

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PUBLIO FIORI

**La seduta comincia alle 15,35.**

ELENA EMMA CORDONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 7 febbraio 2005.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alemanno, Aprea, Armosino, Baccini, Baldi, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Giovanni Bianchi, Bono, Bova, Buon-tempo, Buttiglione, Cicu, Gianfranco Conte, Contento, Delfino, Dell'Elce, Di Teodoro, Dozzo, Fini, Frigato, Galati, Gasparri, Landi di Chiavenna, Manzini, Maroni, Martinat, Martusciello, Marzano, Matteoli, Micciché, Possa, Prestigiacomo, Ramponi, Guido Giuseppe Rossi, Rosso, Saponara, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Sospiri, Spini, Stefani, Strano, Tanzilli, Tremaglia, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte e Vietti sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono cinquantacinque, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Discussione del disegno di legge S. 2557: Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di**

**persone e cose (Approvato dal Senato (5197); e delle abbinare proposte di legge: Gibelli e Caparini; Rosato ed altri; Collavini ed altri (1571-4876-5341) (ore 15,40).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose; e delle abbinare proposte di legge di iniziativa dei deputati Gibelli e Caparini; Rosato ed altri; Collavini ed altri.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi per il dibattito è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*vedi calendario*).

**(Discussione sulle linee generali  
— A.C. 5197)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Pezzella, ha facoltà di svolgere la relazione.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'Assemblea avvia oggi, dopo cinque mesi di esame in Commissione, la discussione del disegno di legge n. 5197, recante delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose, già approvato dal Senato nella seduta del 29 luglio 2004, cui sono abbinare le proposte di legge nn. 1571, 4876 e 5341.

Prima di passare all'illustrazione dell'articolato, rilevo che l'approvazione del provvedimento al nostro esame rappresenta per il settore dell'autotrasporto — considerati, in particolare, l'ampio ventaglio di consensi ottenuto e la rapidità dei tempi — un passo determinante verso quella liberalizzazione del sistema che l'Europa richiede per la reale competitività del mercato e della mobilità delle cose e delle persone.

I cardini dell'impianto normativo del provvedimento di delega sono: relativamente all'autotrasporto di cose, il definitivo superamento del sistema tariffario, che lascia più ampi margini alla contrattazione tra le parti, consentendo alle imprese della domanda e dell'offerta di operare in una logica di mercato; relativamente all'autotrasporto di persone, la possibilità di esercitare le linee non solo in regime di concessione, ma anche con una semplice autorizzazione, il che consente di puntare su operatori molto specializzati, in grado di migliorare la nostra capacità di penetrazione anche sui mercati internazionali, valorizzando soprattutto il settore del turismo.

Relativamente alla revisione delle strutture organizzative pubbliche del sistema dell'autotrasporto, l'orientamento è rivolto ad una crescente specializzazione, onde mettere a disposizione del settore organismi capaci di offrire risposte immediate alle esigenze degli operatori.

Ricordo che l'articolo 1 del disegno di legge in esame reca una delega al Governo per l'adozione di uno o più decreti legislativi per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di servizi automobilistici interregionali di competenza statale, attività di autotrasporto di merci e organizzazione e funzioni delle strutture degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci. Il termine per l'esercizio della delega principale è stabilito in mesi sei dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame. Entro due anni dallo stesso termine, il Governo può adottare ulteriori decreti legislativi, con fini integrativi o correttivi. I decreti legislativi sono adottati tutti su proposta

del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i ministri per le politiche comunitarie, della giustizia e delle attività produttive. Sugli schemi dei decreti saranno chiamate ad esprimere il parere le competenti Commissioni parlamentari.

L'articolo 2 definisce i principi e criteri direttivi cui devono uniformarsi i decreti legislativi.

In particolare, il Governo è chiamato ad assicurare: il riordino delle normative e il loro adeguamento alla disciplina comunitaria, in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale, nonché la concorrenza tra le imprese operanti nell'autotrasporto, sia in quello delle merci sia in quello dei viaggiatori; la sicurezza della circolazione stradale e la sicurezza sociale; il coordinamento tra le disposizioni in materia di qualificazione dei conducenti dei veicoli di cui alla direttiva CE n. 59 del 2003 e il sistema sanzionatorio della patente a punti di cui all'articolo 126-*bis* del nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992 e successive modificazioni). Al riguardo, va ricordato che la delega per l'attuazione, mediante decreto legislativo, della predetta direttiva è contenuta nel disegno di legge comunitaria per il 2004, attualmente all'esame in seconda lettura al Senato, ed in sede attuativa si provvederà — come evidenziato anche dalla XIV Commissione nel proprio parere — a coordinare le due disposizioni in maniera uniforme.

Oltre ai principi e ai criteri direttivi fin qui descritti — che hanno carattere generale, essendo validi per tutte le materie oggetto della delega — il provvedimento in discussione prevede principi e criteri direttivi specifici, riferiti alle singole materie.

In particolare, nella materia dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, il Governo deve assicurare: l'eliminazione delle rendite e dei diritti di esclusività attraverso il graduale passaggio dall'attuale regime concessorio — disciplinato, in sostanza, dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 369 del 1994 — ad un regime autorizzativo; l'introduzione di parametri intesi

ad elevare gli *standard* di sicurezza e di qualità dei servizi; il riordino dei servizi esistenti, nel rispetto delle competenze territoriali in materia di trasporto pubblico; la revisione dell'apparato sanzionatorio, anche con l'introduzione di sanzioni amministrative a carico delle imprese in caso di perdita dei requisiti per l'esercizio dei servizi o — a quanto sembra — di mancato rispetto delle condizioni e prescrizioni contenute nell'autorizzazione per gli adempimenti formali di carattere documentale. In proposito, giova ricordare che sui servizi automobilistici interregionali lo Stato conserva le funzioni ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, articolo 3, comma 1, lettera c).

In materia di autotrasporto di merci, il Governo è chiamato ad introdurre una liberalizzazione regolata del settore, prevedendo il raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi, assicurando inoltre: il superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'autotrasporto delle merci, vale a dire il superamento dell'attuale sistema in base al quale le tariffe massime e minime del servizio sono fissate dal soggetto pubblico; la libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci; la forma scritta dei contratti di trasporto e l'applicazione degli usi e delle consuetudini in caso di controversie legali relative a contratti non in forma scritta; la responsabilità del vettore per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, in particolare di quelle sul carico dei veicoli, sui tempi di guida e di riposo dei conducenti e sulla velocità massima consentita.

Deve, inoltre, essere prevista la responsabilità, ove accertata, anche del committente, del caricatore e del proprietario delle merci, che agiscono nell'esercizio di un'attività di impresa o di pubbliche funzioni; e deve prevedersi la nullità degli effetti derivanti da comportamenti diretti a far gravare sul vettore il peso economico delle sanzioni a carico del committente

per effetto delle violazioni delle norme sulla circolazione stradale e delle altre di cui si è detto.

Sempre in materia di attività di autotrasporto, il Governo deve, altresì, assicurare: l'individuazione di un sistema di certificazione di qualità per il trasporto su strada delle merci a carattere particolare, come le merci pericolose, le derrate alimentari, i rifiuti industriali e tossici o i prodotti farmaceutici; la possibilità di accordi di diritto privato tra le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto e l'introduzione di strumenti che consentano il pieno e puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione.

In proposito, ricordo che attualmente il mercato dell'autotrasporto di merci è disciplinato fondamentalmente dalla legge n. 298 del 1974, che ha istituito l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e che ha previsto il sistema obbligatorio della tariffa a forcilla per i trasporti di merci su strada.

In materia di organizzazione e funzione delle strutture degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci, infine, l'Esecutivo deve procedere al riordino e alla razionalizzazione delle strutture e degli organismi operanti nel settore, in particolare prevedendo l'attribuzione alla Consulta generale per l'autotrasporto delle funzioni di proposta degli indirizzi e delle strategie di governo del settore, anche in materia di controllo, monitoraggio e studio.

Il Governo, altresì, deve assicurare la riforma del comitato centrale dei comitati provinciali per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, in particolare prevedendo l'attribuzione ad essi anche di compiti di gestione operativa.

La riforma del sistema organizzativo deve avvenire nel rispetto delle professionalità esistenti. Infatti, il riordino si rende necessario a seguito del passaggio alle province, disposto dal decreto legislativo n. 112 del 1998, di alcune funzioni precedentemente svolte dai comitati provinciali e dal comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori.

L'articolo 3 del disegno di legge in esame abroga l'articolo 3 del decreto-legge n. 256 del 2001, che detta una norma di interpretazione autentica dell'ultimo comma dell'articolo 26 della legge n. 298 del 1974. In sostanza, l'articolo 3 è collegato alla scelta del provvedimento in esame di preferire il contratto in forma scritta, come si è visto all'articolo 2, comma 2, lettera b), numeri 4) e 6). Occorre ricordare, infatti, che la legge n. 298 del 1974 prevede che al momento della conclusione del contratto di autotrasporto di cose per conto di terzi chi effettua il trasporto debba annotare nella copia del contratto da consegnare al committente gli estremi dell'iscrizione all'Albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, da cui risulti il possesso dei requisiti di legge. L'omissione comporta la nullità del contratto.

L'articolo 3 del decreto-legge n. 256 del 2001, che si intende ora abrogare, stabilisce che la norma suddetta si interpreta nel senso che l'obbligo di annotare i dati sulla copia del contratto di trasporto non implica l'obbligo di utilizzare la forma scritta per il contratto di trasporto e che, pertanto, l'annotazione deve essere fatta — se non è fatta il contratto è nullo — soltanto nel caso in cui le parti abbiano scelto di stipulare il contratto in forma scritta.

Il disegno di legge in esame prevede, quindi, alla luce della abrogazione anzidetta, a dettare una disciplina per la composizione delle controversie, prevedendo la decadenza delle azioni da esercitare e dando alle parti la facoltà di procedere di comune accordo in sede arbitrale. Anche per le azioni legali già in essere alla data di entrata in vigore della presente legge è data facoltà alle parti di ricorrere in sede extragiudiziale.

L'articolo 4, infine, stabilisce che dall'attuazione del provvedimento in esame non devono derivare oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Ciò premesso, va evidenziato come un elemento centrale dello spirito in cui si inquadra il disegno di legge sia quello di attribuire ad organismi quali la Direzione

della motorizzazione civile, la Consulta generale dell'autotrasporto e l'Albo degli autotrasportatori la funzione di strutture in grado di sostenere il grande processo di trasformazione che sta attraversando il settore, mettendole in condizioni di svolgere un ruolo di forte pressione e di modernizzazione, che va orientato verso il raccordo del sistema dei trasporti e della logistica verso nuove frontiere, ovvero verso un sistema funzionalmente integrato di trasporti e logistica, che dà l'esatto concetto di come trasporti e logistica debbano diventare un'unica cultura, espressa da aziende strutturalmente ed organizzativamente capaci di rispondere ai nuovi mercati globali.

I tempi di tale processo stringono e le risposte devono essere immediate e certe, ma senza che con questo il Parlamento abdichi al suo ruolo, che è quello di legiferare con spirito costruttivo e finalizzato. Le aziende di settore, ma anche le imprese manifatturiere, le imprese agricole, le imprese del commercio, hanno necessità di avere operatori competitivi capaci di razionalizzare i loro processi organizzativi per operare offrendo servizi a costi sempre più bassi, qualitativamente efficienti e fortemente competitivi, sia rispetto alle imprese di autotrasporto e logistica dei concorrenti storici dell'Italia, Francia e Germania, sia soprattutto rispetto ai paesi dell'est.

Peraltro, l'impianto normativo, così com'è formulato, lascia la possibilità di un monitoraggio dell'evoluzione dell'assetto delle regole quando dai principi per il riassetto del settore, contenuti nelle leggi in esame, passa ai decreti legislativi di attuazione rispetto alle tre materie oggetto della delega. Al comma 3 dell'articolo 1 è previsto, infatti, che gli schemi dei decreti legislativi siano trasmessi entro sei mesi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica, perché su di essi sia espresso parere entro 30 giorni dalla data di trasmissione dai competenti organi parlamentari.

**PRESIDENTE.** Onorevole Pezzella, dovrebbe concludere...

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, in verità le considerazioni che sto svolgendo sono particolarmente articolate. Le chiedo pertanto l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo integrale della mia relazione.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Pezzella; la Presidenza lo consente sulla base dei consueti criteri.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

PAOLO UGGÈ, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lusetti. Ne ha facoltà.

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole relatore, signor sottosegretario, il disegno di legge in esame, pur essendo ispirato dall'intento condivisibile di procedere ad una riorganizzazione del settore dell'autotrasporto di persone e merci, a nostro avviso appare caratterizzato da numerosi limiti sia di natura metodologica, sia di tipo sostanziale.

Per quanto riguarda il metodo — credo non le sfugga, signor sottosegretario, visto che lei stava dall'altra parte della barricata fino a poco tempo fa — il Governo dimostra, ancora una volta, la sua scarsa considerazione nei confronti delle Assemblee rappresentative laddove affida ad una delega amplissima e sostanzialmente priva di adeguati principi e criteri direttivi un tema che investe un settore avente rilevanti implicazioni economiche e sociali. D'altra parte, non è la prima volta che il Governo si comporta così: cito per tutti la delega amplissima sul mercato del lavoro che ha prodotto anche qualche disastro in termini di concretezza nel decreto legislativo delegato.

Purtroppo, tale errore si perpetua anche nel provvedimento in esame. Infatti, l'articolo 1 del disegno di legge contiene la

norma di delega che dovrà concretizzarsi in uno o più decreti nel termine di sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge. La delega ha per oggetto il riassetto normativo dei seguenti ambiti: servizi automobilistici interregionali di competenza statale; attività di autotrasporto e contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto terzi; organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci.

Le tematiche affrontate sono dunque tante ed anche molto ampie. Peraltro, sebbene il testo sia stato ampiamente modificato, nel corso dell'esame in Commissione al Senato, a seguito dell'approvazione di tante proposte emendative presentate dai gruppi di opposizione, dobbiamo constatare che non si è potuto continuare a lavorare con lo stesso spirito costruttivo alla Camera dei deputati, in quanto la maggioranza si è chiusa totalmente, esprimendo incondizionatamente parere contrario su tutte le proposte emendative dell'opposizione. È evidente quindi che non siamo soddisfatti per il trattamento riservato alle nostre proposte emendative; questo lo dico al collega Pezzella, il quale con molto impegno ha svolto la relazione introduttiva di questo dibattito. Per questo motivo, permangono a nostro avviso nel testo ancora numerosi elementi di criticità, che invece avremmo voluto modificare attraverso l'azione emendativa. Tali elementi non ci consentono dunque di mutare il nostro giudizio complessivamente negativo sul provvedimento in esame, anche se non è escluso che il dibattito in Assemblea potrà forse modificare il nostro atteggiamento; vedremo, al riguardo, la disponibilità da parte della maggioranza e del Governo.

Il provvedimento si caratterizza, in primo luogo, per la pluralità e per la genericità degli oggetti della delega — per la verità, lo stesso relatore Pezzella, nella parte finale del suo intervento, mi pare abbia evidenziato tale aspetto —, che presenta un forte impatto sull'intero settore

dell'autotrasporto di persone e cose. L'attuale impianto della delega consente al Governo di intervenire a proprio piacimento in settori molto delicati, in relazione ai quali sarebbe stata doverosa, a mio avviso, una più precisa individuazione delle linee direttrici, lungo le quali si snoderà il riassetto normativo del settore. La volontà del Governo di procedere ad una riforma dei settori interessati, senza alcun tipo di coinvolgimento del Parlamento — lo ha detto l'onorevole Pezzella poco fa — e senza che sul tema si proceda ad una riflessione più approfondita, è confermata dalla possibilità, attribuita al Governo, di emanare comunque i decreti legislativi, anche nel caso in cui le Camere non abbiano espresso il proprio parere nel termine assai ridotto di trenta giorni.

Se volessimo entrare nel merito del provvedimento in discussione, il punto centrale dell'intervento in merito ai servizi automobilistici interregionali di competenza statale è il passaggio dal regime della concessione a quello dell'autorizzazione per l'espletamento del servizio di trasporto di persone. Sebbene possano essere anche condivisibili le finalità di fondo che ispirano tali modifiche (come ad esempio l'eliminazione di eventuali rendite e dei diritti di esclusività connessi con il regime concessorio), il provvedimento non sembra prendere in considerazione il problema, che noi giudichiamo fondamentale, della tutela dell'universalità del servizio di autotrasporto interregionale di persone. Si pensi, ad esempio, ad alcune zone dell'entroterra meridionale — so che il collega Gibelli, eletto nei collegi del nord, non è molto interessato a questo tipo di apprezzamento del Mezzogiorno, ma siccome fa parte di un Governo che ha fatto del Mezzogiorno una sorta di battaglia campale in campagna elettorale, ritengo sia utile fare riferimento a quelle zone dell'entroterra meridionale —, che a causa della loro collocazione geografica sono garantite nei collegamenti con il resto del paese proprio attraverso le autolinee regionali, piuttosto che attraverso altri mezzi di trasporto.

A tale proposito, il disegno di legge in discussione non specifica quali saranno le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni né quali criteri verranno presi in considerazione per riconoscere l'esercizio dell'attività di trasporto di persone e per garantire agli utenti la qualità, la sicurezza e l'efficienza del servizio.

Con riferimento al settore dell'autotrasporto di merci, il provvedimento in esame contiene alcune disposizioni che potrebbero anche essere ritenute necessarie al fine di adeguare il settore agli *standard* europei nonché alla stessa normativa comunitaria in materia di tutela della concorrenza. Mi riferisco, in particolare, alla eliminazione del sistema delle cosiddette tariffe a forcilla (articolo 2).

La tariffa a forcilla può, infatti, essere considerata una misura che ha effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla libera prestazione dei servizi e, in quanto tale, potrebbe sollevare problemi di compatibilità con la disciplina comunitaria. Tuttavia, proprio per tale ragione, è opportuno un suo rapido superamento, anche perché quelle regole non hanno garantito qualità, efficienza e sicurezza nel servizio del trasporto su strada.

Quindi, da un lato, è giusto superare il sistema delle tariffe a forcilla, ma, dall'altro, non riteniamo che una liberalizzazione selvaggia, *sic et simpliciter*, del sistema tariffario produca di per sé, essendo priva di qualsiasi orientamento pubblico rispetto a comportamenti sostenibili, virtuosi e sicuri, politiche positive per l'intera collettività, inclusi gli autotrasportatori.

Chiediamo tariffe coerenti con le indicazioni del Piano generale dei trasporti e della logistica, allegato come documento tecnico al decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001. Cito una data che è antecedente alle elezioni politiche (quindi, è evidente che si tratta del Piano generale dei trasporti e della logistica del ministro Bersani, del Governo dell'Ulivo); non lo faccio per motivi di campagna elettorale, perché stiamo discutendo un provvedimento che è nell'interesse del paese. Capisco che la maggioranza di oggi, l'opposizione di allora, possa

in qualche modo non condividere questo piano dei trasporti, ma chiedo al Governo Berlusconi (lei ancora non ne faceva parte, signor sottosegretario), al Governo di destra che sta governando questo paese, il motivo per cui non si sia ancora dotato di un nuovo piano dei trasporti e della logistica se non condivide quello precedente.

La cosa peggiore, a mio avviso, è l'assenza totale di una strategia e di una politica dei trasporti entro cui collocare non solo la politica delle infrastrutture, ma anche quella di liberalizzazione e riassetto dell'autotrasporto. Questo Governo, in particolare, ha condotto una battaglia sulla liberalizzazione dei servizi che non si è manifestata in Parlamento; anzi, abbiamo assistito a cose molto dubbie sotto questo profilo. Mi aspettavo qualcosa di diverso da un Governo di destra che aveva promesso la liberalizzazione per tutto e per tutti, ma che, in realtà, non ha fatto niente. Voglio altresì ricordare che un'altra parte del provvedimento ripropone, credo in maniera troppo debole, il tema della responsabilità condivisa e accertata tra committente e vettore.

Nella situazione attuale, che il provvedimento non corregge a sufficienza, vi sono responsabilità scaricate sull'autotrasportatore, il quale sottoscrive contratti, spesso anche orali, già sapendo che non rispetterà i turni di guida e di riposo perché gli vengono chiesti tempi di consegna delle merci talmente rapidi che, rispettando i limiti di velocità e i turni di guida e di riposo, non sarebbe in grado di garantire. Si tratta, quindi, di un sistema imprenditoriale di distribuzione delle merci e di rifornimento dei magazzini che viene sostanzialmente scaricato sull'autotrasportatore, che deve fare i salti mortali — e anche di più — per rispettare i tempi di consegna. Parlo di situazioni a lei note, sottosegretario Uggè.

Crediamo, pertanto, che i correttivi che vorremmo introdurre al sistema tariffario andrebbero nella direzione di una migliore condivisione delle responsabilità tra vettore e committente.

Chiediamo, inoltre, un sistema tariffario specifico per le merci pericolose, tale

che la tariffa cresca in modo esponenziale rispetto alle distanze percorse. Una legge tedesca vigente incentiva il trasporto merci pericolose su ferrovia, fino ad arrivare ad un divieto per percorsi superiori a 200 chilometri, nel qual caso la merce pericolosa deve essere obbligatoriamente trasferita su ferrovia.

Un altro modo per ottenere un risultato simile è quello di scoraggiare il sistema di trasporto merci su strada, almeno per quanto riguarda le merci pericolose, introducendo un sistema tariffario che — appunto — scoraggi la percorrenza delle merci su strada per lunghe distanze, sempre puntando sull'obiettivo finale.

Per quanto riguarda il tema del disincentivo del viaggio di ritorno a vuoto, forse molti colleghi non sanno che, secondo una precisa stima, circa il 40 per cento dei TIR in circolazione sulle nostre strade viaggia a vuoto. Infatti, non avendo predisposto l'Agenzia nazionale per la logistica — come previsto dal piano generale dei trasporti predisposto dal ministro Bersani, vale a dire dal Governo dell'Ulivo —, ogni piccolo autotrasportatore agisce in proprio, sordinato dalle altre realtà produttive e quindi, in qualche modo, si « autosfrutta » in modo insufficiente perché effettua viaggi di andata a pieno carico e viaggi di ritorno quasi sempre senza merci.

Questo problema di inefficienza del sistema comporta emissioni inquinanti aggiuntive — veniamo tutti dalla « domenica di passione » in cui le amministrazioni di molte città sono state costrette a proibire il traffico per l'inquinamento atmosferico — ed alimenta una domanda per infrastrutture che vengono utilizzate per TIR che viaggiano spesso a vuoto.

A nostro avviso, il sistema tariffario dovrebbe avere una particolare attenzione alla distribuzione delle merci in ambito urbano, perché, in base a studi effettuati, nel nostre città circa il 25 per cento del traffico complessivo è rappresentato dal traffico di merci e non di passeggeri, al quale solo occasionalmente si dedica attenzione in ordine a processi di riorganizzazione, a centri multifunzionali di distribuzione, all'utilizzo di veicoli a basso im-

patto ambientale, alla promozione del conto terzi, invece del conto proprio, che non ha il problema della sosta.

Quindi, onorevoli colleghi, emerge la necessità di un meccanismo complessivo di riorganizzazione per ridurre la quantità di traffico merci nelle nostre realtà urbane, soprattutto in certi orari di congestione del traffico, per garantire la sostenibilità e la riduzione delle emissioni inquinanti. Tale meccanismo, per promuovere comportamenti virtuosi e per sostenere le nostre amministrazioni locali che stanno faticosamente predisponendo i piani in tal senso, ovviamente d'intesa con il mondo dell'autotrasporto e del commercio — ossia con i protagonisti del settore — ha però bisogno di un sistema tariffario.

Per quanto riguarda l'organizzazione e le funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci, l'esigenza di procedere ad un riordino delle strutture operanti nel settore dell'autotrasporto si giustifica alla luce del passaggio alle amministrazioni provinciali, con il decreto legislativo n. 112 del 1998, di una pluralità di funzioni relative alla tenuta degli albi provinciali degli autotrasportatori. Ma, anche in questo caso, il Governo non chiarisce in modo sufficiente le modalità e i contenuti della riforma. In particolare, non viene preso in adeguata considerazione il profilo del riparto delle competenze tra Stato e regioni, sussistente nella materia di « grandi reti di trasporto e di navigazione », di cui all'articolo 117, terzo comma, della Costituzione.

Non vi è dubbio, infatti, che, ai sensi del nuovo Titolo V della Costituzione, la materia del trasporto delle merci su gomma, ad eccezione degli aspetti che riguardano la tutela della concorrenza e che come tali rientrano nell'esclusiva competenza statale, debba trovare spazio anche nell'ambito delle competenze legislative concorrenti delle regioni.

Infine, quanto ai profili comunitari emergenti dal trasporto di persone e di merci, sarebbe auspicabile che il Governo, nella sua ansia riformatrice — anche se si tratta di un Governo di destra — tenesse in

maggior considerazione la disciplina comunitaria relativa alla tutela dei lavoratori che effettuano operazioni di autotrasporto e il riconoscimento delle qualifiche professionali dei trasportatori. Si tratta di una considerazione che ho sempre svolto al sottosegretario Uggè, conoscitore della materia perché in precedenza si trovava sempre dall'altra parte.

Onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, per le ragioni sopra esposte il gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo, sebbene riconosca l'enorme importanza del provvedimento, reputa le scelte del Governo e il suo operato molto deboli politicamente. Soprattutto, li consideriamo privi di una strategia di lungo periodo e non idonei a recepire ed interpretare correttamente le istanze di modernizzazione che pure vengono da questo delicato e rilevante settore dell'economia nazionale.

In tale sede non esprimiamo il nostro parere perché comunque ci aspettiamo disponibilità da parte del Governo e della maggioranza a valutare con attenzione i nostri emendamenti. Come sa il Presidente, essi non sono molto numerosi. Il Governo ne ha già preso conoscenza e non si tratta di proposte emendative ostruzionistiche, come qualche volta viene affermato. Al contrario, si tratta di emendamenti che tendono a migliorare il provvedimento e ad indirizzarlo verso quel percorso di effettiva modernizzazione di cui ha bisogno il nostro paese.

È, altresì, evidente che se il Governo e la maggioranza indirizzeranno nei confronti dell'opposizione segnali di disponibilità rispetto ai problemi posti, saremo comunque aperti a rivedere il nostro atteggiamento. Se, invece, non dovesse cambiare nulla, saremo costretti a rimarcare il giudizio negativo che abbiamo non solo sul provvedimento in oggetto, ma sull'intera politica del Governo e della maggioranza che lo sostiene.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Gibelli. Ne ha facoltà.

**ANDREA GIBELLI.** Signor Presidente, signor sottosegretario, il provvedimento in

oggetto — al di là delle considerazioni svolte dall'onorevole Lusetti — non è il punto di partenza di un processo di riforma, ma quello terminale di una lunga fase di confronto con il settore dell'auto-transporto, rappresentato dalle varie sigle. Tale percorso ha trovato il primo confronto reale e concreto con il Parlamento al Senato. Oggi si vuole evitare la strumentale — voglio proprio usare questa espressione — ripetizione di polemiche; esse, infatti, non sono dovute alla delega né all'accordo con le maggiori sigle di rappresentanza del settore dell'autotrasporto né a quello da ricercare in Parlamento. Pertanto, alla Camera si è fatta la scelta — condivisa anche dal sottoscritto — di procedere in maniera celere verso l'approvazione di questo provvedimento.

Tale percorso è reso necessario, come testimoniato anche dalla presenza di alcuni emendamenti presentati a mia firma da parte del gruppo della Lega, che rendono esplicite talune condizioni comprese nel provvedimento in esame e che hanno rappresentato oggetto di discussione. Tali condizioni saranno contenute in tutti quei decreti attuativi che man mano, attraverso lo strumento in esame, troveranno una puntuale definizione. Ciò al fine di evitare ancora una volta che, dietro la volontà, a mio modo di vedere pretestuosa, di precisazione della delega, vi sia sempre ed incondizionatamente una logica volta a prevedere tutto aprioristicamente. In numerose occasioni la Lega nord, anche nei confronti di questo Governo, ha preteso maggiore precisione nelle leggi delega, ma non in questo caso, non soltanto perché le discussioni svoltesi in Commissione hanno consentito di definire in modo puntuale e concreto i principi e criteri direttivi, ma anche perché tali principi e criteri direttivi sono figli di accordi già in essere con le parti sociali.

La riforma in esame si colloca a distanza di molti anni dall'adozione di strumenti normativi ormai superati. È stato fatto riferimento all'abrogazione delle tariffe a forcilla: si tratta di un passo molto importante, anche per quanto riguarda il passaggio non facile ad un'economia real-

mente di mercato. È una sfida che il Governo di centrodestra deve assolutamente vincere, ma restano all'orizzonte alcune questioni che non posso non precisare.

Quando si fa riferimento al Piano generale dei trasporti e della logistica, adottato nel marzo 2001, occorrerebbe ricordare a tutti che una lettura puntuale di tale strumento non sta a dimostrare altro che una serie di buone intenzioni. Il Piano generale dei trasporti e della logistica predisposto dal ministro Bersani era e rimane un piano di buone intenzioni accademiche: è un buon esercizio per qualche tesi di laurea, ma con poca attinenza con la realtà e le esigenze di questo paese. Il gruppo della Lega nord ha più volte manifestato tale critica. Cito il dibattito legato alla legge obiettivo: da una parte, veniva sottolineata in modo accademico la necessità di reinfrastrutturare il paese; dall'altra, mentre il Governo di centrodestra, con la legge Lunardi, attuava la sua prima riforma, vi era un in aula un'opposizione di tipo strumentale.

Anche in questa circostanza, è importante sottolineare alcuni aspetti fondamentali del provvedimento in esame. Al di là della necessità storica che ho precedentemente indicato, da tempo si richiede l'adeguamento della normativa alla disciplina comunitaria. Vi è stata al riguardo un'ampia discussione al Senato, nonché, per quanto riguarda le modalità attuative, un confronto con le parti interessate. Il principio della concorrenza è stato presentato in numerose occasioni come il termine di paragone ultimo per uno Stato moderno, ma ci si è, di fatto, scontrati con la realtà di un paese costruito su un sistema di trasporti di vecchia concezione, particolarmente parcellizzato ed esposto sia alla concorrenza dei paesi che si sono infrastrutturati e riorganizzati in maniera molto rapida e che fanno parte dell'Unione europea da lungo tempo, sia a quella dei paesi appena entrati nell'Unione europea, come la Lega nord sottolinea da molto tempo.

Perché dico questo? Perché, ascoltando gli operatori del settore, nulla è stato mai

obiettato sulla necessità di favorire la concorrenza, ma sempre, in ogni occasione — ed io ritengo che questo provvedimento vada in tale direzione —, si è rappresentata l'esigenza di individuare una serie di meccanismi che consentissero condizioni di concorrenza leale. Il settore dell'autotrasporto, pur attraversando un momento di crisi e pur dovendo sopportare costi strutturali non in linea con la media europea, vuole accettare la sfida del mercato. Ma è di tutta evidenza che tale sfida non può essere accettata qualora essa provenga da imprese straniere che non rispettano le regole che noi ci stiamo dando. L'aver previsto in questo provvedimento l'individuazione di una serie di elementi che favoriscono i controlli consente al nostro sistema di autotrasporto di accettare questa sfida, evitando che accada quanto avvenuto negli anni passati, prima e durante il Governo di centrosinistra, dove solo a parole è stata posta in evidenza la necessità di liberalizzare il mercato, ma poi, nei fatti, si è posto il settore in una situazione tale da non reggere, per taluni aspetti, la concorrenza dei vettori stranieri, che si presentavano sul nostro mercato senza l'obbligo di rispettare quelle regole che noi oggi cerchiamo di fissare.

In questo provvedimento sono contenuti elementi che ritengo assolutamente importanti e condivisibili; tra questi, l'adeguamento alla normativa europea in tema di concorrenza e di sicurezza. Quest'ultimo aspetto è oggetto di appositi emendamenti che la Lega Nord ha presentato in modo da riproporre in Assemblea la discussione svoltasi con le parti sociali in Commissione.

Mi appresto quindi ad illustrare le nostre proposte, che mi auguro siano valutate dal sottosegretario Uggè con lo stesso spirito che ci ha permesso di lavorare bene in Commissione. Con tali proposte, si intende porre l'accento su alcune necessità che mi auguro vengano recepite.

La prima proposta ha rappresentato per la Lega Nord una battaglia storica; mi riferisco all'introduzione del cosiddetto certificato di abilitazione professionale. Questo certificato è stato oggetto di discus-

sione in occasione dell'esame del provvedimento che aveva ad oggetto la modifica del codice della strada. In quella circostanza, per merito dell'attuale Governo, si sono introdotti meccanismi che consentono di migliorare la sicurezza sulle strade. Come è noto, l'adozione della cosiddetta patente a punti ha consentito, rispetto al passato, di salvare circa il 20 per cento di vite in più; questo rappresenta di per sé un buon motivo per andare avanti in questa direzione. Tuttavia, come già ebbi modo di rilevare durante l'esame di quel provvedimento, non si può porre sullo stesso piano chi, come utenza privata, percorre con la propria auto quindicimila o ventimila chilometri l'anno e chi si trova a dover percorrere, per ragioni di lavoro, centomila o duecentomila chilometri l'anno.

Considerando le esperienze degli altri paesi in questo campo, abbiamo rappresentato (e di questo mi auguro che il sottosegretario Uggè renda testimonianza in sede di replica e in fase di esame degli emendamenti) la necessità di rimodulare la normativa con un provvedimento che consenta di porre su piani diversi funzioni differenti dell'utilizzo della patente. Questo, evidentemente, non deve togliere nulla al rigore previsto in termini di sicurezza stradale; ma occorre, ripeto, porre su piani diversi l'utenza in ordine all'uso che si fa della patente, professionale o privato.

Per quanto riguarda invece gli incentivi, il sottosegretario sa che, abbinata al presente disegno di legge, vi è una proposta « storica » della Lega Nord, che ha sempre ribadito, in ogni occasione, la necessità non solo di favorire veicoli a bassa emissione di idrocarburi, ma anche di razionalizzare la rete infrastrutturale che — voglio precisare — ha trovato il proprio rilancio dopo l'approvazione della « legge obiettivo ».

Molti studi concordano — e tra l'altro nel piano dei trasporti della logistica adottato dal centrosinistra poco si parla di questo aspetto (paradossalmente!) — sul fatto che sarebbe sufficiente oggi razionalizzare la rete dei trasporti per rendere questi ultimi molto più veloci, creando

semplicemente le condizioni per passare, attraverso alcune forme di incentivi, dal trasporto diurno a quello notturno per talune tipologie di merci. Alcuni di questi studi affermano addirittura che, spostando nelle ore notturne soltanto il 15 per cento del traffico pesante, verrebbe meno l'80 per cento degli ingorghi sulle principali arterie infrastrutturali nazionali. Mi riferisco alla tangenziale di Milano, al passante di Mestre, alle tangenziali di Torino, ai valichi e via via, passando per il centro Italia, in particolare al raccordo anulare di Roma, che, purtroppo, risente di quelle tristi cronache giornaliera di ingorghi che non fanno onore ad un paese moderno, il quale, proprio attraverso questi rallentamenti sulla propria rete, fa registrare quel *gap* negativo che non consente alle nostre imprese di consegnare le merci in tempi ragionevolmente brevi.

Si tratta, purtroppo, di un ritardo che abbiamo accumulato in quarant'anni, mentre negli ultimi anni, attraverso l'adozione di quei provvedimenti che hanno reintrodotto gli affidamenti all'alta velocità e all'alta capacità, i lavori sono ripresi ed è merito nostro: la possibilità del trasferimento di parte delle merci sull'alta velocità ferroviaria consentirà al paese di essere realmente moderno.

È notizia di questi ultimi giorni che alcuni lavori sarebbero bloccati: basterebbe percorrere l'autostrada A1 da Piacenza a Milano per rendersi conto di quante persone stiano lavorando all'alta velocità, in quel tratto importante che affianca la principale autostrada del paese, e sarebbe sufficiente guardare l'avanzamento di quei lavori per rendersi conto che, evidentemente, si vuole fare tanta demagogia preelettorale; i fatti, però, sono lì in vista e non c'è bisogno né di *spot* pubblicitari né di articoli sui giornali: basta vedere le opere!

Un altro elemento, che fa parte del pacchetto di emendamenti che ho inteso presentare non per modificare il provvedimento — lo voglio dire — ma per ribadire e precisare le considerazioni che abbiamo svolto, è quello della necessità di utilizzare unità mobili specializzate della polizia lo-

cale, la polizia «stradale»... Mi scuso del *lapsus* poiché vi è anche il trasporto pubblico locale che mi tedia in Commissione e, quindi, mi perdonerà il sottosegretario Uggè.

Dicevo, quindi, della necessità di utilizzare unità mobili specializzate della polizia stradale in modo tale da avere sempre la possibilità di valutare soprattutto vettori stranieri, che, in ogni occasione, si presentano sulle nostre reti infrastrutturali nelle condizioni di marcia non rispettose delle regole che ci siamo dati.

E con ciò ritorno alle questioni iniziali: il nostro sistema vuole accettare la sfida, ma vuole che vi siano regole per tutti. Il nostro sistema, e il provvedimento in esame è nato per questo, ha la necessità che tutti rispettino le regole e che non vi siano situazioni nelle quali, invece, esse vengano rispettate solo dalle nostre aziende di autotrasporto, e ciò anche per una questione di etica del lavoro, che non viene mai citata in Parlamento.

Le nostre aziende vengono continuamente superate da quelle francesi o tedesche, che si sono efficacemente ristrutturata — tocca a noi colmare il divario —, ma anche e soprattutto da aziende di trasporto che non rispettano le regole. Quante volte accade che l'autista di turno metta in conto — in relazione al valore complessivo della merce trasportata — il rischio di vedersi privato della patente o del camion? Questo è inaccettabile per un paese moderno! Sottolineiamo ancora una volta che l'esigenza di disporre di unità di polizia stradale che controllino una serie di parametri sulle autostrade nasce dalla volontà di mettere le nostre imprese al riparo da questo tipo di concorrenza.

L'ultimo aspetto che desidero trattare riguarda un altro tipo di verifica (con riferimento alla quale preannuncio che presenteremo un ordine del giorno di contenuto generico per lasciare la più ampia libertà nella individuazione degli strumenti più idonei): gli operatori del settore, gli autisti, i piccoli padroncini o le grandi e medie imprese di autotrasporto di questo paese hanno sollevato il problema della capacità di molti autisti extracomu-

nitari di condurre un mezzo pesante. Infatti, sui camion vengono messe persone che non sono in condizione di condurli nel pieno rispetto delle regole e, quindi, secondo le modalità che ogni cittadino di questo paese pretende.

Vogliamo che vengano individuati uno o più strumenti che consentano di trattare con il massimo rigore colui il quale viene nel nostro paese per guidare un mezzo pesante e « butta via » la patente: bisogna individuare, con la necessaria fermezza, criteri atti ad evitare che, dopo qualche anno, ritroviamo la stessa persona sulle nostre strade!

In conclusione, ritengo che il disegno di legge in esame, già approvato dal Senato, debba completare l'*iter*. Continuiamo quel confronto positivo che è stato condotto fino ad oggi con le parti interessate, non in nome della concertazione (termine che al centrodestra non appartiene), ma in nome di un'onesta discussione che ha permesso al disegno di legge in parola di « uscire » dalle aule del Parlamento e di costituire oggetto di dialogo vero degno di un paese moderno.

Il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose va iscritto nel novero delle riforme che, in questi quattro anni di Governo, abbiamo costruito insieme. Grazie (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, vorrei inserire il discorso sull'autotrasporto in un quadro più generale.

Il sistema dei trasporti, la mobilità e le città sono il sistema nervoso del nostro paese: un paese che si muove sempre, in molti modi, ormai a fatica; un paese che è Europa e Mediterraneo. Guardare seriamente al sistema dei trasporti e della mobilità vuol dire vedere il tramite di relazioni umane, culturali ed economiche, la trama su cui vogliamo corrano relazioni di pace; vuol dire conoscere l'economia, di cui il trasporto è componente essenziale e di cui la logistica è l'allungamento della

catena del valore aggiunto; vuol dire imbattersi nel grande tema della sicurezza (cito, per semplificare, il disastro ecologico al largo della Galizia, la tragedia di Linate, la strage dovuta agli incidenti stradali, il recente disastro di Crevalcore); vuol dire incrociare le città, i luoghi dove si concentrano spostamenti e relazioni, ma anche congestione ed inquinamento, in cui i diritti essenziali sono vissuti simultaneamente, qualche volta in modo contraddittorio (penso al diritto alla mobilità insieme al diritto alla salute e insieme al diritto allo sciopero).

Insomma, guardare al sistema dei trasporti e della mobilità vuol dire introdursi nel grande tema delle libertà.

Il Governo dell'Ulivo aveva dato un'accelerazione ad un processo nuovo, rompendo le inerzie del passato. Aveva iniziato a dipanare i problemi e ad affrontarli in modo organico con una visione di sistema. Oggi, invece, il Governo sta facendo girare il motore a vuoto, con la leva del cambio in folle: il motore si surriscalda, ma la macchina non parte.

Il sistema dei trasporti italiano è vulnerabile, fragile, squilibrato tra le modalità e tra nord e sud. È congestionato su molte direttrici e rischia di non essere sostenibile dall'ambiente. È insicuro ed è segnato da forti vincoli organizzativi e gestionali. Su questa realtà difficilissima, il Governo dell'Ulivo si è misurato ed è intervenuto, perché ha visto con lucidità la possibilità che questo sistema, lasciato a se stesso, si sarebbe tradotto in un freno all'espansione delle aree più avanzate del paese e, insieme, in un fattore di blocco dei processi di sviluppo indispensabili nelle aree più arretrate, oltre che di congestionamento irrimediabile delle aree urbane.

Il difficile lavoro ben impostato aveva, come precise priorità, il mare, la ferrovia, la strada, e insieme, l'intermodalità, la logistica, la capacità di impresa, la concorrenza, l'innovazione tecnologica, la modernizzazione gestionale ed organizzativa, la sostenibilità ambientale, il riequilibrio territoriale, la sicurezza. Il tutto ordinato

secondo i nostri quattro punti cardinali: le città, le reti, l'Europa ed il Mediterraneo.

Queste sono le architravi del Piano generale dei trasporti che non è un'esercitazione accademica — come diceva il collega Gibelli —, ma la legge, frutto di un lungo lavoro e di una visione moderna, innovativa ed europea. Anzi, quando si incontra il Piano generale dei trasporti del ministro Bersani — è un consiglio — bisognerebbe fermarsi perlomeno un minuto, fare un inchino e poi continuare a parlare, perché rimane un punto di riferimento essenziale per il futuro del nostro paese! Il Piano generale dei trasporti ha, come linee guida, il riequilibrio modale e territoriale, l'integrazione dei sistemi di trasporto con i sistemi economici locali, le città, l'Europa, il Mediterraneo. Prevedeva che le opere pubbliche necessarie fossero realizzate velocemente secondo rigorose priorità, con una programmazione legata alla programmazione territoriale, di intesa con Stato, regioni ed enti locali, con la tutela dell'ambiente, la trasparenza degli appalti e la certezza delle risorse. Prevedeva, altresì, che gli investimenti andassero alle nuove opere ed alla riqualificazione di quelle esistenti, alle grandi opere e a quelle minori, con una programmazione ordinaria, con i nodi, con la difesa del suolo e delle reti idriche.

Invece, al Piano generale dei trasporti è stata sostituita da Lunardi una delibera CIPE in cui c'è un approccio approssimativo e contraddittorio fatto di scelte scoordinate, insufficienti e sbagliate. C'è un elenco di 270 opere in gran parte non finanziate, un'insofferenza verso i sindaci (altro che la *devolution*!) e verso la sostenibilità ambientale. Ci sono doppi regimi normativi, modifiche delle regole sulla trasparenza e sulla tutela della concorrenza. Non c'è il trasporto marittimo, non c'è il trasporto aereo, non c'è il trasporto pubblico locale. Non c'è l'autotrasporto. Non c'è la sicurezza stradale. Non ci sono le città. Non c'è l'Europa. Non c'è il Mediterraneo. Non c'è l'Italia! Questo è il punto.

Ma noi non gioiamo, pur essendo all'opposizione, di questa situazione dram-

matica, di quella che un importante quotidiano economico ha definito « un operoso pantano ». Noi non gioiamo di questo, perché il nostro paese nel futuro ha bisogno di infrastrutture.

L'Italia ha bisogno di moderne infrastrutture, e noi chiediamo di aprire nuovi cantieri (non di inaugurare quelli vecchi) e di realizzare le infrastrutture necessarie — condivise — presto e bene. L'Italia è un grande cantiere aperto, attraverso le iniziative dell'Ulivo, non un deserto, come continua a sostenere in modo sbagliato Lunardi, che dice di aver trovato un *ground zero*. È una bugia colossale! In Italia è stato aperto il più grande cantiere europeo, quello dell'alta velocità-alta capacità ferroviaria: venti miliardi di euro! Per i porti sono stati stanziati 3 mila miliardi delle vecchie lire, per gli aeroporti mille miliardi delle vecchie lire, per le metropolitane 21 mila miliardi delle vecchie lire, per il rinnovo delle concessioni autostradali sono stati attivati 18 mila miliardi delle vecchie lire! Questa è la situazione!

Oggi, invece, il Governo Berlusconi, con Lunardi in prima persona, blocca l'attività dei porti; esso, con l'ultima finanziaria, ha bloccato gli investimenti previsti per i porti, che sono i caselli più belli per le autostrade del mare e, contemporaneamente, le tante porte del Mediterraneo; in questo modo si rischia che l'Italia non intercetti più i grandi traffici che vengono dal « *far west* », dalla Cina in particolare; traffici che potrebbero prendere la via dei Balcani o la via di Marsiglia, di Valencia o la via di Rotterdam, senza passare più per l'Italia. Il Governo blocca e mette in ginocchio il trasporto pubblico locale: le nostre città stanno soffocando nella congestione, esso guarda da un'altra parte! Il Governo taglia sulle ferrovie e sulla sicurezza delle ferrovie; non ha ancora compreso la gravissima situazione dell'Alitalia, fa solo chiacchiere; anche in relazione a quel qualcosa che ha fatto, utilizzando i soldi dell'autotrasporto previsto dal Governo dell'Ulivo! Mi riferisco al combinato ferroviario, del quale sentiamo parlare dal 2001. Per fortuna, si è previsto un inter-

vento adesso, nella finanziaria 2005, che probabilmente attiverà le risorse a fine 2005. Cinque anni per mettere a posto una manovra che faciliti il combinato ferroviario! Ha un bel turbo questo Lunardi! A me sembra uno che dorme, invece di fare il ministro!

Questo Governo non è stato ancora capace, al di fuori delle chiacchiere, di cambiare passo per quanto riguarda le reti transeuropee (invece di fare solo grandi discorsi!), lasciate in mano magari alla Francia; non siamo stati capaci di cambiare passo sui valichi, sui corridoi; abbiamo fatto chiacchiere, mentre l'Italia è Europa e Mediterraneo!

Noi proponiamo che sia rimesso in moto un ciclo virtuoso di investimenti, di infrastrutture materiali ed immateriali, che prolunghi senza interruzione quello avviato otto anni fa, perché il ciclo si sta concludendo senza che se ne sia aperto uno nuovo. La convinzione molto forte è che il Governo, in questa fine legislatura, vista anche la grande disillusione degli italiani, cerchi al massimo di cambiare passo su un unico punto, quello della riduzione fiscale, abbandonando gli altri obiettivi prioritari del cosiddetto contratto con gli italiani, sottoscritto nella trasmissione di Vespa. Questo lo dimostrano i dati delle tabelle delle finanziarie passate, l'ultima, in particolare, che mette la situazione dei trasporti e delle infrastrutture da una parte. Si butta il ferro a fondo: speriamo sulle tasse, ma su queste altre cose non ci puntiamo più!

È un errore colossale, perché questo è un sistema che si intreccia strettamente, non solo con la crescita economica del nostro paese, ma con le grandi relazioni europee e mediterranee, che un paese come il nostro deve avere! In questo ambito si pone il problema dell'autotrasporto, in questo scenario generale! Altrimenti noi non lo comprendiamo!

Un settore di trasporto merci su strada che, all'inizio del 2000, ha movimentato un miliardo 232 milioni di tonnellate di prodotti, per un totale di 210 miliardi di tonnellate-chilometro; nel complesso, gli automezzi in conto terzi rispetto a quelli

in conto proprio hanno movimentato il 64 per cento delle tonnellate di merci. Quota che sale all'83,6 per cento, se si considerano le tonnellate-chilometro.

La conseguenza dei ritardi e delle inefficienze infrastrutturali è che l'Italia si è posizionata piuttosto male nelle graduatorie europee di efficienza dell'autotrasporto: è al primo posto per quanto riguarda il costo operativo di esercizio per chilometro; il tempo medio di carico e scarico merci è di tre ore rispetto alle due dell'Europa; la velocità media commerciale è di 50 chilometri all'ora di fronte ai 55 di Germania, Olanda e Francia; in Italia, per percorrere lo stesso numero di chilometri occorrono 2 mila ore di lavoro a fronte delle 1.818 di Germania, Francia e Olanda. Registriamo, dunque, uno svantaggio competitivo di circa il 10 per cento; questo è un secondo pacchetto-quadro in cui inserire il nostro provvedimento.

Qualche giorno fa, si è fatto trapelare — ed è stato pubblicato su un giornale economico — il piano della logistica per strada, ferrovia e mare; su tale testata, si è scritto come la bozza del piano sottolinei i ritardi rispetto agli altri paesi europei e metta in fila i problemi, a volte con dati e stime nuove. Sui valichi alpini, vengono aggiornati i conti sui transiti a fine 2004 e si conferma l'aggravarsi dello squilibrio intermodale; la crescita delle merci trasportate via strada dal 1995 al 2004 è stata del 4,7 per cento per il traffico totale e del 4,2 per cento per il traffico di transito mentre la ferrovia è cresciuta dello 0,7 per cento sull'una e sull'altra direttrice. Soltanto sui valichi austriaci, il treno ha tenuto testa alla strada, aggiornato anche alle previsioni dei maggiori costi sopportati dal sistema Italia per effetto della criticità dei valichi.

Nel 2004, gli esperti calcolano un costo di esercizio per chilometro di 1,307 euro, una velocità commerciale di 50 chilometri all'ora, un maggior costo di 530 milioni di euro. Per il 2010, prevedono un costo di esercizio che salga a 1,459 euro per chilometro e una velocità commerciale di 45 chilometri all'ora — in calo, dunque — mentre a 614 milioni di euro ammonte-

rebbero i maggiori costi per il sistema. Questi sono altri dati nel cui quadro inserire le nostre analisi di contesto.

È un settore che rischia di essere compresso tra entrate modeste e spese consistenti, dove: i margini di profitto sono molto bassi; la domanda ha registrato un calo sostanziale; il confronto con i costi di produzione dei vettori europei è negativo; il costo orario è tra i più alti d'Europa; il valore del fatturato delle imprese italiane è tra i più bassi d'Europa; la velocità commerciale è tra le più basse d'Europa.

Quando si parla di traffico di merci su gomma, solo tra la fine del 2003 ed il 2004 abbiamo avuto una domanda nazionale che è calata, rispettivamente, del 9,4 per cento nel 2003 e dell'11,1 per cento nel 2004; speriamo che questi primi segnali di inversione di tendenza siano un segno positivo per il 2005. Abbiamo un costo-chilometro del trasporto su strada che in Italia è stimato in 1,233 euro rispetto allo 0,951 della Grecia o lo 0,948 della Spagna ed è comunque il più alto di tutti i paesi europei, con un costo orario che, a gennaio del 2003, era attestato, in Italia, a 61,663 euro rispetto al 47,613 in Grecia e allo 54,490 in Austria.

In pratica, se non contabilizziamo i ristori fiscali, le aziende italiane si troverebbero tutte in una condizione di chiusura negativa dell'esercizio.

Guardiamo, a tale proposito, ai valori del fatturato per aziende di pari dimensione. In Italia riscontriamo un fatturato pari a 1,171 euro per chilometro, mentre in Germania tale valore è pari a 1,419 euro, ed in Francia è pari a 1,546 euro. Se al fatturato dovessimo sottrarre i costi, all'Italia rimarrebbe un valore pari a 0,136 euro. Questo è un ulteriore dato del contesto in cui dobbiamo inquadrare il provvedimento in esame.

In Italia vi sono questioni rinviate ed ancora aperte, come, ad esempio, la restituzione del *bonus* fiscale. Siamo di fronte all'aumento del carburante da autotrazione, riguardo al quale non si prevedono enormi recuperi, se non quelli

«limati» previsti nell'ultima legge finanziaria; assistiamo, inoltre, ad un aumento costante dei costi di gestione.

Il comparto è destrutturato, ed è contrattualmente debole nei confronti della committenza. Si tratta di un settore industriale in crisi sia sul versante economico-finanziario, sia come modello di impresa. Esso rischia di non essere competitivo né in Europa, né a livello internazionale, poiché è debilitato dal mercato interno. La debolezza contrattuale, e dunque operativa, delle imprese di autotrasporto si riflette negativamente anche sul trasporto e sulle attività intermodali.

L'attività di intermediazione totale (vale a dire effettuata da soggetti senza alcun veicolo), inoltre, trattiene una percentuale sul fatturato globale che raggiunge livelli enormi, forse vicini al 30 per cento. Si tratta di attività di pura intermediazione, che spesso si «spacciano», impropriamente, come attività di logistica.

Il trasporto con veicoli immatricolati in conto proprio, infine, continua ormai a rappresentare un ostacolo sul versante della congestione stradale, della sicurezza e delle condizioni di mercato.

Per dirigersi verso il cuore del provvedimento al nostro esame, vorrei rilevare che il problema non è più rappresentato dalla sequela dei protocolli. Ogni tanto, infatti, vengono stilati dei protocolli — e lo ritengo giusto, poiché, a nostro avviso, la concertazione rappresenta uno degli elementi essenziali del settore —, tuttavia ad un protocollo non si può far seguire altri protocolli senza andare al cuore dei problemi dell'autotrasporto.

Tale settore, infatti, ha bisogno di una riforma più ampia, e non solo del superamento del sistema dei prezzi amministrati, che riteniamo parziale. Il superamento dei prezzi amministrati, d'altra parte, va realizzato con gradualità e con buon senso. Vorrei ricordare, al riguardo, un'intervista rilasciata, poco tempo fa, dal sottosegretario Uggè quando ancora non ricopriva tale incarico (e dunque, stava dall'altra parte).

Alla domanda su quali punti ritenesse indispensabile giungere ad un accordo con

il Governo per annullare il fermo, egli ne indicò alcuni, ed il primo era rappresentato dalla liberalizzazione progressiva e controllata del settore. Alla domanda che chiedeva se volesse frenare la *deregulation* del settore, egli rispose che voleva, per l'appunto, una liberalizzazione progressiva e controllata, e che occorreva individuare alcune soluzioni in grado di garantire gradualità in ordine sia all'aspetto tariffario, sia all'accesso al mercato. Egli rappresentava, infine, che non voleva che si passasse, da un giorno all'altro, ad una liberalizzazione totale e senza regole del settore dell'autotrasporto. Ebbene, è quanto si prefigge, ad esempio, una delle proposte emendative da noi presentate.

Il disegno di legge di delega si deve inquadrare, a nostro avviso, nell'ambito dei principi generali che ho testè accennato. Si parla certamente di gradualità, di controllo e di sanzioni, tuttavia occorre rilevare che, da solo (e ne siamo tutti consapevoli), il provvedimento in esame non può realizzare la riforma del settore. Questa deve essere accompagnata da altre misure, che non possiamo solo rimandare nel tempo: ad esempio, la regolazione all'accesso al mercato ed alla professione. Cominciamo, fin d'ora, a definire in modo puntuale che cosa fare per non essere costretti a chiedere un'ulteriore deroga, che l'Europa non ci concederebbe più. Pensiamo, poi, al problema della regolamentazione della subvezione, del subappalto, con contratti di servizi di logistica (oggi non vi è limite: vi è solo l'imperverare dell'intermediazione). Al riguardo, fornisco una cifra: posto un valore del trasporto pari a 400 miliardi di euro, di essi 270 miliardi rappresentano le entrate gli autotrasportatori. E il resto? Il resto corre in tutta la « filiera » o in tutti gli spazi che, in termini più semplici, possono essere chiamati di « intermediazione ». Altro che il problema del rapporto tra il costo del prodotto in agricoltura ed il costo dello stesso prodotto al consumatore! Mi sembra che quello che ho richiamato sia un esempio molto calzante. Vo-

gliamo intervenire su tale aspetto? Vogliamo intervenire davvero sulla catena del valore?

Mi pongo una domanda, signor sottosegretario, che non è accademica, che mi inquieta e a cui essa vorrei fosse data una risposta politica: la crisi del comparto dell'autotrasporto è non più solo una crisi di costi? Se, infatti, si trattasse di una crisi solo di costi, la si potrebbe risolvere continuando a disporre benefici sulle accise, sui contributi INAIL, e così via. Ritengo, invece, che si tratti di una crisi di struttura industriale. Quando si è di fronte ad una crisi di struttura industriale, bisogna predisporre una politica che affronti il problema della crisi stessa. Si assiste alla polverizzazione di questo comparto: più di 100 mila imprese, la gran parte delle quali monoveicolari, con il « padroncino » che guida tutto il giorno e che, alla fine del mese, paga la cambiale e, dopo aver finito di pagarla, ne deve fare altre per acquistare un nuovo camion, continuando così per tutta la sua vita.

Se tale è la situazione, due possono essere le scelte da operare: la prima è il mantenimento di tale polverizzazione, di tale situazione di microimprese, purché vi siano grandi organizzatori, società esterne che le regolano, lasciandole piccole e moltiplicandone la frammentarietà.

Altra risposta potrebbe essere quella di strutturare tali imprese, aiutandole ad elevarsi quanto a dimensioni, patrimonializzazione e capacità competitiva. Ritengo che quest'ultima sia la grande scelta verso la quale ci dobbiamo tutti confrontare. Sarebbe la risposta giusta per un settore strategico per il sistema paese quale quello dell'autotrasporto, che ha bisogno di provvedimenti strutturali, organici, affrancandosi dalla politica del sostegno e degli aiuti « a pioggia », che nel momento di transizione servono, ma che certo non aiutano le imprese a vivere del proprio lavoro.

Perché un'impresa non può vivere del proprio lavoro? Questa è la grande, difficile domanda che, nel corso degli anni, è stata posta ed a cui non si è mai data una risposta, e che riproponiamo con forza in questa sede. Si tratta di una risposta che