

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA

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

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 GENNAIO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Audizione dei rappresentanti della Confetra, dottor Guido Cremonese, presidente, ingegner Antonio Giacomina, commendatore Gianfranco Boschetti e signor Livio Forese, vice presidenti, dottor Piermarco Luzzati, segretario generale

PRESIDENTE (DC)	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	BOSCHETTI	Pag. 10, 12, 17 e <i>passim</i>
BIAGIONI (MSI-DN)	11, 13, 15 e <i>passim</i>	CREMONESE	3, 6, 7 e <i>passim</i>
BISSO (PCI)	10, 13, 18 e <i>passim</i>	FORESE	13, 17, 21
SENESI (PCI)	9	GIACOMA	4, 6, 7 e <i>passim</i>
ULIANICH (Sin. Ind.)	7	LUZZATI	6

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la Confetra il presidente dottor Guido Cremonese, i vice presidenti ingegner Antonio Giacoma, commendatore Gianfranco Boschetti, signor Livio Forese ed il segretario generale dottor Piermarco Luzzati.

I lavori hanno inizio alle ore 11.

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

È in programma oggi l'audizione dei rappresentanti della Confetra.

Vengono quindi introdotti il presidente dottor Guido Cremonese, i vice presidenti ingegner Antonio Giacoma, commendatore Gianfranco Boschetti, signor Livio Forese, e il segretario generale dottor Piermarco Luzzati.

Audizione dei rappresentanti della Confetra

PRESIDENTE. Desidero ringraziare il Presidente e gli altri componenti il consiglio di presidenza della Confetra per la loro partecipazione a questa indagine conoscitiva.

Ricordo agli onorevoli colleghi che la Confetra ha inviato un documento scritto, che è già stato distribuito a voi tutti. Ritengo, quindi, che l'audizione odierna può essere dedicata a domande di approfondimento da parte dei colleghi, al fine di acquisire maggiori elementi sui punti più controversi, degni di essere approfonditi e discussi. Tengo a precisare che eventuali considerazioni e riflessioni possono essere fatte al termine dell'audizione.

Innanzitutto vorrei chiedere al dottor Cremonese cosa rappresenta la Confetra. Questa è una domanda che faremo anche alle altre associazioni di categoria che verranno ascoltate in questa sede.

CREMONESE. Il presidente Bernardi, che conosciamo dalla scorsa legislatura, ha già

presentato quelli che sono i componenti il consiglio di presidenza della nostra Confederazione, della quale io sono il presidente. È con noi anche il responsabile del centro studi della Confetra, ingegner Giacoma. Il signor Forese, oltre ad essere vice presidente della Confetra, è anche vice presidente della Federcorrieri (un'altra delle associazioni che voi ascolterete), mentre il commendatore Boschetti è anche vice presidente della Fedespediti, l'associazione degli spedizionieri italiani.

Tutti noi diamo molta importanza a questo incontro, che ci permette di farvi conoscere quali sono i problemi più importanti che la Confederazione degli autotrasportatori si trova oggi di fronte. Tengo a precisare che la nostra organizzazione associa tutte le imprese di spedizione e il 95 per cento dei corrieri (come Domenichelli, Forese, Bartolini, eccetera). Vi sono numerose altre federazioni di categoria a noi associate da diversi anni, come l'Asso-docks, l'Associazione dei magazzini generali e l'Assovalori per il trasporto valori; l'AITI, associazione italiana traslocatori internazionali; l'ANAMA, associazione degli spedizionieri aerei; la FISI, federazione degli spedizionieri industriali, l'Unitai, unione delle imprese di autotrasporto. La nostra Confederazione, dunque, rappresenta numerose imprese di trasporto, con una specificità di impresa di tipo imprenditoriale rispetto al «padroncino». Ora, non vogliamo contrapporci all'artigiano, però desideriamo avere una rappresentanza di tipo imprenditoriale, perchè gli interessi del trasportatore artigiano, il cosiddetto padroncino, non combaciano con quelli di una grande impresa. Quest'ultima necessita di una certa indipendenza e di alcune agevolazioni di cui non ha bisogno l'artigiano.

I nostri esperti qui presenti risponderanno alle vostre domande e vi presenteranno alcune sfaccettature di quello che è il mondo dei trasporti.

PRESIDENTE. La prego di inviarmi l'elenco esatto delle associazioni aderenti alla Confetra in questo momento, in modo che esso risulti inserito nella documentazione della nostra indagine conoscitiva. È noto infatti che nel mondo dei trasporti le confederazioni mutano i componenti di volta in volta.

Per quanto riguarda il questionario che abbiamo inviato alla Confetra, vorrei soffermarmi sul rapporto tra offerta e domanda di trasporto su strada. Dal documento inviatoci risulta che nel 1970 vi era un equilibrio nel mercato dei trasporti sotto questo profilo. Come i colleghi sanno, dalle valutazioni compiute per l'elaborazione del piano generale dei trasporti per il 1983 è risultata un'eccedenza di offerta del 30 per cento circa nel settore degli autotreni e degli autoarticolati, a fronte dell'equilibrio tra domanda e offerta nel settore degli autocarri isolati. Da tale eccedenza è scaturita la pressante richiesta al Governo di un blocco delle autorizzazioni al trasporto merci professionale per evitare un aumento dello squilibrio. La Confetra oggi ci sottopone un dato riduttivo: a pagina 1 delle risposte scritte che ci sono state inviate afferma che «lo squilibrio per autotreni ed autoarticolati nel 1987 dovrebbe risultare all'incirca del 20 per cento». Anche questo dato percentuale richiede uno sforzo per raggiungere il riequilibrio. Secondo il vostro parere, qual è l'incidenza degli autocarri isolati nella ricerca di tale equilibrio e qual è l'incidenza degli autotreni e degli autoarticolati?

GIACOMA. Abbiamo già risposto ad un quesito di questo genere: cito la pagina 19 delle risposte scritte. Nello schema che si riferisce al parco veicoli per il trasporto merci nell'anno 1983 il totale degli autocarri isolati gestiti per conto terzi è di 152.000, mentre gli autotreni e gli autoarticolati, sempre gestiti per conto terzi, sono 83.000. Devo tuttavia rilevare che gli autocarri isolati non effettuano un trasporto merci concorrenziale: essi non hanno alcun rapporto, ai fini dell'eccedenza dell'offerta rispetto alla domanda di trasporto, con gli autotreni e gli autoarticolati. L'autocarro isolato trasporta la sabbia o la terra, consegna il gasolio al punto di vendita o quello per il riscaldamento al singolo condominio: pertanto non fa trasporto concorrenziale come l'autotreno o l'autoarticolato, ossia il trasporto sulle lunghe distanze.

Ripeto: al fine di individuare il rapporto tra domanda e offerta di trasporto merci non abbiamo tenuto in considerazione il trasporto effettuato sugli autocarri isolati proprio per

sottolineare che bisogna occuparsi maggiormente del trasporto operato dagli autotreni e dagli autoarticolati. Ad ogni modo, voglio sottolineare che, dai calcoli compiuti, gli autocarri isolati non presentano problemi di squilibrio.

Lo squilibrio nasce dalla ricerca di una qualsiasi attività da parte dei disoccupati. L'autotrasporto merci viene visto come un'attività di sussistenza di facile accesso, soprattutto nel caso di un ex autista che aspira a cambiare lavoro o che è stato licenziato da un'azienda in crisi; e la stessa aspirazione è del bracciante agricolo che si compra un camion e si improvvisa autotrasportatore. Naturalmente è più facile esercitare questa attività con l'autotreno o l'autoarticolato, perchè l'autocarro isolato effettua un trasporto specialistico e quindi richiede maggiore capacità professionale. Pertanto l'eccedenza di offerta nel settore dell'autotrasporto merci riguarda soprattutto gli autotreni e gli autoarticolati.

PRESIDENTE. In una conferenza nazionale per il trasporto merci svoltasi a Varese (che è notoriamente il contraltare di Stresa), la Confetra ha avanzato una proposta provocatoria, ribadita a pagina 2 delle vostre risposte scritte: «Si suggerisce la costituzione per un biennio di un "Fondo per la ristrutturazione del settore del trasporto di cose" con dotazione non inferiore a 2.000 miliardi, in gran parte finanziato con l'aumento delle accise sul gasolio. Con tale fondo dovrebbero essere incentivati, nell'ordine: il volontario allontanamento dal mercato delle imprese marginali; la fusione tra imprese del settore o la loro aggregazione in consorzi o cooperative; il rinnovo del parco veicolare, con particolare efficacia per l'adozione di tecniche intermodali; l'assunzione di lavoratori dipendenti da parte delle imprese esistenti». Questa provocazione non fu accolta allora nè dal Governo nè dalle forze politiche. Ora viene riproposta, ed allora vi chiedo di illustrarla brevemente perchè potrebbe essere oggetto di una nostra futura valutazione.

GIACOMA. Siamo lieti di aver constatato, qualche giorno fa, che una proposta simile alla nostra viene oggi ufficialmente presentata da

parte delle organizzazioni sindacali. Ebbene, a nostro giudizio questo è l'intervento principale che dovrebbe predisporre il Parlamento. Così come l'industria manifatturiera è stata ristrutturata stanziando risorse pubbliche in suo favore, direttamente (l'ultimo provvedimento risale al giugno dell'anno scorso e concerne il finanziamento per le imprese a tecnologia avanzata) o indirettamente (mi riferisco soprattutto alla Cassa integrazione guadagni), oggi, cessata la necessità di ristrutturazione di tali imprese, si potrebbero destinare le risorse pubbliche alla ristrutturazione del settore dei trasporti. Peraltro l'impiego di tali risorse potrebbe essere assai limitato per una sorta di autofinanziamento del settore: infatti, aumentando di 60 lire al litro il costo del gasolio, si può creare il fondo di 1.000 miliardi all'anno che abbiamo indicato.

A nostro avviso occorre intervenire per risolvere il problema principale del settore dell'autotrasporto, che è la polverizzazione delle imprese e la conseguente frantumazione assistenziale degli interventi in loro favore. Bisogna invece incentivare la creazione di consorzi e di cooperative, rinnovare il parco veicolare e procedere all'assunzione di lavoratori dipendenti da parte delle imprese esistenti.

Quindi si tratterebbe di una ristrutturazione del settore; non è che con questo intervento si creerebbe disoccupazione perchè le imprese, favorite da questo intervento, cioè con l'aggregazione, assumeranno quelli che come singoli sono stati dimessi. E noi sosteniamo che in una politica di espansione, alla vigilia del 1992, della nostra bilancia dei noli (può darsi che si torni dopo sull'argomento) dovremo tendere a far diventare l'autotrasporto un sistema di esportazione di servizi e quindi creare nel suo ambito delle forze occupazionali.

Questo, ripeto, non deve essere visto come un intervento che crea disoccupazione: è il rovescio.

PRESIDENTE. A pagina 3 del documento da voi fornitoci si parla dell'albo degli autotrasportatori. L'albo, come i colleghi sanno, è un po' il «filtro» per l'accesso alla professione e per il mantenimento dell'operatore nella professione. Però (qui condivido completamente

la valutazione che fa la Confetra) «non si è dimostrato strumento efficace per la qualificazione professionale, se non nei primissimi tempi della sua istituzione».

Tutte quelle che si sono fatte per la qualificazione e per la natura dell'albo sono state battaglie tese a professionalizzare al massimo l'esercizio professionale dell'autotrasporto merci, derivato (come ha ricordato poco fa il dottor Giacomina) da una spontanea effervescenza imprenditoriale di molti italiani che si sono fatti il camioncino e gradualmente sono entrati nel mondo del trasporto senza preparazione aziendale.

Ricorderete che nell'estate scorsa, quando furono emanati i famosi decreti sulle cosiddette «supermulte», noi inserimmo alcune norme anche per l'albo per cercare di far sì che fosse più serio e più selettivo possibile, salvo poi liberalizzare il concetto di autotrazione per chi già appartenesse ad un albo selettivo, anziché, per così dire, «chiudere» prima di entrare nell'albo.

Come relatore della legge n. 298 del 1974 io proponevo, suscitando molte polemiche - e per questo mi sono fermato -, una specie di ente che reggesse l'albo; in questo momento, infatti, l'albo è retto praticamente dalle associazioni di categoria che lo formano ed è presieduto da un consigliere di Stato a riposo, centralmente, mentre perifericamente fa capo agli uffici provinciali della Motorizzazione civile. Non è nemmeno aggiornato, mi pare, ed ha dei fondi disponibili (perchè ogni associato versa una quota) che non riesce neppure a spendere; quindi si impone una riforma dell'albo come necessità, direi, impellente.

Mi fu rimproverato, da parte di associazioni di categoria, di voler creare un «carrozzone» che veniva a gravare sulle quote di iscrizione di quella categoria. In realtà io pensavo a qualcosa di più agile che però servisse come organismo di governo della categoria. Si accennò, da parte di più d'uno, alla tenuta dell'albo presso le camere di commercio, ma io feci presente i miei dubbi in proposito; e adesso vedo nella relazione consegnataci dalla Confetra che alla pagina 3 si dice che la iscrizione all'albo si è rapidamente mutata in puro atto amministrativo cartaceo.

Vorrei sapere come voi della Confetra vedete l'albo dell'autotrasporto e se ritenete utile l'ipotesi della camera di commercio - che a mio avviso non è sufficiente che a dare la certificazione dell'appartenenza e nient'altro - oppure se, a vostro giudizio, c'è un altro strumento migliore.

GIACOMA. Se deve esserci l'albo, che lo tengano le camere di commercio, come tutti gli altri albi, perchè il motivo principale per cui l'albo non ha funzionato è che la Motorizzazione civile, che non riesce neanche a rilasciare le patenti, le carte di circolazione, e via dicendo, indubbiamente non riesce neppure a far funzionare l'albo.

Peraltro noi riteniamo che l'albo sia uno strumento sostanzialmente inutile perchè la Comunità economica europea dal 1984 ha previsto l'accesso alla professione e noi l'abbiamo previsto nel 1987; quindi quello è lo strumento per garantire al mercato ciò che l'albo voleva garantire.

L'albo poteva essere uno strumento utile allora, ma oggi è inutile: il vero filtro per l'accesso alla professione sarebbe l'applicazione rigida di ciò che la Comunità prevede e di ciò che il Governo finalmente, su delega della legge del marzo 1987, cui prima si faceva cenno, ha fatto.

Pertanto anche in Italia oggi, esistendo l'accesso alla professione, non ha più ragione di esistere l'albo degli autotrasportatori.

LUZZATI. L'albo, se fosse tenuto bene, potrebbe comunque svolgere funzioni conoscitive e statistiche in ordine a questa categoria: l'ipotesi delle camere di commercio e dell'Unioncamere con i loro sistemi, con la loro rete telematica, potrebbe avere questo senso.

Pertanto, fermo restando che la funzione politica della selezione per entrare in questa categoria si ottiene rispettando le direttive comunitarie sull'accesso alla professione, l'albo potrebbe comunque svolgere questa funzione statistica e conoscitiva (attualmente, non riesce a svolgere neanche questa) qualora, appunto, fosse tenuto bene.

PRESIDENTE. Quindi, sostanzialmente, con un accesso alla professione più rigido perchè più professionalizzato, l'albo diventa inutile e allora le camere di commercio possono essere utili per altri scopi.

CREMONESE. Non abbiamo un ente che oggi sia in grado di dare statistiche sul nostro settore: quelle che abbiamo consistono in studi e analisi fatti da vari istituti.

GIACOMA. Le camere di commercio hanno il «Cerved».

CREMONESE. Il dottor Bassetti, presidente della Camera di commercio di Milano, che ho incontrato pochi giorni fa, si è dichiarato disponibile in questo senso.

PRESIDENTE. Tocco il tema del rispetto delle tariffe cui si fa cenno a pagina 5 della documentazione fornitaci.

L'inadempienza tariffaria è una conseguenza diretta dello squilibrio tra offerta e domanda, che impone ai «padroncini» molte volte di accettare qualunque condizione e che spesso nella committenza trova degli *escamotages* tali che non solo rasentano la legalità ma molte volte la infrangono. È una specie di gioco al rimpiazzino per evitare tariffe ritenute, a torto o a ragione, troppo onerose.

Voi ricorderete che nella scorsa legislatura, durante una delle pesanti agitazioni che si sono avute in questo settore, si ottenne da parte del Ministro dei trasporti di allora la istituzione di un albo di superispettori - costituito in parte da funzionari della Motorizzazione civile, integrati da esponenti del mondo imprenditoriale dei trasporti delle varie associazioni di categoria - che avrebbero dovuto addirittura andare fin dentro la «tana del lupo», cioè nelle aziende, a controllare la regolarità delle tariffe, il rispetto tariffario, per giungere poi eventualmente a sanzioni molto gravi.

Questo sistema ha creato una notevole resistenza e credo che poi si sia rivelato inefficace o non sia stato nemmeno attuato, anche se il Ministro fece un decreto indicativo degli elementi dell'albo.

Vorrei un giudizio della Confetra su questa esperienza.

GIACOMA. Uno strumento legislativo di questa importanza, non accompagnato da un controllo che permetta l'applicazione di eventuali sanzioni, non solo è inefficace, ma anche inesistente. Occorre poi considerare che è difficile andare contro la legge del mercato con un provvedimento legislativo. Nessun paese vi è mai riuscito. Le tariffe obbligatorie esistono in Germania e in Francia. In Germania esse sono nate nel 1936 e vengono applicate perchè è il mercato stesso che opera in questo senso; non dimentichiamo, del resto, che il principale difensore della tariffa stradale in quel Paese è rappresentato dalle ferrovie. Quindi in Germania è il mercato che permette il rispetto delle tariffe, mentre la situazione è già diversa in Francia dove le ferrovie si sono comportate in modo differente. In Italia, dove abbiamo il 30 per cento dell'eccesso di offerta, dove esiste la polverizzazione che tutti conosciamo, è utopistico pensare che con le tariffe obbligatorie, per di più senza sanzioni, si possa risanare il mercato.

PRESIDENTE. Nell'attuale sistema delle tariffe c'è una doppia ipotesi: la tariffa a forcella, all'interno della quale, una volta fissato il minimo e il massimo, si situano le tariffe - e questo avviene per forza, con un decreto ministeriale -, e la cosiddetta tariffa di riferimento in cui si fissa il limite minimo al di sotto del quale non si può scendere, lasciando invece la libera contrattazione per i limiti superiori. Mentre l'Europa muove verso la tariffa di riferimento, le organizzazioni di categoria hanno trovato molta resistenza riguardo a questa ipotesi, pur convenendo che era, secondo la direttiva europea, la più logica. In questo stadio attuale dell'autotrasporto merci è prospettabile un cambiamento del regime della legge n. 298 del 1974, è pensabile il passaggio dalla tariffa a forcella a quella di riferimento?

GIACOMA. Si arriverebbe a non aver tariffe! Noi proponiamo una soluzione diversa. Poichè nel 1992 il mercato interno farà scomparire ogni forma tariffaria, ciò che conta nella

nostra situazione di mercato polverizzato è che al lavoratore autonomo, al «padroncino» sia garantito un minimo sussistenziale. Il mercato deve essere libero tariffariamente, ma ci deve essere un minimo garantito per il vettore monoveicolare, per il lavoratore autonomo. L'impresa non ha bisogno della tariffa, ma il «padroncino» sì. Occorre poi tener presente che nella stragrande maggioranza dei casi il cosiddetto «padroncino» lavora per l'impresa di autotrasporti in quanto spesso non ha capacità di contattare direttamente la merce. La Confetra allora propone di abbandonare le tariffe che sono inapplicabili e di arrivare per questi lavoratori autonomi ad un contratto collettivo nazionale. Poichè la figura del «padroncino» si è diffusa in Italia perchè il lavoratore dipendente è troppo caro, proponiamo che accanto al contratto collettivo nazionale dei lavoratori dipendenti se ne stipuli un altro con le stesse caratteristiche per il lavoratore autonomo. Questa è la forma tariffaria che noi suggeriamo.

CREMONESE. In tal modo sarebbe possibile un intervento della magistratura del lavoro e verrebbe garantito un salario minimo. È questa l'unica via per assicurare veramente la tariffa di sussistenza al lavoratore.

ULIANICH. Vorrei inserirmi in questo discorso. È stato detto che il «padroncino» deve far capo, per lavorare, ad un'impresa in quanto da solo non riesce a raggiungere il mercato.

GIACOMA. Prevalentemente è così.

ULIANICH. In altri paesi, in Francia ed in Germania ad esempio, esistono dei terminali che permettono a chi torna scarico di sapere se è possibile attingere merce sulla via del rientro così da coprire anche questa parte del viaggio. Questi terminali, che non necessariamente dovrebbero far riferimento ad un'impresa, potrebbero benissimo venire utilizzati anche dai «padroncini». Qual è lo stato della situazione in Italia? Da noi il complesso dei terminali è sviluppato come in Germania? Chi dall'Italia va, ad esempio, ad Amburgo, informandosi prima può sapere se c'è una partita

da trasportare al ritorno fino a Monaco o a Trento?

GIACOMA. No, da noi siamo ancora ad una fase di dibattito. Anche all'estero però il sistema non è molto sviluppato e comunque ha delle implicazioni pratiche solo per il traffico internazionale. Tornando al suo esempio, quindi, da Amburgo è possibile trovare un carico per Milano, ma non per Monaco. Il sistema tarda a decollare perchè oltre alle difficoltà legate alla sua realizzazione tecnica, non è facile trovare chi fornisce i dati. Chi ha la merce in mano dimostra, infatti, una certa resistenza a portare i dati che lo riguardano a conoscenza di tutti. Da noi la resistenza principale non è tanto dovuta al fatto di non voler mettere i concorrenti a conoscenza dei propri traffici, quanto dal timore di vedere usato questo sistema come riferimento di merce da rubare.

ULIANICH. A questo non avevo pensato.

CREMONESE. Ci sono 4.500 furti l'anno per i camion.

GIACOMA. Perfino l'ENEA, comunque, sta occupandosi di questo e la Confetra patrocina l'iniziativa. È il discorso della borsa noli che abbiamo sollevato nel questionario.

CREMONESE. Io ritengo che nel giro di qualche tempo si arriverà al sistema auspicato dal senatore Ulianich perchè il progresso non si ferma, occorre però trovare rimedio alle difficoltà cui abbiamo accennato.

Per quanto riguarda la questione dei furti, alcuni anni fa avemmo degli incontri col ministro dell'interno Scalfaro e fu creata una commissione a cui partecipavano la Confindustria, l'Interpol, la Guardia di finanza e la Polizia stradale. I furti di camion sono stati ridotti; va detto però che tali furti aumentano quando l'Italia entra in crisi per diminuire quando la situazione migliora. È un'altalena: come c'è una crisi i furti diventano all'ordine del giorno, come l'economia risale i furti calano.

ULIANICH. Desidero porre ancora una domanda. Un autotrasportatore straniero che,

per esempio, scarica a Napoli la sua merce, sulla via del ritorno potrebbe caricare a Roma e scaricare a Milano, all'interno cioè dei nostri confini?

CREMONESE. In teoria no, ma lo fanno.

GIACOMA. Il mercato interno, comunque, lo prevede e si sta dibattendo in seno al Consiglio dei Ministri l'adozione anticipata del cosiddetto cabotaggio. Sarà questa la rivoluzione del trasporto. Verranno sradicate le leggi nazionali; la bolla di accompagnamento merci, uno degli ostacoli burocratici al trasporto, che tra l'altro abbiamo solo noi, non ci sarà più. Nel momento in cui il vettore straniero potrà fare quanto il senatore Ulianich ha ipotizzato, chi verrà ad imporgli la tariffa obbligatoria? Sarà quella la rivoluzione del trasporto.

CREMONESE. Vorrei precisare che oggi è vietato in Italia come lo è in Germania. L'autotrasportatore italiano in Francia ed in Germania non lo può fare, mentre in Italia, poichè non esiste un controllo, i trasportatori stranieri lo fanno comodamente.

Esercitano una concorrenza sleale, applicano tariffe non controllate, mentre noi siamo costretti a rispettare le regole; ecco, pertanto, che noi siamo in difficoltà perchè certe cose non le facciamo: i tedeschi, i francesi o gli olandesi le fanno ed hanno dei vantaggi economici con i quali ci mettono fuori mercato.

PRESIDENTE. Come ricordavamo prima, infatti, per una inadempienza del trasportatore italiano in terra straniera si bloccava un camion e, fino a quando non si pagava la multa o non si davano delle garanzie, non si poteva muovere. L'infrazione che avveniva in Italia, invece, avrebbe dovuto essere comunicata dagli organi di polizia al confine in modo che al momento del passaggio del confine stesso il camion potesse essere bloccato. In realtà questo non avveniva e ciò incoraggiava le infrazioni. Questa inadempienza esiste, tra l'altro, anche nel trasporto di persone perchè, come al solito, manchiamo di personale di sorveglianza.

8^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (21 gennaio 1988)

SENESI. Signor Presidente, desidererei porre agli ospiti intervenuti alcune domande.

Innanzitutto, vorrei qualche chiarimento circa il fondo di ristrutturazione cui avete fatto cenno in sede di conferenza e che, apprendo oggi, è stato riproposto dalla CGIL...

CREMONESE. È spiegato nella relazione.

SENESI. Per quanto ci riguarda non c'è alcun problema, noi abbiamo fatto una proposta in sede di legge finanziaria, e l'emendamento, che è stato bocciato, riguardava proprio la ristrutturazione dell'autotrasporto. Il problema è che forse occorrerebbe chiarire meglio lo scopo del fondo di ristrutturazione perchè a me consta che i finanziamenti relativi all'albo degli autotrasportatori, che sono consistenti e non spesi (e troverei un po' stravagante che fossero spesi solo per motivi statistici), potrebbero essere utilizzati per incentivare questo fondo di ristrutturazione.

GIACOMA. Lo prevede la legge.

SENESI. Dal momento che possiamo affermare che l'albo degli autotrasportatori è superato, si tratta di capire come questi finanziamenti possano avere una ricaduta nel settore. Sarebbe interessante sapere cosa pensa in proposito la Confetra.

Nella relazione, fra le cause dei maggiori costi voi denunciate tutta una serie di disfunzioni quali la sosta nei porti e nelle dogane; mi sorprende il fatto che voi stessi denunciate carenze nell'apparato logistico quando, come imprese, dovrete essere i soggetti primi della logistica. Inoltre, mi sorprende che voi proponete che i magazzini generali sostituiscano centri interporto, considerato che nel piano generale sono stati definiti cinque grandi interporti di primo livello ed altrettanti di secondo livello. Infatti, se le forze politiche che hanno sostenuto ed approvato il piano generale sosterranno queste infrastrutture (che possono essere pubbliche o miste), la vostra proposta creerebbe una sorta di concorrenza tra magazzini generali e interporti. Su questi temi, sia sulla logistica che sugli impianti, come Gruppo, ci interesserebbe conoscere la posizione della Confetra e di tutti

gli altri soggetti interessati. Io conosco un modello francese che funziona perfettamente e in cui il sistema della logistica è efficace.

Passo a fare una terza domanda. Gli autotrasportatori francesi, inglesi, tedeschi e olandesi stanno decidendo operazioni di convenzione tra loro. Vorrei sapere, in proposito, quali iniziative state assumendo come imprese, con gli operatori stranieri, in vista della scadenza del 1992 ed inoltre vorrei sapere quali sono le iniziative principali che il Parlamento ed il Governo devono adottare per presentarsi adeguatamente al 1992.

CREMONESE. La ringrazio; devo dire che lei ha messo veramente il dito nella piaga.

GIACOMA. Per quanto riguarda la prima domanda da lei posta, concernente il finanziamento con i fondi destinati all'albo, come è stato osservato prima, la legge istitutiva dell'albo non lo consente in quanto prevede che le imprese versino i contributi per coprire il bilancio preventivo costituito con l'adesione all'albo stesso. Pertanto sarebbe opportuno un intervento del Parlamento per modificare la legge.

Per quanto concerne la logistica, quando parliamo di carenze dell'apparato logistico, usiamo in realtà degli eufemismi per accusare i mittenti. Noi siamo un anello della catena logistica ma l'anello precedente è costituito dai proprietari delle merci perchè essi, assai spesso, hanno la gestione dei magazzini, compilano le bolle di accompagnamento e gestiscono tutto il resto. È lì, pertanto, che ci sono carenze; quando si dice che il costo del trasporto in Italia è più elevato che all'estero noi rispondiamo che non è vero, lo dimostrano le tariffe obbligatorie che in Germania sono più alte delle nostre addirittura del 60-80 per cento. In secondo luogo, in Italia i costi dei trasporti dovrebbero essere più alti per motivi inerenti alla struttura del territorio e perchè vi è squilibrio nel traffico tra Nord e Sud.

Quando parliamo di carenze dell'apparato logistico, vorrei osservare che i proprietari delle merci si disinteressano dell'organizzazione del trasporto. Con i tempi di carico e scarico, sulle brevi distanze, gli autotrasportatori non fanno trasporti, fanno sosta. Infatti

stanno sei ore ad aspettare il carico, viaggiano per due ore e poi aspettano lo scarico magari per altre tre ore. Faccio un esempio per quanto riguarda il trasporto in *containers*. Quando uno spedizioniere internazionale manda a caricare un *container* a Cantù con mobili che, ad esempio, ha acquistato un emiro arabo (siamo a Cantù e non nel profondo Sud), il *container* si ferma nel cortile più grande, poi il mobiliere che fa le sedie telefona al collega che fa i tavoli, il quale a sua volta telefona all'artigiano che fa i *buffets* per caricare nel *container* i singoli pezzi, e quel *container* rimane in quel cortile per quattro o cinque ore ad aspettare che arrivi, un po' per volta, tutta la merce. Questa è la carenza nell'apparato logistico. In Italia il trasporto costa poco, ma i proprietari delle merci non si preoccupano della catena logistica e scaricano sugli autotrasportatori tutti questi oneri impropri.

Per quanto riguarda le convenzioni con le imprese, invitiamo innanzitutto il Parlamento a studiare l'organizzazione del GEIE, questo strumento comunitario sconosciuto in Italia. La Comunità europea, in vista del 1992, si è preoccupata di creare un'istituzione giuridica, il Gruppo europeo di interesse economico, una specie di consorzio unitario.

Se in Italia tentassimo di fare una cosa di questo genere non sapremmo a chi rivolgerci. Le imprese stanno facendo del loro meglio per giungere a questo scopo, ma anche il Parlamento deve intervenire per far sì che le imprese diventino più grandi, perchè oggi sono poche quelle che possono permettersi di entrare in consorzi stranieri. Che aggregazione volete che si faccia se in un consorzio di 2.000 veicoli arriva una nostra impresa che possiede solo 6 veicoli! Bisogna permettere alle imprese di espandersi, non parlo solo di quelle della Confetra, ma anche di quelle associate in cooperative.

BISSO. Avete qualche esperienza in campo internazionale?

BOSCHETTI. Certamente. Oggi, siamo alla ricerca di una concentrazione di mezzi al fine di fare puro autotrasporto, anche se esiste il problema di dover superare le incoerenze cui

si accennava prima, come quella della catena logistica che deve essere ottimizzata.

Quindi, proprio in vista della scadenza del 1992, si deve cercare di concentrare fin d'ora le case di spedizione, cioè permettere l'associazione di grosse imprese di spedizione tra loro e l'aggregazione di tante piccole imprese. Una esperienza in campo internazionale l'abbiamo avuta in Belgio, alcuni anni fa, con ottimi risultati.

Un grosso scoglio da superare è quello della economia di scala. Gli autotrasportatori di altri paesi, ad esempio, sono già aggregati ad altre case di spedizione, per cui giunti in un paese, lasciano il loro semirimorchio e ne trovano pronto un altro con il quale andranno in un altro paese, dove troveranno pronto un altro semirimorchio, e così via. Questo sistema, nell'attuale situazione dell'autotrasporto italiano, non è realizzabile da noi, perchè il contatto è troppo polverizzato; dovremmo aggregare centinaia di imprese per realizzare tale obiettivo. È necessario, quindi, incentivare la creazione di imprese più grandi (formate anche di «padroncini») che possano svolgere funzione di spedizioniere; inoltre è necessaria una maggiore organizzazione dei mittenti ed anche una maggiore concentrazione delle case di spedizione. Solo così potremo affrontare il mercato interno della CEE.

BISSO. Se ho capito bene, si sta avviando una profonda ristrutturazione delle case di spedizione.

BOSCHETTI. La casa di spedizione può diventare vettore, se ne ha la convenienza.

BISSO. Mi sembra che anche per quanto riguarda le case di spedizione vi sia una certa frantumazione, stando al suo discorso, che credo di poter condividere; ciò comporta perciò non solo una ristrutturazione delle imprese di trasporto, ma anche una profonda ristrutturazione di questo.

BOSCHETTI. Stiamo cercando di creare delle concentrazioni di imprese per entrare in una dimensione che consenta una maggiore economia di scala. Certamente l'evoluzione, anche per quanto riguarda le case di spedio-

ne, è quella di andare verso una maggiore razionalizzazione e quindi verso una dimensione che consenta una rilevante economia di scala. Quando parlo di dimensione non intendo riferirmi tanto alla grandezza dell'impresa, quanto all'aggregazione di diverse attività dell'impresa (autotrasporto, case di spedizione, eccetera).

CREMONESE. Credo che in Italia le imprese di trasporto che possiedono un numero di automezzi superiore alle 50 unità siano in tutto una quindicina.

Vi è da dire, poi, che la concorrenza del «padroncino» crea dei problemi allo sviluppo delle aziende di autotrasporto, perchè se per un trasporto che costa cinque milioni il «padroncino» si accontenta, ad esempio, di un milione e mezzo, è chiaro che il lavoro è assicurato a quest'ultimo.

BIAGIONI. Vorrei sapere se siete convinti che l'incremento di 60 lire delle accise sul gasolio non crei degli effetti inflazionistici. Sono convinto che lo Stato debba intervenire, non certo però aumentando l'imposta di fabbricazione sul gasolio. Ritengo che sia utile agevolare l'attività dei «padroncini», anche per dare una spinta all'economia del trasporto; inoltre, si deve dare la possibilità anche all'artigiano di lavorare. E per fronteggiare la concorrenzialità delle imprese straniere, quando sarà istituito il mercato unico, occorrerà migliorare innanzitutto la rete stradale nazionale.

GIACOMA. La sua osservazione, senatore Biagioni, è importantissima. La nostra proposta di incrementare le accise sul gasolio di 60 lire il litro deriva dal fatto che in Italia il gasolio non è colpito fiscalmente come all'estero. Quindi occorre, sempre in vista della scadenza del 1992, armonizzare le situazioni fra i vari Stati europei anche da questo punto di vista; devo dire che persino la tassa di circolazione è piuttosto bassa in Italia. Lo scorso anno una commissione di studio della CEE ha rilevato che, fiscalmente, Italia ed Olanda sono i due paesi europei più favoriti, per quanto riguarda l'autotrasporto.

Quindi sicuramente entro il 1992 il nostro gasolio subirà un aumento, dal momento che aumenteranno le accise sul gasolio e probabilmente le tasse di circolazione. Ma, dal momento che tale aumento si renderà necessario per il livellamento del costo con quello degli altri paesi europei, perchè non viene previsto già da adesso? Facciamo di questo aumento uno strumento politico di intervento fiscale per la costruzione del fondo. Altrimenti, l'aumento vi sarà egualmente, ma il fondo non verrà costituito.

BIAGIONI. Come imprenditore non sono d'accordo su questo tipo di intervento. La situazione del lavoro nel settore è così difficile che non possiamo concordare alcun prezzo: se c'è tanto lavoro, le imprese possono muoversi meglio nel mercato, altrimenti vi sono enormi difficoltà. Per i trasportatori la tassa di circolazione è già cara: peraltro vi è stato recentemente un aumento che ha inferto un duro colpo. Se lo Stato non interviene in questo senso, si creerà uno dei maggiori disastri per la situazione del trasporto in Italia.

PRESIDENTE. Ritengo che il dibattito che stiamo svolgendo ci stia portando al cuore del problema. Il piano generale dei trasporti, come del resto la stessa logica comunitaria, evidenzia quanto sottolineava prima il senatore Bisso, ossia la necessità di modificare le modalità di trasporto e quindi di sviluppare le forme integrate - quali il trazionismo - superando il trasporto effettuato con piccoli camion o da piccole imprese.

Nella scorsa legislatura, quando discutemmo su tali problemi, ci trovammo di fronte alla questione della revisione della normativa concernente l'albo dei trasportatori. Soprattutto le organizzazioni di categoria dei lavoratori autonomi evidenziarono il timore connesso all'iscrizione all'albo di alcune imprese di puro stampo capitalistico, proprietarie di soli trattori. Tale iscrizione costituirebbe una minaccia per l'esistenza e l'attività della miriade di «padroncini» e di imprese, che definirei artigianali, di trasporto. Per questi motivi fu stabilito che un'impresa che richiede l'iscrizione all'albo (che può essere anche una coopera-

tiva: esistono infatti aziende di questo tipo (anche di rilevanti dimensioni) che deve adattare il proprio parco veicoli al rapporto di 1 a 5 tra trattori e semirimorchi.

A pagina 9 delle risposte scritte la Confetra parla di «incongruità della limitazione 1 a 5 tra veicoli a motore e rimorchiati»: desidero un chiarimento al riguardo.

CREMONESE. Dopo cederò la parola al responsabile dell'ufficio studi per le delucidazioni su questo punto. Vorrei tuttavia precisare che già all'estero (in Olanda, in Germania) vige l'uso che lo spedizioniere sia anche proprietario dei mezzi di trasporto; poi vi sono alcune imprese, proprietarie dei soli trattori, che collaborano con gli spedizionieri per trasportare i semirimorchi. Questo sistema comporta una economia di scala, in quanto è possibile, nel luogo della destinazione delle merci, cambiare i semirimorchi, magari riprendendo quello depositato durante il precedente trasporto. In tal modo, inoltre, il trasportatore effettua veramente il trasporto e lo spedizioniere pensa veramente all'organizzazione.

In Italia, forse con uno spirito corporativista, le organizzazioni sindacali e le associazioni di categoria si preoccupano per questo sistema. Tuttavia, la cooperativa può rappresentare anche una impresa di trazione, mentre oggi vediamo che il «padroncino» va a Taranto, si ferma dieci ore, poi scarica; riparte per Milano, si ferma altre ore prima di scaricare, poi scarica la merce, e così via. Vi sono tempi morti che gravano pesantemente sui costi e l'artigiano è costretto a fare sacrifici. All'estero l'organizzazione del trasporto è completamente diversa e per me è necessaria una rivoluzione vera e propria, anche di tipo culturale, nel sistema dei trasporti italiano. Tra l'altro, nel 1992 succederà che gli olandesi porteranno in Italia 1.000 semirimorchi (lo potranno fare), mentre l'imprenditore italiano, e soprattutto il piccolo imprenditore, incontrerà molte difficoltà per lo stesso trasporto in Italia.

GIACOMA. Voglio soltanto aggiungere che il problema del confronto internazionale in vista della scadenza del 1992 è stato risolto molto spesso dalle imprese italiane con l'acquisto -

per lo più all'estero - di semirimorchi. Il risultato è stato quello di un indebolimento dell'industria italiana per questo tipo di vettori. D'altra parte bisogna registrare lo sviluppo del sistema delle casse mobili. Siccome queste possono essere anche di proprietà dello spedizioniere, in quanto non esiste alcuna norma che lo vieti, tale sistema risulta conveniente anche ai fini della misurazione della tara. Quindi, le difficoltà - sono convinto - saranno superate con il tempo, ma non senza problemi.

PRESIDENTE. Si tratta dei problemi che affronteremo con le associazioni di categoria; deve essere infatti modificata la stessa cultura del sistema di trasporto in Italia.

BOSCHETTI. Operando in campo internazionale, questo è semplicemente aberrante perché va contro qualsiasi logica e qualsiasi tentativo di razionalizzare.

Parliamo di intermodalità, la quale presuppone lunghe percorrenze sul mezzo ferroviario e brevi percorrenze col trasporto stradale. È chiaro che l'intermodalità viene prevista trasportando sul mezzo ferroviario non l'intero veicolo stradale ma soltanto la parte semirimorchio o, certamente in evoluzione, la cassa mobile e non più neppure il semirimorchio. Ciò presuppone che debbano esistere grandi parchi di semirimorchi o di casse mobili e dei trazionisti che facciano questo lavoro terminale, che oltre tutto dovrebbe, come evoluzione normale, risolvere il grosso problema del «padroncino»: chi, infatti, meglio del «padroncino» è adatto a fornire quella prestazione terminale che oltre tutto, socialmente, non lo costringe a fare migliaia di chilometri con uno sfruttamento del suo lavoro a prezzi bassissimi? È una attività quella del trazionismo puro per la quale si giustifica la mini impresa, l'impresa artigianale; c'è spazio, cioè, per l'impresa artigianale nel trazionismo terminale perché è un lavoro che può essere considerato autonomo dove il trazionista fa la sua prestazione di otto ore al giorno e poi la sera rientra a casa senza quei problemi che oggi esistono nel settore del trasporto.

Quindi mi sembra molto strana, e forse molto poco avveduta, una richiesta proprio da parte delle organizzazioni che dovrebbero

8^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (21 gennaio 1988)

difendere l'artigianato di una limitazione da uno a cinque. Probabilmente, se fossi a capo di queste organizzazioni, avrei chiesto esattamente il contrario per favorire il trazionismo fatto dai «padroncini», quindi una riconversione del lavoro dei «padroncini» in uno molto meno faticoso, probabilmente molto più produttivo, per il quale, forse, quel tipo di impresa è più adatta, cioè la mini impresa di trazionisti.

FORESE. Però, per onestà e completezza di informazione, bisogna dire che esiste un problema.

Quando si parla di intermodalità e di razionalizzazione non bisogna mai dimenticare che fatalmente si arriva a parlare di minore occupazione, su questo non c'è dubbio. E allora una certa difesa che lei non comprende, dottor Boschetti, può essere vista in quest'ottica. Oggi bene o male un certo numero di persone e un certo numero di imprese sono presenti in questo settore e quindi la difesa è fatto per loro. Il problema che oggi si pone, invece è che questa difesa è miope nel senso che nel 1992 arriveranno alcuni preparati ed altri impreparati, e sarà difficile difendere anche solo i preparati.

PRESIDENTE. Il problema di tutta l'industria moderna è la sua riconversione che porta a spostamenti di manodopera.

CREMONESE. Ma noi pensiamo di incentivare la occupazione per quelli che la perderanno, con un'economicità di scala dei servizi che si può ottenere esportando il servizio di trasporto come fanno gli altri con noi.

Dobbiamo trovare il modo di vedere il trasporto in una nuova ottica, non come un servizio che con una sua maggiore o minore economicità può favorire l'esportazione dei prodotti, ma proprio come servizio di commercializzazione di esportazione, con la possibilità di andare a fare la concorrenza all'estero come gli altri la fanno a noi.

Allora, ristrutturiamo il nostro sistema economizzando, con economie di scala, per poter fare la concorrenza. Noi, oggi, perdiamo continuamente capacità di produzione del nostro servizio anche su gomma nell'ambito

della CEE: dobbiamo recuperare questa nostra possibilità.

PRESIDENTE. A proposito di calo, ingegner Giacomina, ricorda per caso quale è l'incidenza, oggi, del trasporto italiano nell'ambito CEE rispetto agli anni scorsi?

GIACOMA. Abbiamo dei dati che mi sembrano riportati nel documento fornitovi e che cito a memoria.

Intanto, *grosso modo*, dobbiamo distinguere tra esportazione ed importazione, perchè è logico che nell'*export* il vettore nazionale del paese esportatore è più favorito e viceversa. Allora, mentre nell'esportazione dieci anni fa eravamo nell'ordine del 60 per cento a nostro favore e del 40 per cento per i vettori esteri, oggi questo rapporto si è rovesciato: quindi anche nella esportazione, laddove dovremmo essere favoriti, la bandiera italiana è battuta dalle bandiere degli altri vettori.

BISSO. Abbiamo un saldo negativo?

GIACOMA. Esattamente. Anche qua, mentre nella bilancia dei noli, negativa, il trasporto terrestre, cioè l'autotrasporto, sei anni fa incideva solo per il 25 per cento, oggi incide per il 30 per cento; quindi stiamo facendo concorrenza alla marina. Non a caso ho usato il termine «bandiera» anche per il trasporto terrestre, perchè sta succedendo nel trasporto terrestre quello che è successo nel trasporto marino.

BIAGIONI. Lei ha affrontato, ingegner Giacomina, il discorso dei *containers*, parlando dei mobili che preparano i *containers* e li mandano direttamente a destinazione, e poi ha messo in evidenza un punto delicato, cioè che questa merce, se si trova nei porti o negli aeroporti, deve aspettare per mancanza di strutture.

Io sono per la liberalizzazione dei mezzi, però bisogna stare molto attenti perchè se non prepariamo le strutture ci troveremo nella condizione di non fare nulla di buono; noi, infatti, abbiamo i costi più bassi, come lei ha detto, però abbiamo avuto una caduta perchè

con le autostrade nelle condizioni che conosciamo i camion non possono viaggiare.

Allora il problema della liberalizzazione dei mezzi qual è? È necessario che il sistema non venga accaparrato da grandi monopoli e che i poveri «padroncini» non rimangano senza lavoro per non trovarci in condizione di dover creare altra occupazione. In quest'ottica va vista e giudicata l'integrazione.

GIACOMA. Io posso dirle qual è il nostro punto di vista; poi, ascoltando le altre associazioni, potrete verificare se questo nostro modo di vedere è esatto o no. Nel paese principe del trasporto combinato, gli Stati Uniti, gli spedizionieri sono a favore di tale sistema, mentre gli autotrasportatori sono contrari. Checchè se ne dica è questa la verità. Un autotrasportatore nel trasporto combinato non può che vedere un concorrente, e questo è tanto più vero quanti più camion l'autotrasportatore ha. Chi - come avviene spesso negli USA - dispone anche di 2.000 camion non può desiderare che il suo mezzo venga caricato sul treno. Nel nostro Paese invece, dove nella migliore delle ipotesi si hanno 10 o 15 camion, l'operatore avveduto potrebbe rinunciare a 2 o 3 dei suoi trattori, comprare dei semirimorchi e fare il combinato. Ciò premesso, la Confetra si dichiara a favore del combinato in quanto ritiene che esso faccia parte dell'evoluzione.

Il mondo della cooperativa (quanto meno il cooperatore accorto), che noi consideriamo il settore avanzato in rappresentanza dei «padroncini», vede nel trasporto combinato la prospettiva di un'attività di trazionismo per il suo associato. La cooperativa, dunque, è a favore del combinato e contraria al rapporto fra trattori e semirimorchi 1 a 5, però non lo può dire a tutta voce perchè è impolitico dichiararsi a favore del trazionismo. A favore dell'1 a 5 è invece l'artigiano che considera dequalificante, una *diminutio* fare il trazionista. L'artigiano, dunque, vede sicuramente nel trasporto combinato una perdita della sua identità perchè lui ha i suoi autisti, non è abbastanza piccolo per fare il trazionista e per converso non è abbastanza preparato a fare l'organizzatore. L'artigiano, quindi, difende il suo spazio, però non dice a tutte lettere di essere contrario al combinato e afferma di non

volere il trazionismo. In realtà non è così. Tramite il trazionismo, che ne costituisce l'arma fondamentale, non vuole il combinato.

PRESIDENTE. Questo porta ad un'altra domanda. Nel 1980 avevamo approvato la legge n. 815 che agevolava con crediti la diminuzione e l'ammodernamento del parco veicolare. Tale provvedimento però, accusato di violare la libera concorrenza fra gli Stati, incontrò la saracinesca CEE e allora ricorremmo ad un altro provvedimento (il n.404 del 1985) riguardante la rottamazione, che destinava 80 miliardi a quegli autotrasportatori che intendevano rinnovare il loro parco veicoli. Con quella legge ci proponevamo di incentivare gradualmente la riduzione dei mezzi e di giungere ad un ammodernamento evitando i «fulmini» della CEE. Il provvedimento in questione prevedeva la presentazione di una domanda alla Motorizzazione civile, la formazione di una commissione che doveva esaminare le domande ed i requisiti di ammissibilità. Una volta accettate le domande e assegnata la somma, si sarebbe dovuto invitare l'autotrasportatore a rottamare e, previa presentazione del pezzo di matricola, consegnargli il finanziamento. Questa legge, però, non ha ancora funzionato e di circa 2.000 richieste ne sono state soddisfatte solo una ventina. La formazione della commissione è stata accompagnata da polemiche, ritardi (perchè, come spesso avviene, tutti vogliono entrare a far parte di tali commissioni, salvo poi non partecipare ai lavori) e da intralci burocratici. In conclusione, la legge non ha funzionato e credo che la stragrande maggioranza della somma - ne parleremo con la Motorizzazione civile - sia ancora in deposito nonostante che il finanziamento stanziato fosse sufficiente a soddisfare tutte le richieste. Voi ritenete necessario cambiare le regole del gioco? Avete qualche suggerimento da dare? Da parte mia non sono neanche riuscito a far inserire nel disegno di legge finanziaria uno stanziamento ulteriore; giustamente, infatti, mi è stato risposto che prima avremmo dovuto spendere quanto già avevamo a disposizione.

CREMONESE. Degli 80 miliardi previsti dalla legge, 37 sono già stati impegnati e

verranno erogati nei prossimi mesi. La notizia importante però è un'altra e risale a pochi giorni fa: nel corso dell'approvazione alla Camera dei documenti di bilancio ci sono stati portati via 40 miliardi. Proprio stamattina ho contattato il Capogruppo democristiano presso la Commissione bilancio di quel ramo del Parlamento per far presente che ora, a copertura della legge sulla rottamazione, sono rimasti solo 3 miliardi. L'Iveco, poi, è molto preoccupato perchè questo provvedimento costituiva un'incentivazione alle sue vendite. Ora stiamo vedendo se possiamo rimediare.

PRESIDENTE. Questo lo ignoravo.

BIAGIONI. Lei crede che la gestione di questi 80 miliardi sia stata fatta bene? E se no, a chi è da attribuirne la responsabilità?

GIACOMA. Io che faccio parte di quella commissione attribuisco ogni colpa alla Pubblica amministrazione. Certo, la legge, che costituisce la prima esperienza del genere, è migliorabile, ed è vero che il decreto ministeriale di applicazione ha provocato un disastro. L'attuazione del decreto però è stata un disastro nel disastro. Le basti pensare che la commissione, ubicata presso il Ministero dei trasporti, direzione generale della Motorizzazione civile, non dispone di un tecnico, di un ingegnere della Motorizzazione stessa. L'unico ingegnere di quel comitato sono io. All'inizio sono state destinate due o tre persone all'esame delle domande. Poi ci si è accorti - ho fatto un po' di conti - che con quel ritmo ci sarebbero voluti 6 anni per concludere questo esame. Alla fine sono arrivate altre persone che, però, si sono rivelate piuttosto pignole e che hanno ripreso ad esaminare tutto il lavoro svolto fino a quel momento. In conclusione, dopo 2 anni, perchè le domande sono state presentate nel febbraio 1986, nel gennaio di quest'anno finalmente sono stati erogati i fondi.

Le prime venti o trenta imprese hanno ricevuto i fondi tra la fine di dicembre e i primi giorni di gennaio; poi, terminato il lavoro presso il Ministero dei trasporti, restava da affrontare la Corte dei conti, la quale ha respinto tutte le prime domande che sono

state mandate: indubbiamente, si paga lo scotto della prima esperienza.

Proprio per questi motivi era allo studio un nuovo decreto ministeriale di applicazione della legge, cosa che sarebbe sufficiente, perchè, a mio avviso, non è necessario cambiare la legge. Un nuovo decreto ministeriale di applicazione della legge stessa, visto che i fondi ci sono e sono abbondanti, dovrebbe per prima cosa eliminare la graduatoria. Inizialmente, infatti, dato che i fondi disponibili constavano solo di 80 miliardi, ritenendosi che molti autotrasportatori avrebbero presentato la domanda per ottenere la sovvenzione, si decise di stabilire una graduatoria. Apro a questo punto una parentesi: tale provvedimento è stato suggerito dalla Confetra che si è ispirata alla legislazione sul mare, come si deduce dall'identica terminologia utilizzata; avete pertanto fatto, più o meno bene, una legge analoga, ma nel momento in cui è stata applicata non è stato fatto in base ai criteri della Marina mercantile ma in base ai criteri del Ministero dei trasporti dove sono abituati alle domande, alle autorizzazioni e non a usare criteri snelli. Infatti hanno messo in piedi un «marchingegno» per la cui attuazione sono stati necessari ben due anni. Il nuovo decreto che si sta studiando è invece ispirato ai criteri del Ministero della marina mercantile, con procedure più veloci, soltanto che ora non ci sono più i fondi necessari.

BIAGIONI. A me sembra un paradosso fare tanta fatica per ottenere 80 miliardi e poi non mettere l'autotrasporto in condizioni di essere finanziato. In realtà i fondi erano stati messi a disposizione ma gli interessati non li hanno presi.

CREMONESE. Noi invitiamo il Parlamento ad aiutarci affinché questi 40 miliardi rientrino perchè, da quanto ho capito, con i resti potrebbero rientrare.

PRESIDENTE. Bisogna mobilitare le forze politiche perchè ritornino ad essere erogati questi fondi; dovrebbe essere un incentivo permanente e dovrebbe essere agevolato annualmente il rinnovo del parco veicolare per renderlo più moderno.

CREMONESE. Si potrebbe ottenere anche una riduzione non indifferente del tonnello per perché le aziende, pur di avere qualcosa in più, hanno sacrificato mezzi e licenze; in tal modo un tonnello del 20 per cento potrebbe ridursi di un 2-3 per cento.

PRESIDENTE. La legge n. 404 del 1985 sembrerebbe favorire il trazione, il trasporto combinato. Vorrei conoscere la vostra opinione in proposito.

GIACOMA. No, signor Presidente, non è favorito. La CEE, pur così favorevole al trasporto combinato, non prevede negli accordi assunti il sostegno da parte dello Stato degli investimenti veicolari. La CEE ammette soltanto, per favorire il trasporto combinato, investimenti in infrastrutture oppure agevolazioni fiscali, come il rimborso della tassa di circolazione, a chi utilizza il trasporto combinato. Questa agevolazione in Italia non è stata recepita. C'è una direttiva CEE in base alla quale chi utilizza il trasporto combinato ha diritto al rimborso di parte della tassa di circolazione pagata: in Italia questo principio non è stato recepito dal momento che la tassa di circolazione aveva una tariffa bassa. Adesso che la tariffa è più alta sarebbe bene, tuttavia, che venisse recepito.

BIAGIONI. Qualora si utilizzasse il *leasing*, si potrebbe intervenire su quella parte.

GIACOMA. Se si vuole incentivare il trasporto combinato, oggi non c'è la possibilità di un finanziamento. Ad esempio, in Francia, ci sono dei rimborsi concessi intelligentemente, ma non si può fare una legge per stabilire un rimborso perché la CEE la boccherebbe. Tuttavia io ritengo che l'apparato commerciale delle Ferrovie dello Stato, che oggi è libero trattandosi di un ente, potrebbe favorire questo meccanismo; non parliamo di rimborso permanente, ma se ad una azienda per il primo anno di attività viene concesso un rimborso del 50 per cento e poi per gli anni successivi via via si fa una parametrizzazione, se si opera cioè tutta una serie di piccoli provvedimenti, si può favorire il trasporto combinato.

PRESIDENTE. Questo potrebbe far parte di una serie di eventuali suggerimenti aggiuntivi che noi vi richiederemo oltre alle risposte che ci avete fornito. Se avete dei suggerimenti per provvedimenti che il legislatore potrebbe prendere oppure suggerimenti da dare al Governo come risoluzione che noi possiamo assumere, saranno senz'altro esaminati.

Vorrei fare alcune brevi osservazioni sulla bolla di accompagnamento. Questa, inizialmente, doveva servire ad uno scopo statistico, vale a dire per conoscere l'origine e la destinazione delle merci, e quindi per conoscere l'intensità del traffico. In realtà negli uffici della Motorizzazione civile ci è stato detto che si accumulano tonnellate di carte che nessuno ha il tempo di esaminare e quindi questa radiografia della destinazione e dell'origine delle merci, da cui poteva dedursi anche una coerente politica del trasporto, non è stata fatta. Un altro scopo della bolla di accompagnamento è il controllo tariffario che si opera su di essa. Nel passato, se non ricordo male, c'era un documento più complesso, per la cui compilazione l'autotrasportatore, normalmente con poca cultura, avrebbe dovuto avere addirittura un grado di istruzione superiore. In effetti questo tipo di bolla di accompagnamento si è prestato a molte adulterazioni ed è diventato uno degli elementi più controversi del trasporto su strada.

Vorrei conoscere la vostra opinione al riguardo e gli eventuali suggerimenti che vorrete sottoporre alla nostra attenzione.

GIACOMA. Le questioni poste sono due; della seconda, la più importante, tratterà il signor Forese che è più esperto in materia.

Partiamo dalla lettera di vettura tariffaria per controllare le tariffe. C'era all'inizio questo «pauroso» documento, di cui ha parlato il Presidente, che andava riempito e mandato agli uffici della Motorizzazione, nei quali veniva accatastato senza che nessuno lo esaminasse. Allora, in un secondo tempo, conscio di questa situazione, il ministro Signorile ha unificato questa lettera tariffaria con la bolla di accompagnamento merci, mettendola sul retro. La lettera di vettura tariffaria, quindi, è un documento che taluni (pochi) compilano, che viene mandato agli uffici della Motorizzazione

dove non viene archiviato ma solo conservato. Guai se diventasse strumento di rilevanza statistica: hanno fatto questo esperimento a Roma e risultava che la merce trasportata a Roma e dintorni era tutta «a collettame» perchè gli unici che compilavano questa lettera tariffaria erano i corrieri e, facendo le statistiche, la merce risultava - ripeto - del tipo «a collettame».

Quindi, guai a fare le statistiche con questo sistema. Tanto è vero che il CNR, nel fare dei rilevamenti per un progetto finalizzato ai trasporti, utilizza le bolle di accompagnamento. Come ho già detto, sui problemi connessi alle bolle sarà più preciso il signor Forese, più esperto di me in questo campo.

FORESE. Devo dire innanzitutto che la lettera di vettura tariffaria è nata per il controllo delle tariffe obbligatorie per il trasporto merci su strada. Quando si è pensato di unificare la lettera di vettura tariffaria con la bolla di accompagnamento merci non è stata un'idea felice, perchè ci si è dimenticati che una grossa parte del trasporto, cioè tutte le spedizioni fino a 50 quintali di merce, non è soggetta alla tariffa obbligatoria. In questo modo il mittente è obbligato a stampare la lettera di vettura tariffaria sul retro delle bolle di accompagnamento. A volte il mittente fa entrambi i tipi di trasporto, ma per comodità preferisce stampare la lettera di vettura tariffaria su tutte le bolle di accompagnamento e questo ingenera confusione perchè non vi è più distinzione fra trasporto soggetto e quello non soggetto a tariffa obbligatoria. Quando si parla di autotrasporto, generalmente si pensa ai grossi autotreni e agli autoarticolati; non dimentichiamo invece che il grosso del parco veicolare è costituito da automezzi fino a 50 quintali di portata, mentre i grossi autotreni rappresentano la minima parte. Ora, la bolla di accompagnamento era nata in funzione di un tipo di trasporto estremamente semplificato non certo per il trasporto a «collettame».

Quest'ultimo si attua attraverso una successione di fasi difficilmente suscettibili di regolamentazione. In una prima fase, infatti, vi è il ritiro della merce, che può essere diretta in tutta Italia; quindi subentra la seconda fase, cioè la divisione della merce; la terza fase è

quella del consolidamento, cioè si devono costituire le unità di carico ottimali per la trazione su medie e lunghe distanze. Infine vi è nuovamente la divisione. Questo è il grosso del trasporto, che normalmente è ignorato.

Per quanto riguarda l'occupazione, dai dati risulta che la maggior parte dei lavoratori in questo settore sono autonomi o dipendenti di aziende di produzione. Infatti il rapporto tra lavoratori dipendenti da aziende di autotrasporto e lavoratori dipendenti da aziende di produzione è circa 1 a 10. Questo perchè in genere la distribuzione spicciola viene fatta con automezzi di proprietà dell'azienda che produce le merci. Quindi, quando si parla di problemi di traffico urbano bisogna tenere presente anche questo fenomeno.

Altri problemi, poi, riguardano - ripeto - la bolla di accompagnamento, ma credo non sia questa la sede per esaminarli.

BOSCHETTI. Vorrei accennare qualcosa sul vincolo doganale che in Italia è esasperato e senza dubbio costa molto caro al trasporto. Ed anche il comportamento della Pubblica amministrazione, che si adegua all'ordinamento doganale, è esasperato, a differenza di quello che avviene ormai in quasi tutti i paesi d'Europa. In passato si è discusso molto su tale questione e lo stesso ministro Visentini aveva costituito una commissione di studio per tentare di risolvere il problema, adeguando il nostro ordinamento a quello degli altri paesi europei e, soprattutto, dando maggiori poteri alla Pubblica amministrazione in modo da snellire le procedure e, quindi, diminuire i costi del trasporto. Tale commissione ha lavorato bene, però non era composta in maniera molto omogenea. Infatti i rappresentanti sindacali erano in numero superiore, quindi prevalse la tesi di questi ultimi che tendeva non verso un ammodernamento e una semplificazione delle procedure, ma verso la ricerca di maggiore occupazione.

Però a quel tavolo c'eravamo anche noi. La commissione ha concluso i suoi lavori nel luglio 1986 e non se n'è saputo più niente: doveva essere formulata una proposta di legge-delega per poi procedere alla revisione del testo unico sulla normativa in materia doganale, ma - ripeto - non se n'è saputo più

niente. La commissione era giunta ad un risultato forse non ottimale, ma che avrebbe potuto costituire comunque un grosso passo avanti per l'aggiornamento dell'ordinamento che risale all'inizio del secolo.

Per quanto riguarda un altro episodio recente, la Comunità economica europea ha introdotto nel regolamento comunitario il documento unico che dovrebbe essere adottato da tutti gli Stati membri. Probabilmente questo documento unico non ha prodotto una semplificazione delle procedure: lo stesso documento viene emesso nel paese esportatore e dovrebbe servire per effettuare le pratiche nel paese destinatario. L'idea era molto positiva, ma per differenze di ordinamento, soprattutto in materia doganale, si sono create alcune complicazioni, anche per questioni di lingua. In Italia abbiamo esasperato anche questa innovazione! Il documento deve essere compilato e redatto con sistemi meccanografici, richiede un certo schema e determinati spazi nei quali devono essere condensate alcune notizie. Ora, l'Amministrazione italiana non trova più le stesse notizie che aveva nei precedenti documenti (quelli attuali ormai vengono tutti compilati con gli elaboratori), ma richiede ugualmente ulteriori dati che necessitano di calcoli fatti a mano e che comportano dei ritardi notevoli, come si può immaginare.

Oltre a ciò, è importante ricordare la circolare che esordisce - preso atto che in Italia l'ordinamento è diverso da quello degli altri paesi della Comunità economica europea - confermando la necessità di dati ulteriori. Pertanto il documento unico non viene utilizzato in Italia come negli altri paesi. Inoltre vi sono i timbri che i vari uffici devono apporre e che sono richiesti dall'ordinamento italiano: si tratta forse di 27 o 28 timbri. Le procedure informatiche erano state adottate dalla Comunità economica europea per semplificare le cose, ma in Italia è necessario staccare 15 o 16 fogli ed apporre sul retro di ciascuno di essi i timbri che prima ricordavo! Queste sono le aberrazioni che comportano in Italia costi enormi e ritardi notevoli, sia per gli esportatori che per gli operatori doganali, a vantaggio della concorrenza internazionale. Tuttavia, gli effetti negativi maggiori si registrano nell'auto-

trasporto perchè logicamente ogni ritardo rallenta il flusso nello scambio delle merci e comporta costi ulteriori.

Nel 1984 il legislatore ha opportunamente esteso le procedure semplificate alle imprese di spedizione, così come erano già state accordate alle imprese esportatrici di merci. Queste comporterebbero modeste semplificazioni, ma soprattutto una riduzione dei costi. La legge risale al maggio del 1984, ma abbiamo dovuto attendere il mese di giugno del 1987 per l'emanazione del decreto ministeriale; poi è stata emanata la circolare della Direzione generale delle dogane e ancora oggi le procedure semplificate non sono state adottate.

CREMONESE. Arriverà la scadenza del 1992 e la Comunità economica europea ci obbligherà ad adottarle!

BOSCHETTI. In questo caso si è trattato di una iniziativa del legislatore che certamente avrebbe prodotto effetti benefici, la quale però non ha trovato applicazione. Ciò aggrava la situazione di chi lavora nei trasporti soprattutto a livello internazionale, dovendosi confrontare con i costi esteri. Peraltro non possiamo chiedere costi troppo differenziati ai clienti, perchè le maggiorazioni fanno già dire che in Italia il trasporto costa molto di più che negli altri paesi. Non si tratta certamente di costi connessi al trasporto, ma alla rigidità del sistema, perchè abbiamo visto che in Germania e in Francia le tariffe sono più alte.

CREMONESE. Un camion tedesco percorre annualmente 140.000 chilometri, un camion francese ne percorre 128.000, un camion italiano poco meno di 100.000: anche questo dato si commenta da sè.

BISSO. Personalmente sarei interessato a sapere se avete compiuto analisi o se potete darci le vostre valutazioni sui seguenti punti.

L'ingegner Giacomina prima ci ha comunicato alcuni dati inerenti all'esportazione. Vorrei sapere se sono disponibili dati relativi alle importazioni di merci, se possibile disaggregati. E questo perchè un conto è l'importazione derivante dall'interscambio a livello comunita-

rio, mentre altro è l'importazione di merci per il mercato italiano, provenienti dall'Asia o dagli USA, ma attraverso i porti del Nord.

GIACOMA. È difficile avere tali dati, ma le spiego perchè. Nel Mercato comune la merce si immette in larga misura in libera pratica, quindi diventa comunitaria nel punto di entrata; si può avere merce che viene in Italia ma che è immessa in libera pratica a Brema, a Rotterdam o ad Amburgo, per cui entra in Italia probabilmente come merce comunitaria e non come merce *extra* comunitaria e pertanto rientra nei dati di trasporto infracomunitari.

Posso dire che i dati sull'importazione di tale merce in questo momento sono abbastanza irrilevanti e ciò è dovuto non a mancanza dei servizi nei porti italiani, (perchè anzi ne esisterebbero forse in misura eccessiva, ci sarebbe cioè eccesso di offerta anche nel trasporto marittimo per quanto riguarda le linee che giungono in Italia), ma è dovuto a quelle cose che dicevo prima. Porto un esempio.

La lana sucida deve proseguire in cauzione perchè viene lavorata all'estero, ma la prima trasformazione avviene nelle pettinature italiane. Ci sono le compagnie di navigazione che portano questa lana dall'Australia, dal Sud America, dalla Nuova Zelanda regolarmente nei porti italiani, ma una grossissima fetta di queste lane sbarca nei porti europei per una ragione soltanto, cioè che secondo l'ordinamento doganale italiano per trasferire questa lana dal porto di Genova, per esempio, al biellese (perchè è lì che vi sono le maggiori pettinature) si ha un'incombenza di spedizioni sotto vincolo doganale che costa una cifra abbastanza rilevante, mentre sbarcando a Brema, da dove può proseguire in condizioni di libera pratica con uno strumento molto semplice, cioè con l'emissione di un «modello EUR 1», la merce può venire in Italia a costi inferiori, non di trasporto, ma amministrativi. A questo si aggiungono chiaramente i diversi costi portuali, perchè la tariffa portuale è certamente più alta a Genova, a Livorno o a Napoli che non a Brema, per esempio.

Ci sono pertanto una ragione amministrativa ed una di costo portuale (che è uno dei

problemi grossi da risolvere, come abbiamo accennato prima) a monte di questa situazione.

BISSO. Volevo rivolgere una seconda domanda. Fatto cento il mercato del trasporto merci nazionale, secondo valutazioni che certamente avrete fatto, quali sarebbero i giusti equilibri fra le tre diverse modalità di trasporto? Lo chiedo perchè qui c'è un problema. Quando parliamo di ristrutturazione, di messa a punto e via dicendo, credo che un nodo dal quale è difficile poter sfuggire sia quello di una modificazione dei rapporti tra le diverse modalità. Se le cose rimangono così come sono, tutti i nostri restano discorsi. Questa è la mia personale valutazione e convinzione.

So che la CGIL, per esempio, ha formulato la proposta «60, 20 e 20». La questione degli equilibri si può far finta che non esista. In realtà è presente e chi è preposto ai problemi della trasportistica in qualche modo, prima o poi, una risposta la deve dare. C'è una vostra valutazione?

GIACOMA. Inorridiamo quando sentiamo parlare di interventi per stornare un traffico da una modalità all'altra: noi diciamo che questo per quanto concerne le merci è un non senso perchè un conto sono le persone, un conto cioè è un servizio sociale che deve essere dato, e un conto è favorire la movimentazione delle merci. Il trasporto delle merci fa parte del ciclo produttivo: è il mercato che si sceglie la modalità che gli aggrada.

BISSO. Ma ci sono le condizioni, secondo voi, affinché il mercato possa scegliere le modalità di trasporto? Voglio dire che ciò sarebbe possibile se fossimo in un mercato libero, il che invece non è.

GIACOMA. Come può dire che non è libero?

PRESIDENTE. Il senatore Bisso non vuole alludere a possibili mezzi coercitivi.

GIACOMA. Quali sono gli interventi per ridurre il costo del trasporto in Italia? Come si può ottenere l'ottimizzazione? Tutto il trasporto non potrà andare su strada perchè a un

8^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (21 gennaio 1988)

certo punto le strade non basteranno, per esempio. Allora vanno fatti degli interventi per togliere quei vincoli di cui si parlava prima, ed il primo intervento da farsi, a nostro giudizio, è sulle infrastrutture portuali.

In Italia, per quanto riguarda l'intermodalità si batte tanto sul *ferroutage*, ma (mi dispiace per la ferrovia) tutti noi diciamo che abbiamo dei magnifici fiumi nonché l'Adriatico e il Tirreno inutilizzati: allora in Italia l'intermodalità, prima che con la ferrovia, dovremmo andare a ricercarla nei porti. Quindi bisognerebbe far sì che i porti italiani avessero l'efficienza e il costo degli altri porti e che, per quanto riguarda il cabotaggio, non si verificasse l'assurdità che per andare da Genova a Palermo si debba sottostare all'obbligo della dogana sia di Genova che di Palermo.

Bisogna togliere tutti questi ostacoli, e lo stesso discorso vale per il trazionismo. Il Parlamento si preoccupi di togliere ciò che è di ostacolo e lei vedrà, senatore Bisso, che nel momento in cui i porti fossero efficienti il vettore andrebbe a fare l'armatore e a fare il combinato. Insomma, quando c'è un *business* che nasce ci pensa il vettore; ci sono degli spedizionieri che sono diventati i principali armatori italiani, solo che sono andati a fare i traffici internazionali, non i nazionali perchè nessuno oggi in Italia è tanto pazzo da farli; il giorno in cui fosse possibile fare il cabotaggio, lei vedrebbe che qualche altro trasportatore andrebbe a fare l'armatore per fare il combinato. Ma dovete dargliela questa possibilità.

BISSO. Ho capito benissimo: secondo la vostra Confederazione porre il problema di pervenire a diversi equilibri che non siano determinati dal mercato è un non senso.

GIACOMA. Nel trasporto merci, non nel sociale.

BISSO. È un non senso anche nel trasporto di masse di persone, secondo me, anche se in questo campo è molto più costoso il trasporto con la soluzione privata che con quella pubblica.

GIACOMA. L'unico trasporto sociale è la posta, cioè la consegna del pacchettino nella baita dell'Abruzzo, per esempio.

BISSO. L'ultima questione è che io sento sovente parlare di ipotesi per quanto riguarda la dinamica dell'espansione nel campo del trasporto. Da questo punto di vista, avete una valutazione che sia vostra (e credo la dovrete avere) per quanto riguarda la dinamica di crescita del trasporto merci? Questa dinamica sarà sempre ascendente, anche se avrà degli alti e bassi? Secondo voi siamo di fronte ad una prospettiva di arretramento o di aumento? In quale misura, in quali proporzioni?

GIACOMA. Abbiamo fatto delle valutazioni di ordine generale senza scendere nelle percentuali e, accettando quanto riportato dal piano nazionale dei trasporti, diciamo quali saranno le modalità in incremento e quali quelle in decremento.

Per quanto riguarda l'aspetto internazionale della situazione, poichè il costo del trasporto inciderà sempre più, diventerà un non senso il trasporto delle materie prime. Al contrario, ci si orienterà sempre di più sul trasporto dei semilavorati. Ad esempio, sulle coste del bacino Mediterraneo si stanno impiantando le raffinerie e, invece del greggio, si trasporterà il prodotto raffinato. I sistemi modali adatti al trasporto delle materie prime, la nave e la ferrovia, saranno dunque penalizzati, mentre verranno privilegiati l'aereo e la strada. L'unico sistema per ferrovie e mare di gareggiare concorrenzialmente con aerei o strada è la combinazione dei traffici. Ecco, dunque, il mare che va verso i *containers* e la ferrovia che deve muovere verso il *ferroutage*.

Ripeto quindi che, se non per necessità inderogabili, è una follia trasportare il petrolio greggio o il minerale di ferro, occorre invece trasportare il prodotto raffinato o il semilavorato di ferro.

Passando ora all'aspetto nazionale, c'è da dire che i trasporti in Italia hanno due gravi impedimenti. Il primo di essi è costituito dalla nostra rete ferroviaria che nasce dal mettere insieme reti regionali. In precedenza avevamo lo Stato della Chiesa che di ferrovie non ne costruiva, la ferrovia del Regno delle due Sicilie e la splendida ferrovia piemontese voluta dal Cavour che aveva questo *hobby*.

BISSO. Rispondeva anche alla necessità di unificare il mercato nazionale.

GIACOMA. A questo va aggiunto che nella nostra penisola, divisa dagli Appennini, mancano le linee trasversali. Nel dopoguerra si è persa la grossa occasione di far diversa da com'era la nostra ferrovia ed ora è già tanto se essa riesce a soddisfare il trasporto delle persone. Per le merci non possiamo aspettarci niente.

PRESIDENTE. E i carri bimodali?

GIACOMA. Sono una grossa occasione di scontro tra ferrovie e vettori. Negli Stati Uniti hanno già compiuto un'esperienza in proposito: le reti ferroviarie private si sono accorte di non essere in grado di gestire il carro bimodale ed hanno dovuto costituire delle apposite società di commercializzazione. Se la ferrovia in Italia pensa di passare al carro bimodale per fare essa stessa il vettore stradale, prima di tutto perderà una barca di soldi perchè non è in grado di farlo e poi si inimicherà i vettori che vorrebbero adottare il combinato. La ferrovia non può fare il commerciale, deve fare la trazione. Guai se andasse a far concorrenza agli altri vettori.

Il secondo degli impedimenti di cui parlavo prima consiste nella caratterizzazione produttiva e di consumo italiana. A Cantù, ad esempio, zona di cui ho una personale esperienza, prevale l'impresa artigiana. Lì non abbiamo grosse masse di traffico ma per converso abbiamo punti di abitazione e di consumo diffusi capillarmente dovunque. Nel Canavese addirittura hanno il furgoncino che va a vendere i cibi nei vari cascinali. In Italia, quindi, il trasporto su strada è insopprimibile perchè solo esso è in grado di raccogliere la merce dai tantissimi punti di produzione e di distribuzione così capillarmente. Da noi, dunque, la strada non la si ucciderà mai.

BISSO. Bisogna vedere però se potrà sopportare il traffico, anche quello in prospettiva.

GIACOMA. Quando l'autista costerà troppo, il trasportatore andrà a cercarsi la combinazione che in quel momento gli diventerà economicamente più vantaggiosa.

BIAGIONI. Tornando alle bolle di accompagnamento, mi chiedo se la loro eliminazione potrebbe portare ad uno snellimento della situazione.

GIACOMA. Nell'era dell'informatica e della telematica, cui ci stiamo avviando, bisogna eliminare i supporti cartacei. Dovrà essere il mittente della merce che per posta elettronica invia i documenti al destinatario.

FORESE. Il problema non si risolve sostituendo - come pure è stato prospettato - la bolla con una fattura di accompagnamento, che del resto già esiste. Continuare a prevedere una movimentazione cartacea a scorta materiale della merce in un'epoca in cui si parla di attuare le grandi reti telematiche e di scambiare le informazioni su supporto elettronico è un controsenso. Già oggi il problema del mittente e del vettore sia per la fattura sia per la bolla di accompagnamento è un altro. Ad esempio, non è possibile meccanizzare la parte riguardante l'ora e il giorno del ritiro. Non si può, infatti, effettuare questa operazione prima dell'arrivo materiale del vettore al magazzino. E lo stesso tipo di controindicazione c'è per il vettore, soprattutto nel trasporto «a collettame», dove merce e documento ad un certo punto si separano, non hanno più contiguità, non seguono la stessa strada. Infatti nel trasporto «a collettame» il documento va nell'ufficio, la merce invece va da un'altra parte. È abbastanza assurdo pensare di incentrare tutto il controllo fiscale sull'IVA, sulla fase più critica dal punto di vista del controllo: infatti non si è risolto il problema nel modo più assoluto (e lo dico anche per esperienza personale) perchè più del 90 per cento delle contestazioni sulle bolle di accompagnamento o si verificano per errore del notificatore o per infrazioni puramente formali che sull'evasione vera non incidono assolutamente.

Ritengo, pertanto, che sarebbe il caso di ripensare tutto il discorso perchè, in effetti, oggi il mittente ha dei sovracosti non tanto per la compilazione, che avviene automaticamente con i centri meccanografici, quanto per la parte non automatizzata, quella parte che l'Amministrazione italiana ritiene si debba fare ancora con penna stilografica, inchiostro di

china e timbro a secco non contraffattibile. Bisogna pensare che il mittente deve fare un intervento manuale su ogni singola bolla, perchè la data e l'ora del ritiro non può prestamparla in quanto non la conosce, e quindi la delega al magazziniere (che può sbagliare).

Per quanto riguarda il vettore, poi, pensi cosa vuol dire far perdere all'autotreno tre ore di viaggio solo perchè deve aspettare i documenti; e questo avviene tutti i giorni per centinaia di autotreni e, se lo si moltiplica per le migliaia di vettori, ci si accorge quali diseconomie emergono, quando oggi, invece, il documento potrebbe addirittura essere trasmesso alla filiale del vettore in arrivo direttamente dal mittente. Quindi penso che un discorso del genere sia da rivedere, nel senso di non incentrare la fase di controllo su scritturazioni che sono già obbligatorie: non si capisce perchè si vuole fare il controllo là dove diventa forse impossibile, e non lo si vuol fare invece dove è molto più agevole. Io penso sempre anche al discorso del sistema delle imposte di fabbricazione che comportano un onere enorme di controllo per lo Stato, quando invece si potrebbe semplificare il tutto spostando il controllo dalle imposte di fabbricazione alle imposte di consumo, come anche la CEE ha intenzione di fare.

Il discorso del controllo si può fare anche *a posteriori*, a mio avviso, perchè comunque il documento, anche se trasmesso telematicamente, esiste; il fatto negativo è che in Italia

molte volte si persegue l'infrazione formale molto più di quella sostanziale.

CREMONESE. Desidero ringraziare gli onorevoli senatori per averci ascoltato e spero che il nostro intervento sia stato utile. Se avete ancora bisogno di noi, siamo a disposizione perchè è importante questa nuova cultura che si deve creare e portare avanti nel mondo italiano riguardo al trasporto.

PRESIDENTE. Sono io che desidero ringraziare voi anche a nome di tutti i componenti della Commissione. Vorrei pregarvi, in aggiunta alla memoria che avete mandato in risposta ai quesiti, di farci conoscere eventuali vostri suggerimenti anche relativamente ad altre Amministrazioni, che si riverberino però sui trasporti, come i provvedimenti doganali, in quanto a noi potrebbero servire a dare un impulso, anche se indiretto, ad una diversa legislazione su questa materia. Ognuno di noi, avendo alle spalle un Gruppo politico, può essere sensibilizzato perchè ciò avvenga.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 13,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. ETTORE LAURENZANO