carri bimodali.

È evidente che si possono predisporre strategie politiche di sviluppo del trasporto combinato, ma non è possibile correre rischi di fronte alla realtà emergente. È necessario farsi carico seriamente del problema. Se la nostra scelta si orienta verso uno sviluppo del trasporto combinato, l'ente Ferrovie dello Stato deve essere legittimato ad agire. Non bisogna infatti dimenticare che la legge richiede l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori per procedere al trasporto su strada previsto nell'ambito del trasporto combinato.

Le Ferrovie dello Stato non sono però iscritte a questo albo e non posseggono i requisiti richiesti per l'iscrizione. È necessario perciò derogare alla legge n. 298 del 1974. Il Ministro aveva predisposto un decreto in tal

senso; la legge però stabilisce che su questo decreto si esprima il Comitato dell'albo degli autotrasportatori. Il suddetto Comitato, dopo aver proceduto a studi dettagliati, ha espresso parere negativo adducendo l'illegittimità del decreto. Il destinatario di un simile parere era sicuramente il Ministro, perciò esso non ha valore nei confronti delle Ferrovie. È evidente, però, che il Ministro non adotterà un decreto rifiutato dall'albo degli autotrasportatori, soprattutto in considerazione del richiamo a vizi di legittimità operato dal Comitato.

Il TAR potrebbe eliminare simili dubbi di illegittimità del decreto. Faremo di tutto per verificare a livello amministrativo la possibilità di procedere in questo senso, ma personalmente nutro delle profonde perplessità. A mio parere sarebbe più opportuno procedere ad una modificazione normativa, considerando anche le strategie di sviluppo emerse dalle riunioni del Comitato degli autotrasportatori.

La logica del recupero del trasporto viario fa riferimento ad una più stretta integrazione del rapporto tra strada e rotaia. Alla base di tutto vi deve essere un'intermodalità.

Sotto questo profilo si può richiamare anche il fatto che il trasporto ferroviario, in prospettiva, dovrà conquistare una parte del trasporto merci. Anzitutto dobbiamo sottolineare che nel 1987, pur registrandosi un andamento negativo in valore assoluto in tutti gli altri paesi europei, le Ferrovie dello Stato sono riuscite a superare le più ottimistiche previsioni nell'ambito del trasporto merci. Infatti nelle ultime previsioni si parlava di 18 miliardi e mezzo come limite massimo per le Ferrovie. Nel 1987, invece, le Ferrovie hanno raggiunto i 19 miliardi e 300 milioni di tonnellate per chilometro trasportate. In termini assoluti le Ferrovie hanno perciò recuperato. La domanda globale subisce invece un'accelerazione maggiore; perciò in termini di composizione del traffico le Ferrovie perdono terreno. Il recupero di partecipazione deve essere comunque considerato un segnale positivo.

Il miglioramento delle tecniche dell'Ente ferroviario deriva da una politica di mutamento. Uno sforzo di riposizionamento sul mercato (al fine di orientarsi verso una qualità specifica richiesta dal servizio per fornire uno strumento adeguato di offerta) può dare notevoli

risultati. Proprio stamane ho avuto un incontro con i dirigenti delle Ferrovie in merito ai parametri usati per misurare la produttività tecnica. La nostra stima rileva che le Ferrovie, in base agli attuali modelli di utilizzazione dei fattori di produzione (binario, risorse umane, mezzi trainanti e trainati), non riusciranno a trasportare merci per un valore superiore a venti miliardi di tonnellata chilometro. Oltre questa cifra si rischia di procedere in modo sbagliato. Bisogna esaminare quali sono le strade da percorrere per superare questa strozzatura. La prima strada è quella cui il legislatore, attraverso una politica di finanziamenti e di massicci investimenti, ha rivolto particolarmente la sua attenzione. Assume perciò speciale rilevanza il programma che l'Ente ferroviario sta predisponendo per i trasporti ad alta velocità.

È evidente che il riordinamento del trasporto passeggeri e la creazione di una migliore dotazione infrastrutturale per l'alta velocità hanno riflessi notevoli nella potenzialità del traffico merci. Si può perciò percorrere la strada degli investimenti. Nella legge di riforma delle Ferrovie il legislatore aveva chiaramente indicato questa strada. Infatti la legge n. 210 del 1985 statuisce che le Ferrovie dello Stato devono predisporre un piano di recupero di produttività. Invece le Ferrovie non riescono a rivedere i modelli di utilizzazione dei fattori di produzione al fine di migliorarli.

Per fare un esempio concreto, se oggi un binario è percorso soltanto da dieci treni ogni giorno, è necessario rivedere il modello di utilizzazione prima di costruire un nuovo binario. Se oggi un carro per trasporto merci viene utilizzato con un certo ritmo, ritenuto insufficiente, dobbiamo modificare la situazione. Parliamo spesso di «ciclo del carro», cioè del tempo che intercorre tra un'operazione di carico ed un'altra. Negli ultimi venti anni questo ciclo si è pressochè raddoppiato. Questo significa che l'utilizzazione del carro merci è peggiorata per cui è stato necessario aumentare il parco.

Se si migliora l'utilizzazione dei mezzi, si sfruttano al massimo i fattori di produzione e si potenzia la dinamicità del sistema. La strada da percorrere affinché l'ente delle Ferrovie possa riconquistare le diverse fasce di mercato

è quella di un miglioramento dell'organizzazione produttiva e di un potenziamento delle strutture. È chiaro che ciò sarebbe inutile se non si realizzasse un riposizionamento sul mercato. Le Ferrovie devono orientarsi verso la domanda di servizi per offrire dei servizi di qualità, non semplicemente di quantità. I servizi devono corrispondere a ciò che richiede l'utente.

Esiste certamente anche un problema di tecniche di vendita, cioè un problema di *marketing*. Le Ferrovie devono adottare una strategia che non si identifichi semplicemente con scelte pubblicitarie, ma che consenta loro di essere attivamente presenti sul mercato. Personalmente sono convinto che sussistono molte ragioni a favore di uno sviluppo ferroviario nel mondo dei trasporti. Alcune di queste ragioni derivano proprio dallo stato di necessità in cui si trova quel settore. Infatti il sistema viario nel nostro Paese è ai limiti del collasso per quanto riguarda le sue potenzialità.

Dal punto di vista economico il mondo dell'autotrasporto risente di notevoli problemi. Il giorno in cui la Comunità europea renderà operativa la tariffazione unica in tutti i suoi Stati membri per quanto riguarda l'uso delle infrastrutture i problemi saranno ancora più gravi. Infatti per gli autostrasportatori italiani, costretti ad allinearsi ai parametri europei, i problemi aumenteranno.

Bisogna perciò percorrere la strada del trasporto combinato, integrando il sistema viario e quello ferroviario. Lo spazio per fare ciò certamente esiste.

È necessario ora richiamare l'incidenza del costo dei trasporti, di cui si è parlato molto e confusamente. Ritengo doveroso puntualizzare che, troppo spesso, si fa confusione tra incidenza del costo del trasporto sui costi e sui prezzi dei prodotti. Si parla di un'incidenza del costo del trasporto sul prezzo del prodotto e non sul prezzo del trasporto medesimo. Due anni fa era stato calcolato che questa incidenza si aggirava sul 25 per cento del costo totale. Di certo però alla base di questo calcolo vi era un equivoco tra il concetto di costo e quello di prezzo. L'incidenza del costo del trasporto sul costo del prodotto si attesta sul 4 per cento circa. Si fa riferimento al costo, non al prezzo

di vendita del trasporto. In Italia questa incidenza è inferiore a quella riscontrata in Francia, ma è superiore a quella riscontrata nella Germania occidentale. Però l'incidenza del costo del trasporto sui costi, in termini medi, è dell'ordine del 4 per cento; tale questione va approfondita perchè se per ipotesi l'incidenza del prezzo del trasporto sul prezzo del prodotto finale fosse quella cui si è accennato, mentre quella sul costo è invece così contenuta, c'è evidentemente qualcosa che non funziona e che bisogna analizzare per vedere in quale direzione debba muoversi la politica d'intervento nel settore.

Vorrei fare un'ultima riflessione su un vecchio luogo comune: mi permetto di chiamarlo così perchè io stesso ne sono stato vittima ed alfiere per venticinque anni. Mi riferisco alla convinzione che analizzando i problemi della struttura dell'impresa dell'autotrasporto ci si debba convincere della necessità di politiche di concentrazione che eliminino il grosso male dei «padroncini». Penso, al contrario, che il vero male non sia quello della frammentazione delle imprese, fermo restando che le politiche volte a favorire l'associazionismo ed il cooperativismo restano valide per evidenti ragioni di economia di scala e di maggiore capacità di presenza sul mercato.

Il vero problema non è quello di facilitare la creazione di grandi imprese di autotrasporto, e questo è dimostrato dal fatto che in Italia i fallimenti delle aziende di autotrasporto hanno coinvolto le grandi imprese; il problema reale è quello della posizione sul mercato delle imprese di autotrasporto, che vuol dire rendere disponibile, in forme che presumibilmente non richiederanno interventi di tipo legislativo, una rete di commercializzazione alla quale possano rivolgersi le singole imprese di autotrasporto che oggi sono vittime in primo luogo di se stesse, spremendo fino alla esasperazione la propria capacità di lavoro per riuscire ad ammortizzare il costo del mezzo, ma che sono anche vittime del mondo degli spedizionieri.

La strada da imboccare, pertanto, è quella di una soluzione ordinata che preveda anche la ridefinizione del ruolo degli spedizionieri e del rapporto tra gli spedizionieri e le aziende di autotrasporto.

Infine, il problema della presenza sul merca-

to è ancora più rilevante se si analizza l'evoluzione del trasporto internazionale su strada; da un lato l'autotrasporto guadagna terreno nei confronti della rotaia, ma all'interno dell'autotrasporto è l'autotrasportatore straniero che guadagna terreno nei commerci con l'Italia. Questo è il frutto, in primo luogo, di una diversa organizzazione nella vendita dei servizi, ma soprattutto di una presenza sul mercato che assicura all'autotrasportatore straniero la possibilità di evitare il ritorno a vuoto nonchè una capacità competitiva.

Non vi ripeto i dati in quanto ve li ho già forniti: vi è tuttavia una linea costante di aumento della quota di mercato degli autotrasportatori stranieri a danno di quelli italiani.

Spero di essere riuscito a darvi un quadro dei più macroscopici del mondo dell'autotrasporto; nel documento scritto ci siamo comunque sforzati di essere i più ordinati ed esaustivi possibili, ed in ogni caso sono a disposizione della Commissione per eventuali chiarimenti.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il dottor Chisari per la sua esposizione e do la parola ai commissari che intendono porre domande ai nostri ospiti.

**SENESI.** L'idea della «macchinetta nera» non mi ha convinto perchè si ripresenterebbe la stessa difficoltà di ricezione dei dati in quanto bisogna sempre supporre che il camionista compia regolarmente tali operazioni. Reputo, infatti, che attualmente gli autotrasportatori non siano in grado di gestire una tecnologia di questo tipo, a meno che lo Stato italiano non decida che tutti i nuovi camionisti debbano frequentare un apposito corso, il che determinerebbe ulteriori guasti.

Questo sistema potrebbe essere praticabile nel caso lo si legghi ad un controllo sulla velocità e quindi sulla sicurezza; se si limitasse, invece, a rilevare i dati sul trasporto, avrei qualche riserva.

**PRESIDENTE.** Vorrei essere più esplicito sulla questione: esistono già queste macchinette?

**CHISARI.** No, è soltanto un'idea; bisogna che i tecnici ci lavorino.

SENESI. Esistono già queste macchinette.

CHISARI. Esiste la stampantina che è la componente elementare della apparecchiatura minielettronica; ci sono anche le cartucce, ma non è stata ancora adattata la macchina a questo uso.

SENESI. Ci sono già ricerche a questo proposito: ad esempio, alcune regioni, come la regione Lombardia, stanno facendo degli studi su un sistema del genere per il controllo della percorrenza degli autobus.

Mi chiedo, tuttavia, che senso abbia spendere tutti questi soldi se poi non abbiamo il personale.

In secondo luogo, per quanto riguarda il raccordo con il sistema delle dogane, mi sembra una cosa valida se non viene collocata in un ragionamento più complesso; stamattina i rappresentanti del CNR hanno detto una cosa quasi lapalissiana, cioè che basterebbe usare le cedole delle dogane per verificare l'origine e la destinazione delle merci.

CHISARI. Nel trasporto internazionale.

SENESI. Ma il modello potrebbe essere esteso anche al territorio nazionale.

Vorrei fare un'altra domanda. La cosa più evidente che emerge è che non ci sono dati: in quarant'anni nessuno ne ha raccolto; abbiamo ascoltato quasi tutti i responsabili di questo settore ma in questo campo nessuno riesce a reperire dati. Vi sono soltanto le stime che fanno i venditori degli autobus, che pare siano le più attendibili perchè si riferiscono, appunto, agli automezzi che essi vendono. A questo punto, l'unico dato quasi certo è dunque quello che ci danno le imprese che costruiscono i bus o i camion. Lei, dottor Chisari, come direttore generale della programmazione, è certamente molto impegnato in questo spostamento fra gomma e ferro; ci ha detto che bisogna omologare i mezzi bimodali delle Ferrovie, cioè che bisogna farli diventare circolanti (e allora questa è la prima proposta da fare). Inoltre, condivido con lei l'opinione che non bisogna eliminare i «padroncini», secondo me bisogna specializzarli. La domanda che però volevo farle è la seguente: sulla

base dei dati relativi alle merci ha fatto un'analisi di quali merci potrebbero essere obbligatoriamente trasportate su ferro? Lo domando perchè, in effetti, ci sono merci pericolose che circolano sulle strade e le autostrade; cosa che, a mio avviso, è assurdo continuare a permettere. In altri paesi europei sono stati adottati provvedimenti che lei conoscerà senz'altro, per cui alcune merci circolano solo su ferrovia.

Allora, questo tipo di analisi non potrebbe essere presentato in questa sede per fare un ragionamento concreto e distinguere, quindi, le merci pericolose in termini di incendi o certe sostanze chimiche, e via dicendo? Ogni tanto in autostrada si rovescia un camion con le merci più disparate, anche se, ovviamente, era tutto garantito; poi la polizia interviene e quindi si comincia ad essere tutti allarmati per quel che è successo: solo allora si pensa che alcune merci, sulle lunghe distanze, non devono circolare nè sulle strade statali nè sulle autostrade e che, al limite, possono fare il tratto molto più breve che dal luogo della stazione raggiunge la destinazione, ammesso che non ci sia un raccordo ferroviario con l'impresa.

Uno dei difetti che incide sullo scarso impiego delle ferrovie in questo campo è che non esiste la politica del raccordo; i raccordi sono pochi nel mondo della produzione, come lei sa benissimo. Prima di pensare alle grandi infrastrutture degli interporti, è possibile cominciare a ragionare sulla commercializzazione anche dei binari e non solo del marketing delle Ferrovie dello Stato? Lo domando anche perchè i raccordi ferroviari costano molto poco e riducono moltissimo i costi dalle origini alle destinazioni finali perchè eliminano i percorsi a vuoto fino alla ferrovia.

Se ho ben capito, lei intenderebbe sostanzialmente modificare la legge n. 298.

CHISARI. Presumibilmente sarà necessario se si vuol fare commercio.

SENESI. Ma allora domando: in che forma si può favorire il sistema? Inserendo le Ferrovie nell'albo degli autotrasportatori? Questa mi sembra una ipotesi un po' stravagante e lo credo bene che si siano opposti: pensiamo a

tutte le ferrovie in concessione che si iscrivono all'albo (perchè non è un problema solo delle Ferrovie dello Stato ma anche delle ferrovie concesse)!

Quindi domando: oltre a cambiare la legge n. 298, come, in una programmazione, le ferrovie concesse insieme alle Ferrovie dello Stato possono giocare un ruolo nel trasporto?

Le ferrovie in concessione forse bisognerebbe specializzarle. Lei parlava di stazioni intasate e di altri problemi, ma allora perchè non ragioniamo tenendo presente un sistema più complesso? Non è detto che le merci le debbano trasportare solo le Ferrovie dello Stato. Vediamo se c'è la possibilità di raccordare queste ferrovie attraverso percorsi specializzati; in Italia parliamo tutti delle strade camionabili specializzate per i camion e non parliamo mai delle linee ferroviarie specializzate per le merci, mentre esiste la rete promiscua - chiamiamola così - che può essere incentivata.

Questo credo sia un compito del Ministero più che delle Ferrovie dello Stato; non possiamo chiedere al Presidente dell'Ente ferrovie dello Stato di farci avere questi collegamenti, ma al Ministero sì.

Così pure per quanto concerne le linee di scarso traffico, è possibile convertirle a percorsi specializzati di merci, magari partendo appunto dall'aspetto merceologico e della sicurezza? Già questa potrebbe essere una cosa in grado di favorire il ruolo delle ferrovie.

*CHISARI.* Devo solo fare alcune precisazioni.

Una prima esigenza riguarda l'opportunità di tenere ben distinto il discorso dell'autotrasporto dei viaggiatori da quello dell'autotrasporto merci. Io ho ignorato, nell'esposizione che ho fatto, il trasporto di persone: del resto l'indagine riguarda il trasporto delle merci. Non è escluso che in Lombardia sugli autobus siano installate delle apparecchiature per controllare le percorrenze, ma è cosa diversa dalla mole di dati che l'idea di cui parlavo - che non è detto che sia valida - si propone di realizzare.

Vorrei aggiungere, a proposito dell'autotrasportatore che oggi è tenuto a compilare la lettera di vettura-bolla di accompagnamento,

che le ipotesi sono due: o è in buona fede e non legge bene la lettera, e così via, o è in malafede e lo fa a fini di evasione fiscale o cose del genere. Nella seconda ipotesi la macchinetta non cambia nulla, ma nella prima ipotesi, considerato che le lettere di vettura sono, direi, per l'80 per cento illeggibili, la macchinetta risolve il problema. Si domanda: ma se l'interessato, dal punto di vista culturale, ha carenze per scrivere la lettera, come fa con la macchinetta? Mi permetto di rilevare che c'è troppa gente che fa fatica a compilare un modulo e che invece con le macchinette portatili sa esattamente fare i conti e svilupparli. Voglio dire che la digitazione non è operazione che richieda un notevole impegno. Resta fermo, ripeto, senatrice Senesi, che la mia è soltanto una idea che va prima approfondita per vedere i limiti che può presentare e poi se è tecnicamente realizzabile. È chiaro che nessuno potrà sognarsi di proporre al Parlamento di rendere obbligatoria una cosa se non si ha la certezza che serva allo scopo e che sia tecnicamente realizzabile.

C'è un'altra osservazione che giudico particolarmente interessante e che riguarda il discorso della politica dei raccordi ferroviari. In proposito c'è un dato (io purtroppo ho la deformazione professionale di analizzare i problemi partendo dai dati), cioè che anche nello svolgimento di trasporti ferroviari, non da fuori a un raccordo ma da raccordo a raccordo di un medesimo cliente, c'è un pauroso calo dei dati del traffico. Ciò vuol dire che l'utente di un servizio, nell'ambito del trasporto, guarda al valore complessivo del servizio, quello che chiamiamo valore del trasporto.

È ovvio che se la Montedison, che è raccordata da linee ferroviarie tra i suoi stabilimenti, rinuncia ad utilizzare il treno, significa che la qualità del servizio è tale che è preferibile usufruire del trasporto su strada. Questo non vuol dire che la politica dei raccordi non debba essere sviluppata, ma essa è strettamente in funzione della riorganizzazione e della riqualificazione del servizio ferroviario; riorganizzazione e riqualificazione che inducano l'utente ad utilizzare il raccordo e non a rifiutarlo.

Mi interesserò di approfondire le proposte

sulla obbligatorietà del trasporto su ferrovia. Quando tale obbligatorietà fosse legata a motivi di sicurezza, sarebbe quanto mai opportuna. Anche in questo caso le analisi devono portarci a stabilire, ad esempio, se lo spostamento di sostanze nocive o pericolose interessa zone in cui esiste la rete ferroviaria ovvero zone in cui la rotaia è talmente distante che il trasporto su strada rimane il più conveniente.

Ma ove non sussistano motivi di sicurezza, vale il regime di mercato nel quale l'utente è libero di scegliere. Comunque si tratta di un argomento interessante. Certo non si può rendere obbligatorio il trasporto di una certa sostanza quando le attività che ad essa sono legate sono localizzate a notevole distanza dalla sede ferroviaria. Occorre evidentemente trovare una soluzione che concili il concetto di obbligatorietà e la localizzazione dell'attività economica.

**PRESIDENTE.** C'è anche un'altra difficoltà: in genere le sostanze chimiche vengono trasportate in carri cisterna; ora, il carro ferroviario cisterna, a meno che non sia un carro bimodale, non può essere portato al di fuori della sede ferroviaria.

**CHISARI.** Comunque vale la pena di valutare la dimensione del fenomeno.

Un'ultima riflessione riguarda le ferrovie concesse. In realtà bisogna precisare che non esiste una rete di ferrovie concesse. Il recupero delle ferrovie concesse - del resto il Parlamento si è mosso in questa direzione - è bensì legato al trasporto locale, ma è difficile immaginare che su tratti di linea di queste dimensioni, cioè su brevi distanze, si possa realizzare un servizio competitivo rispetto al trasporto stradale. Può anche darsi che le ferrovie concesse possano conquistare un ruolo importante nel trasporto delle merci, ma, ad esempio, guardando la rete piemontese

(circa 500 chilometri) si nota che la geografia delle rotaie non la rende utilizzabile. Ciò non vieta di pensare che, in una generale redistribuzione dei traffici, le ferrovie concesse possano avere un loro ruolo; invece è certo che le ferrovie concesse e le reti a scarso traffico delle Ferrovie dello Stato rivestono notevole importanza per il trasporto delle persone. E in quel campo i dati li abbiamo: la mia Direzione generale da qualche anno pubblica una monografia sul trasporto pubblico delle persone, basandosi su dati certi, non stimati, che ci vengono forniti dalle aziende pubbliche e private. La mancanza di dati riguarda il trasporto delle merci: quando il potere decisionale avrà bisogno di un quadro d'informazioni certe, si provvederà anche a questo. Intanto c'è l'archivio della Motorizzazione civile, che però fornisce informazioni a mio avviso molto limitate, riguardanti la struttura delle imprese; esso si muove nella logica del versante dell'offerta e non di quello della domanda (potenziale o soddisfatta). L'archivio della Motorizzazione civile andrebbe quindi integrato utilizzando anche i dati relativi alla domanda.

**PRESIDENTE.** Ringrazio a nome della Commissione il dottor Chisari e il dottor Baldassari. Se, traendo spunto da questa conversazione, vorranno inviarmi ulteriori documenti, ne saremmo lieti.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12,40.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**  
*Il Consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*  
DOTT. ANTONIO RODINÒ DI MIGLIONE