

# 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'AUTO-  
TRASPORTO MERCI IN ORDINE ALLA SCADENZA DEL  
1992 (MERCATO INTERNO DELLA CEE)

11° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 APRILE 1988

---

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

## INDICE

### Audizione del Direttore generale della Motorizzazione civile

|                   |                              |               |                              |
|-------------------|------------------------------|---------------|------------------------------|
| PRESIDENTE .....  | Pag. 3, 7, 8 e <i>passim</i> | DANESE .....  | Pag. 4, 7, 8 e <i>passim</i> |
| VISCA (PSI) ..... | 10, 12                       | RODANTE ..... | 7, 8, 16 e <i>passim</i>     |

*Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'ingegner Gaetano Danese, direttore generale della motorizzazione civile, accompagnato dal dottor Francesco Rodante e dal dottor Umberto Cipriani, dirigenti generali.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,50.*

### **Audizione del direttore generale della Motorizzazione civile**

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): audizione dei rappresentanti della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

*Vengono quindi introdotti l'ingegner Gaetano Danese e i dottori Francesco Rodante e Umberto Cipriani.*

PRESIDENTE. Rivolgo all'ingegner Danese e ai suoi collaboratori un vivo ringraziamento per aver aderito alla richiesta di informazioni da noi avanzata.

Ci stiamo avviando con questa audizione verso il termine della indagine conoscitiva da noi condotta in previsione della scadenza del 1992. Abbiamo ascoltato quasi tutte le rappresentanze degli operatori del settore e dalle varie audizioni è emersa la non perfetta funzionalità della macchina statale. Si può dire che non vi è l'esatta percezione della situazione dell'autotrasporto merci, in riferimento, ad esempio, anche alle leggi doganali da rivedere; non vi è una tenuta dell'albo tale che consenta una rispondenza tra mondo del trasporto e aziende; non si conoscono gli effetti della applicazione della legge sulla rottamazione. A questo punto, noi legislatori dobbiamo tirare le somme.

A lei e ai suoi collaboratori abbiamo inviato una serie di domande alle quali avete risposto sinteticamente, ma ora vorremmo che metteste in luce il vostro pensiero sulla base della vostra esperienza, essendo voi al di sopra delle parti, dell'utenza e dell'operatore, trasportatore piccolo o grande che sia. Riteniamo che voi siete in grado di riassumere le difficoltà di questo mondo, di delineare per noi qualche suggerimento legislativo che possa consentirci di affrontare al meglio, o al meno peggio, il fatidico appuntamento del 1992. Richiamo, ad esempio, il problema della riforma della Motorizzazione civile per la quale si è anche parlato della creazione di un apposito ente, come si è fatto per le Ferrovie dello Stato. Un altro punto venuto tra gli altri in discussione è l'impossibilità di un censimento e di un controllo dell'origine e

destinazione delle merci, perchè le bolle di accompagnamento delle merci non sono assolutamente analizzate dai rispettivi uffici della Motorizzazione civile. Vi è stato chi ha proposto che accanto al cronotachigrafo, già previsto, sia possibile, previa invenzione, inserire uno strumento automatico che controlli l'origine, la destinazione e gli altri dati necessari al censimento e al controllo giornaliero, oggi impossibili. Vi è addirittura chi ha detto di liberalizzare il trasporto e di abolire l'albo; viceversa vi è chi vuole affidare l'albo alle camere di commercio, come semplice elencazione di operatori abilitati professionalmente. Vi è stata anche la proposta di istituire un corpo di ispettori che tenesse l'albo e vigilasse sulla tenuta e sul tariffario. Quest'ultimo è un altro punto da chiarire: tariffa a forcina, tariffa di riferimento? A tal proposito si sta procedendo agli accordi bilaterali tra le varie categorie, previsti anche dal piano generale? Un altro interrogativo riguarda ancora la legge che consentiva l'assunzione di 2.000 unità alla Motorizzazione civile; sono state assunte e distribuite? Che difficoltà vi sono in questo senso?

Su questi ed altri interrogativi vi invitiamo a fare una esposizione generale, per poi passare da parte nostra a rivolgervi altre domande.

*DANESE.* È questa un'occasione meravigliosa che ci viene offerta per esaminare a così alto livello il programma dell'autotrasporto merci, settore in cui tutti si esercitano, come in una palestra, ad esprimere la propria opinione, dimenticando che il mondo della movimentazione delle merci è un mondo da ristrutturare. Nel 1974 è stata emanata la legge n. 298, con la quale, bene o male, si è tentato di dare una nuova impostazione a questo mondo particolare.

A proposito dell'albo, espressione di quella legge, va precisato che esso non riproduce un consesso dove si raccoglie l'opinione di tutti i componenti del mondo del trasporto. Nell'albo è rappresentato un complesso di interessi che, secondo me, non ha la fisionomia dell'interesse generale. Per esempio, rispetto al trasporto in conto terzi, il trasporto in conto proprio non è nè occasionale, nè marginale. In considerazione di ciò, bisogna chiarire che il mezzo di trasporto è in ogni caso un mezzo di lavoro. Fino a che punto questo mezzo di lavoro proprio può contrastare con gli interessi di categorie professionali che lavorano soltanto dell'offerta del trasporto?

Questo deve essere chiarito su un piano legislativo, non tanto su un piano operativo; manca ancora, a parer mio, la necessaria chiarezza sui limiti dell'attività di trasporto delle merci esercitato in proprio rispetto a quella che invece viene affidata a terzi.

Altre lacune sono dovute alla natura del trasporto. Tra le varie domande poste all'Amministrazione ce n'è una sul rapporto tra vettore e *sub-vettore*. È difficile dare una risposta a questo proposito: chi è il *sub-vettore*? È il «padroncino» che, per vivere, mette il suo mezzo a disposizione dell'impresa più organizzata, o del consorzio o della cooperativa? Bisogna partire dalla considerazione che in Italia si confonde ancora il concetto di proprietario del mezzo con quello di trasportatore. In altri paesi il trasporto è effettuato da una impresa che può prescindere anche dal possesso del mezzo di trasporto; un po' come accade nei cantieri edili in cui l'imprenditore che costruisce affitta di

volta in volta gli strumenti per svolgere il suo lavoro; non è pensabile che un imprenditore che costruisce strade, per esempio, abbia proprio tutto, dalla pavimentazione ai macchinari: nel campo dell'imprenditorialità civile si opera anche con il noleggio del mezzo.

Nel campo del trasporto, invece, in tempi passati si era soliti pensare al trasportatore come a colui che era anche proprietario del mezzo; da questo concetto è nata la figura del famoso «padroncino»; questa categoria costituisce ancora oggi la gran parte degli autotrasportatori, che tuttavia si trova a dover competere con ambienti ben organizzati, con grossi imprenditori che hanno fatto del mezzo di trasporto un sistema organizzato che addirittura consente di svolgere tale attività oltre i nostri confini; infatti ci sono trasportatori che normalmente operano in ambito internazionale, venendo a contatto con ambienti difficili come è quello del trasporto straniero, dove l'organizzazione è certamente più sviluppata che da noi.

Si è delineata così una pluralità di figure nell'ambiente dell'autotrasporto. C'è lo spedizioniere, che non è un vettore ma un organizzatore di trasporto: gli spedizionieri si autodefiniscono con presunzione «architetti del trasporto» e comunque sono dei grossi organizzatori che si avvalgono in Italia di mezzi propri o di mezzi a noleggio e che, se vogliamo (non vorrei usare questa brutta espressione), approfittano di chi ha bisogno di ottenere commesse di trasporto per pagare le famose cambiali dei veicoli dei quali diventano proprietari solo a pagamento avvenuto.

Un'altra figura è quella del grosso imprenditore che abbia già una ragguardevole struttura aziendale rispettabile. Tra questi il corriere, per esempio, quello che cura la distribuzione di merce varia e quello che invece si occupa del trasporto eccezionale, che è un'altra attività del tutto differenziata; quindi l'imprenditore, anche nel campo del trasporto, si distingue secondo il tipo di attività che svolge.

Vediamo allora almeno mentalmente di riordinare le idee. Secondo una mia vecchia opinione lo spedizioniere non deve prevalere sugli altri, ma è necessario che l'organizzazione di questa attività sia riservata a persone qualificate. Qui nasce il validissimo concetto dell'accesso alla professione che la Comunità europea ha imposto con una propria direttiva in esecuzione della quale abbiamo emanato soltanto il decreto di recepimento che ancora tarda ad essere applicato.

A tale proposito si ricade sul discorso delle capacità dell'amministrazione; però prima di arrivare a quel punto, su cui ci sono tante cose da lamentare, devo dire, rispondendo al presidente Bernardi, che a mio parere l'impostazione legislativa dei singoli punti è tutta valida. Per esempio, il controllo sul movimento delle merci sarebbe efficace se fosse rispettata la legge, anche così com'è oggi; le lettere di vettura, che hanno integrato le vecchie bolle di accompagnamento secondo la legge dovrebbero essere tutte portate agli uffici provinciali della Motorizzazione civile; ogni lettera di vettura dovrebbe essere letta, valutata e sanzionata se difforme da quella prescritta dal decreto sulle tariffe obbligatorie; dopodichè tutte queste lettere di vettura, una volta archiviate, andrebbero a costituire una miniera senza fine per tutte le indagini statistiche che si devono e si possono fare. Infatti la lettera di vettura contiene dettagliate informazioni (ora di partenza, ora di arrivo,

eccetera), anche in numero maggiore di quello che può contenere un cronotachigrafo applicato al veicolo o un altro strumento del genere, perchè anche il registratore, per esempio, se non se ne controlla l'attendibilità non serve a nulla. In definitiva, il mezzo c'è ma manca lo strumento del controllo: questa è la verità.

La Motorizzazione ha fatto uno studio sul cosiddetto «osservatorio del mercato del trasporto» che è una cosa bellissima: con un bel sistema informatico dei più moderni e sofisticati si potrebbero, minuto per minuto, incamerare informazioni che, una volta acquisite, sarebbero a disposizione di chiunque fosse interessato a conoscerle. Il costo sarebbe di 40 miliardi iniziali che negli anni successivi, forse, si ridurrebbero perchè verrebbe meno l'incidenza iniziale del costo di impianto. Noi come Motorizzazione avevamo delle perplessità circa questo sistema, perchè un impianto per l'informatica lo abbiamo già ed è abbastanza moderno, ma avremmo dovuto predisporre tutta la rete esterna di raccolta, di valutazione, di predisposizione degli stampati e poi, soprattutto, disporre di programmatori capaci di interpretare i dati raccolti.

Detto ciò mi fermo un momento perchè voi avete fatto per iscritto diciotto domande ed io vorrei poter rispondere con più calma. Il giorno in cui risponderò bene, domanda per domanda (ho fatto per ora soltanto dei commenti brevissimi), nascerà quello che forse avete già in mente voi, un «libro bianco» del trasporto merci che realmente non esiste ancora. Bisogna diffidare delle facili illustrazioni di situazioni particolari: il più delle volte queste situazioni sono poco chiare, distorte dalla categoria o dall'ambiente in cui nasce lo studio. Molti studi - lo dico col massimo rispetto per essi - vengono fatti a committenza, secondo l'interesse di chi ha bisogno di queste ricerche. Quindi questi studi non vanno presi come oro colato. Io ritengo che oggi non abbiamo ancora, in Italia, un ambiente che possa responsabilmente rispondere alle tante domande che voi avete fatto per iscritto, soprattutto circa l'equilibrio tra offerta e richiesta del trasporto. Una categoria sostiene che l'offerta del trasporto è enorme; ci sono altre categorie che sostengono che la richiesta di trasporto ancora esiste; nasce il problema del rapporto fra trasporto su strada e trasporto ferroviario che, nonostante tutti gli sforzi che facciamo, solo molto lentamente sta riassorbendo l'offerta del trasporto su strada. Quindi questi dati, consentitemi di dirlo, non accettiamoli «a scatola chiusa», qualsiasi ne sia la fonte.

Noi della Motorizzazione civile abbiamo tanta materia per rispondere a queste richieste, ma non abbiamo ancora gli strumenti per farlo.

Se questi 40 miliardi potessero servire per lo svolgimento di indagini continuative, realmente alternative a quelle che vengono svolte *una tantum*, spesso improvvisate e condotte con criteri diversi, così da disporre dei dati conclusivi che al momento si ritengono più utili, e tali da permettere la valutazione del settore in tutti i suoi aspetti e non solo in quello del trasporto merci, si realizzerebbe un fatto positivo per il Paese, soprattutto in vista della scadenza del 1992 di cui ora tutti parlano. A tale proposito la Motorizzazione civile, anche alla luce di incontri bilaterali con altri Paesi, soprattutto della Comunità europea, dai quali ci giunge una crescente richiesta di autorizzazioni internazio-

nali, in aumento rispetto alle nostre che talvolta non vengono neanche completamente utilizzate, ritiene che sia da ravvisare un concreto rischio di penalizzazione dei vettori nazionali a seguito della liberalizzazione, che seguirà alla scadenza del 1992. È certo che in questo momento la nostra organizzazione del trasporto ci pone in condizioni certamente non ottimali. Ecco il motivo per cui occorre esaminare con maggiore attenzione che nel passato i problemi di questo settore, sui quali adesso non mi è certo possibile soffermarmi in maniera troppo dettagliata.

È stato poi posto il quesito se debba considerarsi valida la norma che prescrive il rapporto di uno a cinque fra trattore e veicolo trainato, norma che, al momento della sua approvazione, rappresentò un compromesso necessario. Dietro al dilemma del «trazionismo» si nasconde però un altro quesito, cioè se ci si stia dirigendo verso il «trazionismo» oppure verso un sistema ancor più vincolato del mezzo di trasporto. Il «trazionismo» significa che l'incameramento e lo stivaggio della merce sono cose completamente diverse dal suo movimento. Nell'ipotesi di un «trazionismo» puro sarebbe possibile, con una telefonata, contattare il trazionista e fargli trasferire un certo semirimorchio da un punto ad un altro. Quindi, nel mondo del trasporto sarebbe come distinguere a quantificare la capacità di trasporto della merce e l'entità dei veicoli trainanti; in una economia generale ciò dovrebbe essere più vantaggioso, però talvolta questa capacità di mezzi di trasporto si confonde con lo stivaggio delle merci e spesso il semirimorchio diviene addirittura un deposito, un magazzino di merci.

È però mia convinzione che il «trazionismo» sia destinato ad imporsi nel futuro e che il trasporto sia, per così dire, come un liquido: si espande dove trova spazio.

Ritengo inoltre che il trasporto non possa essere condizionato da eccessivi vincoli, che richiederebbero poi un pletorico apparato di controllo che difficilmente potrebbe funzionare in modo adeguato. In questo settore un controllo del genere non è possibile ed appare come una forzatura di un andamento naturale delle cose che dovrebbe portare sia l'utente che il fornitore di trasporto alle stesse conclusioni.

**PRESIDENTE.** L'associazionismo è ritenuto generalmente uno dei modi per superare l'attuale situazione di frammentazione.

Vorrei conoscere, se è possibile, l'entità attuale dell'associazionismo, nell'ambito delle oltre 200.000 aziende del settore, e quale potrebbe essere, a vostro giudizio, il ruolo che potrebbe svolgere nella modernizzazione del settore.

**RODANTE.** Si tratta di un fenomeno che ha dimensioni minime.

**DANESE.** Non conosciamo dati statistici precisi in proposito.

**RODANTE.** Inoltre, l'associazionismo, oltre ad occupare uno spazio limitato, si concentra esclusivamente in talune regioni del Centro-Nord come il Veneto, l'Emilia-Romagna e la Toscana, mentre praticamente non esiste nel Mezzogiorno.

*DANESE.* Occorre poi considerare che i cosiddetti «padroncini», ai quali più di una volta è stata data l'occasione di consorzarsi, si associano soltanto alla condizione che rimanga ferma la proprietà singola del mezzo, il che contrasta con lo spirito dell'associazionismo.

*PRESIDENTE.* Quindi, la legge n. 132 del 1987, che ha consentito l'iscrizione all'albo delle cooperative e dei consorzi, non ha avuto, secondo voi, effetti pratici rilevanti.

*RODANTE.* Nonostante le nostre sollecitazioni, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali delle associazioni non hanno ancora formulato le loro richieste in ordine al regolamento di attuazione della legge n. 132. Tale regolamento, ad un anno dall'approvazione della legge, non è stato ancora elaborato anche per le carenze delle associazioni di categoria, che non hanno tenuto un comportamento molto collaborativo.

*DANESE.* Devo comunque riconoscere che l'Amministrazione, pur avendo costituito un gruppo di lavoro con l'incarico di elaborare il regolamento, non è ancora riuscita a concludere questo lavoro, che è supporto necessario per dare inizio a quella revisione normativa cui si accennava.

*PRESIDENTE.* Voi attribuite la lentezza con cui l'Amministrazione si muove ad un ritardo da parte delle categorie interessate. A questo proposito vorrei sapere se non disponiate di un mezzo per mettere in mora queste categorie e poter quindi proseguire il vostro lavoro anche in mancanza delle loro risposte.

*RODANTE.* Occorre anche ricordare che in questo periodo il Comitato centrale dell'albo non ha funzionato. Ora, questo Comitato ha ripreso a funzionare e nell'ultima riunione il suo presidente ha cercato di mettere in mora le organizzazioni interessate.

*DANESE.* Rimanendo nell'ambito delle giuste autocritiche, occorre anche fare presente che lo stesso Comitato centrale dell'albo non risulta attualmente composto secondo le disposizioni di legge e ha risentito in generale di un complesso di fattori che ne hanno compromesso il funzionamento, non ultimo la inerzia di alcune Regioni nel designare i loro rappresentanti. Accanto a questi fattori che provocano ritardi occorre poi ricordare il ritardo da parte di una cooperativa nella designazione del suo rappresentante in seno al Comitato centrale, nonostante i ripetuti solleciti. Non ritengo però che la causa di queste lentezze sia da rinvenire in un difetto strutturale dell'Amministrazione o della legislazione al riguardo, ma piuttosto da ascrivere alle numerose difficoltà applicative della normativa.

Altra questione che ci preoccupa fortemente è quella della istituzione della patente comunitaria: sono infatti addirittura 30 i decreti ministeriali di attuazione. Ciò comporta una notevole mole di lavoro e la fissazione di molti punti quali il tasso di alcolismo, le prescrizioni per gli handicappati, le modalità di rilascio della patente. Voglio dire che

questa legge, che finalmente è stata approvata, non è certamente di immediata e facile attuazione.

**PRESIDENTE.** Nel 1986 voi lanciaste al Parlamento un appello nel quale chiedevate l'assunzione di 2.000 persone e provvedimenti urgenti in attesa di una ristrutturazione generale.

Venne approvata una legge per l'assunzione di 2.000 persone. A che punto siamo?

**DANESE.** Si va avanti con grande fatica. Non so se sia il caso di raccontare i particolari. Ad ogni modo, proponemmo al Parlamento - che accolse il nostro suggerimento - di assumere il personale reclutando tra gli idonei di concorsi già svolti: pensavamo che questa fosse una soluzione semplice e praticabile. Non l'avessimo mai fatto! Ci sono pervenute 30.000-40.000 domande da parte di idonei ad altri concorsi, i quali ci hanno inviato il voto ottenuto, per stilare la graduatoria per le assunzioni. Tali voti, però, a seconda delle varie amministrazioni, vengono dati in decimi, in trentesimi o in sessantesimi e quindi abbiamo dovuto equiparare le varie votazioni con riferimento ad un unico sistema di valutazione. Inoltre, per verificare la veridicità delle votazioni dichiarate dai candidati abbiamo chiesto conferma a tutte le amministrazioni interessate e qui sono sorti ulteriori problemi e nuove lungaggini. Alcune amministrazioni ci hanno addirittura risposto che gli esami erano stati sostenuti, ma che le graduatorie non erano ancora state stilate.

Di fronte a difficoltà procedurali di tale rilevanza, sconsiglio nella maniera più decisa il ricorso futuro al sistema che avevamo proposto.

Problemi decisamente inferiori ci hanno creato invece le assunzioni nelle varie zone d'Italia tra le categorie privilegiate. Inoltre, proprio in questi giorni stiamo portando avanti i concorsi interni, nel massimo rispetto anche degli accordi sindacali. Infatti, ci fu chiesto dalle organizzazioni sindacali interne di organizzare, prima di procedere a bandi esterni, concorsi interni per dare la possibilità ai possessori di un titolo di studio di livello adeguato di migliorare la propria situazione, passando alle categorie superiori. Fin tanto che tali concorsi interni non verranno espletati, non potremo emanare nuovi bandi per esterni.

Quindi, alle difficoltà oggettive se ne aggiungono altre, derivanti da questi accordi sindacali, che hanno reso lento il processo di assunzione del personale di cui la Motorizzazione necessita. Abbiamo avuto assunzioni nelle categorie superiori, anche se si deve constatare uno scarso interesse a venire nella nostra Amministrazione. Ad ogni modo, sia pure lentamente, questo processo di adeguamento dell'organico sta procedendo: probabilmente se non fosse iniziato affatto occorrerebbe avviarlo ora.

**PRESIDENTE.** Quante unità sono state assunte fino a questo momento?

**DANESE.** Sono state assunte 200 o 300 persone. Nella categoria degli ingegneri, su 44 posti sono state scrutinate 33 persone in base a

documentazione valida ed hanno preso servizio 18 persone. Nella categoria amministrativa è stata assunta qualche decina di funzionari.

In questi giorni stiamo avviando la parte più consistente dei concorsi, quella per le categorie inferiori, la quale però è stata involontariamente danneggiata dalla nuova legge che prevede che per tali categorie l'assunzione oggi avvenga non più a seguito di concorsi ad esami, ma attraverso la chiamata degli uffici di collocamento. Per far ciò occorrerebbe che tali uffici avessero già definito, provincia per provincia, le proprie graduatorie, cosa che non è. Invece di aver imboccato una strada rapida per garantire le assunzioni, ci siamo trovati di fronte a nuove difficoltà oggettive, mentre il problema dell'adeguamento del personale resta e non siamo ancora riusciti a risolverlo. Il pensionamento è continuato ad avvenire e l'Amministrazione non si è adeguata alle esigenze che le attuali condizioni, specie del trasporto merci, ci pongono. Non vorrei drammatizzare, ma i problemi da affrontare sono molti: l'albo in primo luogo, che deve possedere tutti i dati; occorre compiere poi la complessa elaborazione dei dati relativi al trasporto merci in conto proprio rispetto a quello in conto terzi; senza contare la rilevazione dei dati relativi al mondo attualmente inesplorato dei veicoli esenti dal trasporto merci. Si tratta di un intervento su piani diversi che non può esaurirsi nell'opera del Comitato centrale dell'albo.

VISCA. Prima di tutto, vorrei dire che condivido le valutazioni fatte dall'ingegner Danese e che sono pienamente consapevole delle difficoltà in cui si trova la Motorizzazione civile, specie in vista della scadenza del 1992, che implica un adeguamento strutturale della sua amministrazione alla nuova realtà.

Non penso sia contestabile la necessità di adeguare il personale affinché la funzionalità della Motorizzazione civile possa essere migliorata e possa reggere all'impatto innovativo della svolta del 1992, che è alle porte. Penso però sia necessario riprendere, accanto ad una seria politica di assunzioni (che del resto investe problemi molto più ampi, visto che neanche la scelta delle prove basate su *quiz* può garantire l'idoneità dei candidati ai concorsi a svolgere in seguito con la professionalità attualmente necessaria le proprie mansioni), un'ipotesi che fu formulata nel 1986 dall'allora Ministro dei trasporti e che in questa Commissione ha ricordato anche l'ingegner Danese. Venne proposto di coinvolgere nell'espletamento di alcune formalità le imprese private, dando loro la possibilità di confortare, anche in via transitoria e contingente, le vostre carenze, sopperendo a tutte le difficoltà funzionali e pratiche cui lei accennava. Del resto, mi sembra che il vostro ufficio dette parere favorevole al suggerimento del Ministro su menzionato. In particolare mi pare si ventilasse l'ipotesi di affidare alle case automobilistiche le procedure relative alle revisioni.

Il problema della situazione contingente appare ancora vivo; la necessità di assumere nuova forza lavoro con adeguata professionalità è tuttora valido. Siamo di fronte ad una scadenza importante per la quale è necessario intervenire e non soltanto per le prospettive nel settore, ma anche perchè rimangono diversi ambiti che devono essere controllati e verificati.

Vorrei sapere se anche oggi il Ministro e voi siete dell'idea di andare verso questa prospettiva.

*DANESE.* Se non erro, lei si riferisce ad un'idea che scaturì dalla necessità di garantire la sicurezza della circolazione attraverso il contributo diretto delle industrie interessate. Già oggi - anche se la gente non se ne accorge - la circolazione è basata su un atto fiduciario enorme. Una macchina nuova, appena costruita, va su strada senza nessun ulteriore controllo. Da quando, infatti, nel 1959 fu introdotto in Italia il concetto dell'omologazione, per l'immatricolazione, cioè per l'entrata in circolazione del veicolo, è sufficiente la presentazione di un certificato nel quale si attesta la conformità tra il mezzo in questione e l'omologazione ricevuta. Della sicurezza, dunque, risponde la fabbrica e, grazie a Dio, credo che questo sistema abbia funzionato bene. Nessuno si è mai accorto, infatti, che un veicolo nuovo, appena uscito, abbia dei problemi. Se ciò avviene è per piccoli particolari, ma non dal punto di vista della sicurezza stradale.

Volevamo estendere un'analogia forma di controllo anche alla revisione tecnica del parco circolante e fu avanzata la proposta di esonerare dal controllo dello Stato i veicoli esaminati da un'officina qualificata. Chiedevamo cioè una collaborazione sul piano fiduciario da parte di officine autorizzate. Il discorso, però, cadde subito e per molte ragioni. Innanzitutto si oppose una questione di principio e si sostenne che la sicurezza della circolazione non può essere delegata a un soggetto esterno, sia pure individuato in base a precise normative, ma deve essere garantita dallo Stato. Si ebbe inoltre una reazione sindacale interna alla mia amministrazione: i dipendenti, i nostri collaboratori, temevano infatti che tale innovazione costituisse l'inizio dello scioglimento della competenza statale e quindi la riduzione dei compiti loro affidati. Poiché vi è un contenuto di potere anche in queste cose, avemmo pure questa opposizione netta. Il progetto però non andò avanti soprattutto per gli atteggiamenti assunti dall'ambiente giuridico, dimostratosi nettamente contrario.

Mi risulta comunque che, alla Camera, l'onorevole Aniasi abbia presentato una proposta di legge tesa a stabilire l'idoneità di determinate officine: così però nasce un mondo nuovo, quello del loro controllo. Intendo dire che, in questo modo, la nostra amministrazione forse si solleva dal controllo meccanico dei singoli veicoli, ma si sobbarca del controllo delle officine e credo che la cosa sia stupenda, ma molto, molto teorica. Finora in tutto il mondo comunitario la delega alle officine l'ha data in tempi passati - che io sappia - solo la Gran Bretagna e mi risulta che si stia tornando indietro. Il concetto della delega, comunque, mi sembra pericoloso. Come fa infatti l'officina, che naturalmente desidera mantenersi il cliente, a negare un timbro di idoneità? Al ogni modo il provvedimento giacente in Parlamento non parla solo di affidamento di compiti alle officine, ma offre anche un'impostazione, da me pienamente condivisa, che nasce dall'esigenza di garantire al cittadino l'affidabilità dell'officina stessa. Oggi, al contrario, il primo «sfasciacarrozze» può mettere una targa fuori della porta e aprire un'officina. Qualificare questo mondo particolare è quindi molto giusto, ma delegare ad esso i controlli sul parco circolante

è un altro discorso. Certo, in questo modo si accelererebbero i tempi per quanto concerne le revisioni, ma si può provvedere anche in un altro modo, ad esempio, affidando – come abbiamo fatto – tale attività anche a categorie di personale che, avendo un titolo di studio non adeguato, prima erano escluse da questo compito. Oggi anche gli appartenenti alla carriera esecutiva, purchè dimostratisi capaci, possono operare controlli sul materiale in circolazione.

VISCA. Vorrei fare una piccola replica, se mi consente. Sotto diversi aspetti, anche come principio filosofico-politico, condivido perfettamente la sua impostazione, ma, oggettivamente, siamo di fronte ad una situazione di emergenza cui lei non ha dato risposta. Il problema contingente che il Parlamento italiano si trova ad affrontare è quello di evitare, entro il 1992, la paralisi della vostra amministrazione. In attesa dunque che si creino più adeguate ed efficienti condizioni di lavoro, io ho proposto questa soluzione, alternativa alla attuale situazione di grave difficoltà che ci ha manifestato.

Se è ormai tacitamente accettato da tutti il principio che le nuove automobili non hanno bisogno di timbri o omologazioni aggiuntivi, ma solo di un foglio di affidamento, per poter circolare, in quanto si presume che siano le stesse case automobilistiche a mettere il veicolo su strada con tutte le condizioni di sicurezza secondo quanto la legge prescrive, non vedo perchè non si possa estendere lo stesso principio alla revisione del circolante. Mi sembra cioè, nella fattispecie, di ravvisare un comportamento non lineare nella materia di vostra competenza. Io comunque non parlo di officine meccaniche automobilistiche in senso generico, perchè, a investire le piccole attività economiche di una responsabilità che riguarda sostanzialmente la sicurezza stessa del Paese, nell'ambito della circolazione della strada, sarebbe strano e poco opportuno. Mi riferisco, invece, alle officine autorizzate delle grandi case automobilistiche e che affidino tutte le garanzie di professionalità in materia. Secondo questo principio io rimarco il mio interrogativo sulla situazione contingente. Vi sono scadenze ormai prossime; allora, poichè si prevede la delega con gli automezzi nuovi alle case automobilistiche non vedo perchè, sviluppando il discorso, nel merito su espresso, non si possa prendere in considerazione la strada indicata, anche se non in via definitiva, in via transitoria, in modo che gli uffici, il Ministero possano prepararsi velocemente ad affrontare gli appuntamenti. Penso, molto onestamente, che se lo Stato italiano non cercherà strade alternative alle attuali possibilità, con risorse umane e risorse materiali adeguate, non potrà far fronte all'appuntamento del 1992, data in cui dobbiamo essere pronti a dare risposte concrete ai nostri futuri concorrenti. Pertanto, dobbiamo mettere in atto tutte le risorse del Paese, valutare tutte le sinergie esistenti con occhio molto attento, mirato a sviluppare tutte le possibilità, anche nel privato, di dare risposte concrete ai cittadini in termini di efficienza. In Inghilterra era stato preso un provvedimento di questo tipo che, però, si è esaurito in quanto gli uffici pubblici hanno colmato le lacune esistenti nel passato. Noi abbiamo una problematica che deve essere risolta e con i miei suggerimenti ho tentato di fissare i termini concreti di una risoluzione al fine di presentare all'utente uno Stato serio e responsabile.

*DANESE.* L'idea che lei ha illustrato è allo studio e, nel mio ambiente, con il mio nome viene chiamato un decreto ministeriale che io avevo proposto al Ministro dei trasporti, sulla base di una disposizione del codice della strada che, all'articolo 55, prevede che annualmente, ma anche quando lo ritenga necessario, il Ministro dei trasporti con suo decreto può disporre la revisione e precisarne le modalità. Non potendo certamente stabilire che determinati veicoli non sono soggetti a revisione si potrebbe disporre che i veicoli portati al controllo tecnico presso le officine delle case autorizzate vengano esentati. Sarebbe questa una forma all'italiana, forse, ma sarebbe senz'altro rapida e lo sarebbe stata soprattutto quando le 2.000 unità di nuovo personale non erano né programmate, né promosse. A suo tempo mi era sembrato possibile emanare un decreto del genere, ma la proposta incontrò una prima obiezione da parte delle officine escluse; una seconda obiezione da parte della stessa Amministrazione dei trasporti a causa dello svilimento delle competenze statali; una terza ed ultima obiezione riguardante l'eventuale interesse da parte delle case automobilistiche a costringere l'utente a spese ulteriori, forse non necessarie, con controlli eccessivamente severi.

Peraltro si sta parlando di sicurezza, ma la scadenza del 1992 è per la parte organizzativa, per la capacità di affrontare sul piano economico e concorrenziale l'invadenza del trasporto comunitario. Il punto è quello di riuscire a dare al trasportatore italiano quella assistenza che gli consenta di raggiungere l'organizzazione che in altri Paesi si è già raggiunta. Nel trasporto internazionale oggi difficilmente si opera oltre i cinque, sei o sette anni; il mezzo diventa materiale che rimane in Italia, oggetto di compravendita. Il problema del 1992 è di salvaguardia, sia pure senza provvedimenti protezionistici, del trasportatore italiano quando nascono problemi di competitività. Nascono problemi, semmai, circa la portata utile, circa il rispetto su strada delle nostre regole e gli abusi che vengono compiuti da parte degli altri vettori stranieri che purtroppo non dipendono dalla nostra Motorizzazione; tali vettori vengono poco controllati alle frontiere, il veicolo abusivo straniero entra in Italia, ma i controlli non sono certamente molto pesanti.

Quindi noi dobbiamo difendere, dobbiamo mettere i trasportatori italiani in condizione di fare concorrenza a tutti gli altri trasportatori, di cui i più temuti sono quelli dei Paesi Bassi e, subito dopo, i tedeschi che sono fortemente organizzati. Gli amici greci e spagnoli sono in una situazione analoga alla nostra per quanto riguarda le difficoltà concorrenziali nei confronti degli altri trasportatori. Basta andare nel porto di Catania o di Reggio Calabria per vedere quanti begli autocarri olandesi sono lì pronti all'imbarco per andarsene verso l'Africa, verso Malta e così via. In effetti ancora oggi noi siamo in condizioni organizzative un po' carenti.

La Motorizzazione però, onestamente, (ci tengo ad affermarlo soprattutto perchè siamo oggetto degli attacchi dell'ambiente esterno) rispetta la legge nei termini e nelle possibilità degli uomini di cui dispone in questo momento. In base alla legge n. 298 del 1974, il Comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori si è riunito tutti i mesi puntualmente. Abbiamo sempre applicato tutte le direttive comunitarie; noi siamo il Paese più in regola con la Comunità; nel

campo delle costruzioni, addirittura, il veicolo italiano è quello che rispetta tutte le direttive comunitarie che vengono emanate a Bruxelles, cosa che non avviene - tanto per essere franco - nè in Francia nè in Germania; ci sono costruzioni francesi, per esempio, ancora non allineate completamente alle direttive comunitarie, sulla frenatura, sugli impianti di illuminazione e altre ancora che da noi sono diventate legge. Con una legge degli anni '70 - non ricordo esattamente la data - noi abbiamo recepito, man mano che sono uscite, tutte le direttive riferite a tutti i componenti della costruzione automobilistica.

**PRESIDENTE.** Ingegnere Danese, per esaurire questo punto: la legge che facemmo sui pesi e le dimensioni dei veicoli...

**DANESE.** È rispettata in Italia.

**PRESIDENTE.** Sì, ma si è allineata l'Europa? Qual è la situazione europea?

**DANESE.** Non si è allineata, per esempio, la Germania, che entra in Italia con 44 tonnellate: i suoi autotrasportatori chiedono il permesso fino al confine. Mi risulta che qualche paese consente l'arrivo fino al nostro confine a 44 tonnellate del veicolo che entra poi in Italia dove le 44 tonnellate sono accettate. Noi invece andando all'estero rispettiamo in pieno le 40 tonnellate. Non raggiungendo un accordo costruttivo si è raggiunta l'intesa su un regolamento di comportamento: non riuscendo a mettersi d'accordo irlandesi, italiani, tedeschi e così via sui valori da rispettare tecnicamente, come costruzione, nel dicembre 1984 aderimmo ad un regolamento di circolazione comunitaria, quindi ad un regolamento di scambio per poter far transitare un veicolo italiano negli altri paesi comunitari e viceversa. Non siamo ancora allineati nel campo delle costruzioni, però quel regolamento noi lo rispettiamo. Anzi, sia l'industria che i trasportatori chiedono e pretendono il rispetto di queste regole per motivi concorrenziali, perchè il tedesco approfitta delle 44 tonnellate di portata permessa qua in Italia e così il francese, mentre il contrario non è possibile, nei loro paesi non le accettano.

Pertanto il trasportatore ci tiene; al costruttore italiano ormai 4 tonnellate in più gli possono dare più fastidio che utilità perchè omologare a 44 tonnellate in Italia e poi essere costretto ad omologare lo stesso veicolo, per esempio, a 38 in un altro paese è sconveniente. L'allineamento su 40 tonnellate l'hanno accettato tutti: si sta discutendo ancora sul peso per asse e ci sono delle tendenze ad allungare l'autoarticolato da 15,50 a 16,50 metri; ci sono ancora discussioni in corso e il giorno in cui accoglieranno l'una o l'altra proposta noi ci adegueremo.

**PRESIDENTE.** Ingegnere Danese, vorrei rivolgerle ancora un paio di domande molto brevemente.

La prima domanda riguarda l'albo degli autotrasportatori. Abbiamo già chiesto se esso non sia superato concettualmente dalle normative comunitarie sull'accesso alla professione. Ritenete sempre necessaria la presenza dell'albo?

*DANESE.* L'albo è l'unico punto di riferimento che abbiamo oggi nel trasporto merci in Italia. Vale però la regola che ho detto prima: non deve essere una rappresentanza corporativa di determinati settori del trasporto merci.

Va rivista la sua composizione, magari non nel senso che si è seguito recentemente, cioè soltanto in aumento di presenze. Per esempio, mi sembra più che logico che nel Comitato centrale dell'albo ci sia l'Ente delle ferrovie dello Stato o, perlomeno, una rappresentanza del mondo ferroviario; così pure oggi in quell'ambiente ci dovrebbe essere una rappresentanza del mondo aereo perchè si parla tanto di intermodalità e poi si verifica che nel Comitato centrale dell'albo ci sia soltanto la rappresentanza del settore stradale o si parli soltanto di strada.

**PRESIDENTE.** Sì, ma quale funzione avrebbe l'albo?

*DANESE.* Il Comitato avrebbe ancora la funzione di sede in cui dibattere collegialmente le normative e le proposte nel campo, a parte il fatto che esso ha anche altre funzioni, come quella del contenzioso autorizzativo del trasporto merci; poi ha il determinato incarico di legge di dare il parere sugli adeguamenti tariffari e anche, adesso, di dare il parere sul contingente autorizzativo. In questa seconda serie di funzioni è necessario che si senta la voce di una controparte come il vettore ferroviario, navale o aereo.

L'albo come concetto mi sembra che non abbia niente a che vedere con l'accesso alla professione del trasportatore; semmai l'accesso alla professione va perfezionato con un'abilitazione speciale, nel senso di creare una idoneità specifica per il trasporto internazionale, per il trasporto eccezionale, per quello delle merci pericolose (le strade italiane sono strapiene di merci pericolose): anche per questi trasporti è bene creare una abilitazione specifica, con un responsabile di esercizio (sono idee personali che purtroppo non si sono ancora sviluppate) come quello esistente nelle Ferrovie; il direttore di esercizio di una ferrovia assorbe in sé tutte le responsabilità civili e penali dell'andamento dell'esercizio. Ora, quando un'impresa raggiunge dimensioni tali da essere qualificata per determinati tipi particolarissimi di trasporto, sarebbe bene che essa fosse tenuta a renderne conto attraverso un responsabile, in questo caso un direttore di esercizio.

Con questi discorsi però stiamo andando un po' in quel che s'ha da fare, in quel che dovete fare nel trasporto merci; in realtà le domande che voi avete formulato per iscritto mi spingono a rispondere in una forma più completa e non in forma concisa.

Ritengo che sarebbe cosa utile se al «libro bianco» che raccoglierà i risultati del lavoro di indagine svolto da questa Commissione fosse affiancato un documento informativo redatto a cura della Motorizzazione civile.

**PRESIDENTE.** La ringrazio per la disponibilità dimostrata ma desidero chiarire che l'indagine che stiamo svolgendo non prelude alla pubblicazione di un «libro bianco» bensì alla predisposizione di una normativa per il settore.

*DANESE.* Quello che intendevo dire è che la serie di domande che ci sono state rivolte presuppone un approfondimento serio e risposte complesse. Non è possibile rispondere solo con un sì o con un no alla domanda se l'albo sia ancora necessario, ma occorre una risposta argomentata.

*RODANTE.* L'albo è anche una garanzia per i cittadini, così come lo sono l'albo degli avvocati, quello dei medici e così via. Infatti, il cittadino che ha necessità di eseguire un trasporto può rivolgersi all'albo al fine di verificare se la ditta prescelta è idonea.

*DANESE.* La mia opinione è che l'albo non deve essere abolito ma adeguato alle nuove esigenze.

*PRESIDENTE.* La mia domanda aveva un altro senso. Vorrei sapere se, a vostro giudizio, una volta accettata la direttiva comunitaria in base alla quale la massima garanzia è data dall'accesso alla professione di autotrasportatore attraverso la selezione qualitativa, per cui l'albo diventerebbe - almeno secondo certe interpretazioni - un mero elenco di persone abilitate all'esercizio professionale dell'autotrasporto, l'albo potrebbe essere tenuto dalle Camere di commercio o se dovrebbe invece rimanere nell'ambito del Governo.

*DANESE.* L'albo non è soltanto un elenco, come quello telefonico, e non deve diventarlo.

*RODANTE.* La funzione dell'albo è anche quella di permettere la verifica della permanenza dei requisiti necessari per esercitare il trasporto.

*DANESE.* Inoltre, il Comitato centrale dell'albo ha anche una funzione consultiva, che non va intesa come consulenza di parte ma come una consulenza ampia nel campo del trasporto. Il Ministro dei trasporti ha bisogno di una consulenza, che non può certo essere fornita dall'impresa che ha ottenuto l'accesso all'albo.

*PRESIDENTE.* Per quanto riguarda l'albo avete fatto il paragone con quelli dei medici e degli avvocati. Ritengo debba essere chiarito che l'albo professionale non è uno strumento di consulenza del Governo ma di difesa del cittadino nei confronti dell'abusivismo professionale.

*DANESE.* Il dottor Rodante ha parlato di albo professionale; la mia opinione è un po' diversa in quanto considero l'albo per le funzioni che ha svolto finora.

*PRESIDENTE.* Per chiarire meglio questo punto, che è senz'altro importante, ritengo si debba rispondere alla domanda se l'albo, anche a livello provinciale, abbia finora funzionato. Da più parti si è infatti lamentato il mancato funzionamento dell'albo.

*RODANTE.* Ritengo si debba distinguere tra i vari albi provinciali, che hanno funzionato in maniera differente a seconda del tipo di gestione operata dai diversi funzionari preposti.

*DANESE.* Il funzionamento degli albi provinciali è stato condizionato anche dal tipo di imprese iscritte nelle singole province e dai diversi comportamenti dei vari presidenti delle Camere di commercio. Ogni comitato provinciale è espressione, in poche parole, dell'attività dei funzionari che lo gestiscono.

Invece l'albo centrale, che è un po' la sommatoria di tutte le decisioni assunte a livello periferico e che rappresenta anche una specie di corte di appello a cui ricorrono i trasportatori quando non hanno avuto soddisfazione presso il comitato provinciale, dovrebbe essere, a mio avviso, riformato ma non soppresso in quanto costituisce un importante anello di raccordo tra le Camere di commercio e il Ministro dei trasporti in materia, per esempio, di contingentamento delle autorizzazioni, di trasporto di merci voluminose o di quantità tariffarie, tutti problemi che riguardano il mondo del trasporto nella sua interezza.

Come gli onorevoli senatori sapranno, non faccio più parte, per volontà del Parlamento, del Comitato centrale dell'albo in quanto la figura del direttore generale è stata sostituita da due funzionari; ciò mi sembra logico perchè, per quel poco che ancora vale il parere di un direttore generale, dopo il parere espresso dal Comitato centrale, l'ipotesi di un rapporto diretto tra il direttore generale e il Ministro dei trasporti mi sembra valida per cui varrebbe la pena di separarla dal giudizio del Comitato centrale.

*PRESIDENTE.* Quindi lei affida al Comitato centrale dell'albo due compiti: quello di organo consultivo del Governo - e in effetti lo è - e quello di organismo di tutela dell'autotrasporto. Mentre per il secondo aspetto l'albo riguarda esclusivamente la categoria, per il primo mi sembra che la sua composizione dovrebbe essere integrata da rappresentanti di altre categorie interessate.

Vi saremmo quindi grati se poteste indicare alla Commissione quale potrebbe essere, ad avviso della Motorizzazione civile, la auspicabile composizione del Comitato centrale dell'albo.

*DANESE.* Con il massimo rispetto per le Regioni, vorrei far notare che anche il Comitato centrale ha risentito nel suo funzionamento dell'inerzia di alcune Regioni.

*PRESIDENTE.* Ringrazio a nome della Commissione l'ingegner Danese e i suoi collaboratori e dichiaro conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 17,05.*