

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

28.

SEDUTA DI MARTEDÌ 1° MARZO 2022

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **RAFFAELLA PAITA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3	Bellanova Teresa, <i>Viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>	3, 12
Audizione, in videoconferenza, della Viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Teresa Bellanova, sulle ripercussioni dell'aumento dei prezzi sul settore dell'autotrasporto (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Donina Giuseppe Cesare (Lega)	11
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 14	Furguele Domenico (Lega)	11
		Gariglio Davide (PD)	8
		Grippa Carmela (M5S)	7
		Nobili Luciano (IV)	10
		Rixi Edoardo (Lega)	6

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Alternativa: Misto-A; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-Nci-USEI-R-AC; Misto-Europa Verde-Verdi Europei: Misto-EV-VE; Misto-Manifesta, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione Comunista - Sinistra Europea: Misto-M-PP-RCSE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Azione-+ Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
RAFFAELLA PAITA

La seduta comincia alle 12.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera e la trasmissione diretta sulla *web tv*.

Audizione, in videoconferenza, della Viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Teresa Bellanova, sulle ripercussioni dell'aumento dei prezzi sul settore dell'autotrasporto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione in videoconferenza della Viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Teresa Bellanova, sulle ripercussioni dell'aumento dei prezzi sul settore dell'autotrasporto.

Avverto che dopo la relazione della Viceministra si svolgeranno gli interventi dei deputati. Sarà data inizialmente la parola a un rappresentante per gruppo, per poi procedere con gli altri interventi, in modo da consentire la replica della Viceministra.

Ringrazio la Viceministra Bellanova di aver accettato l'invito della Commissione e le cedo subito la parola per lo svolgimento della relazione. Prego.

TERESA BELLANOVA, *Viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, signora presidente, onorevoli deputati. Ringrazio per l'invito che mi consentirà di illustrare gli

aspetti di una tematica rilevante come quella dei costi di esercizio dell'attività di autotrasporto, in un momento in cui tale tematica è divenuta assolutamente prioritaria a causa degli aumenti dei costi dell'energia determinati anche dalla crisi internazionale.

Sento di dover procedere, prima di analizzare la problematica oggetto di questa audizione, a delineare il quadro complessivo del settore, utile a meglio comprendere le dinamiche sottese alle criticità esistenti in merito ai costi di trasporto. Il settore dell'autotrasporto di merci ha movimentato nel 2021 il 68,8 per cento delle merci, in aumento rispetto al 2020 dell'1,6 per cento. Costituisce un'attività imprenditoriale di primaria importanza per il nostro sistema economico sia per l'incidenza sul PIL nazionale, sia per le implicazioni che un efficace servizio di movimentazione delle merci comporta nei confronti del sistema Paese e dell'intera collettività.

Il settore, da un lato, è caratterizzato da grande dinamicità per la presenza di un gran numero di piccole imprese; dall'altro tuttavia sconta gravi carenze strutturali che frenano la competitività delle nostre imprese di fronte a quelle straniere, comprimendo la loro stessa possibilità di sopravvivere in un mercato ormai liberalizzato. Le imprese di autotrasporto di merci iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, allo stato, risultano poco meno di 100 mila; occupano 1,5 milioni di addetti e producono circa 80 miliardi di fatturato, dati 2020.

Le associazioni del settore presenti nel Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori, attualmente in numero di dieci e ammesse ai tavoli di trattativa con il Governo, costituiscono le uniche organizzazioni dotate di effettiva rappresentanza

degli operatori, in ragione della loro presenza nel Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi. Tali associazioni rappresentano le imprese dell'intero comparto, dalle grandi imprese strutturate alle piccole, alle medie, da quelle dell'artigianato a quelle del mondo cooperativo. Il settore è parte integrante e fondamentale del sistema economico nazionale. È sempre stato caratterizzato da una notevole polverizzazione imprenditoriale dal lato dell'offerta, con una struttura imprenditoriale prevalentemente artigianale, tant'è che circa la metà delle aziende sono strutturate in forma di imprese individuali.

In tale quadro, la tematica dei costi di esercizio dell'attività di autotrasporto ha nel corso degli anni assunto una forte rilevanza, e in particolare gli elementi che maggiormente incidono sui costi operativi sono costituiti dal costo del lavoro e dal carburante. In Italia infatti, per quanto riguarda il costo del lavoro, il differenziale di costo annuo di un conducente, sensibilmente superiore rispetto a quello offerto dalle imprese dell'Est Europa, ha determinato nel corso degli anni un incremento della penetrazione dei trasporti dell'Est Europa nel mercato italiano e l'espansione del fenomeno della concorrenza sleale, dovuto a un vantaggio competitivo per le realtà dell'Est per il costo, oltre che del lavoro, anche delle assicurazioni e del carburante, in molti casi non comparabile a quello sopportato dalle nostre imprese.

Secondo solo al costo del personale dipendente per la guida degli automezzi è il costo dell'energia. La voce « carburante », infatti, grava per il 30 per cento dei costi aziendali. In particolare, i consistenti aumenti del costo dell'energia, che negli ultimi tempi hanno riguardato il gasolio per autotrazione, carburante più usato nel settore del trasporto merci, hanno fortemente colpito il settore, determinando un aumento dei costi per le imprese che quasi mai è stato riversato sulla committenza o sul prodotto finale. Nell'ultimo periodo, infatti, il costo del gasolio alla pompa risulta aumentato di circa il 25 per cento, causando un aggravio di costi pari a migliaia di euro per ogni automezzo.

Gli aumenti dell'energia, inoltre, hanno investito in maniera sensibile anche il gas utilizzato dai moderni propulsori che muovono i veicoli a metano adibiti al trasporto delle merci, oggetto delle recenti politiche del Governo volte a sensibilizzare il comparto in favore delle tematiche ambientali e rispetto ai quali le imprese hanno effettuato rilevanti investimenti.

Alla citata polverizzazione delle imprese dal lato dell'offerta, inoltre, fa riscontro un costante ricorso alla subvezione, la quale, se da un lato può costituire una risorsa, spesso però determina un differenziale tra i corrispettivi pagati dalla committenza al primo vettore e quelli percepiti dal vettore che di fatto esegue materialmente il trasporto. Sebbene al fine di arginare tale fenomeno siano state emanate norme volte a vincolare gli eventuali subtrasporti a una specifica autorizzazione da parte del committente, comminando anche la sanzione della nullità del contratto mediante il quale il subvettore affidi il viaggio a un ulteriore subvettore, l'effettività della tutela creata da tali disposizioni ha avuto nella realtà uno scarso impatto pratico.

Tale fenomeno, inoltre, finisce per incidere in maniera più macroscopica sulle piccole realtà aziendali, dotate « ontologicamente » di minore potere contrattuale e quindi ovviamente di minori margini di redditività. A tal riguardo si evidenzia come il legislatore, nel corso degli anni, sia intervenuto a favore di meccanismi che consentissero l'adeguamento delle tariffe all'aumento dei costi, i quali tuttavia sono stati oggetto di numerose pronunce da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato nonché di numerose pronunce da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea, dei giudici nazionali e della stessa Corte costituzionale.

In particolare, la liberalizzazione dei prezzi, determinata dalla promozione da parte del legislatore della cosiddetta « liberalizzazione regolata dell'attività di autotrasporto », ha indotto una serie di interventi volti a garantire la correttezza dei comportamenti da parte dei soggetti della filiera del trasporto: quali ad esempio l'incentivazione alla conclusione dei contratti

in forma scritta, il concorso della responsabilità del committente con quella del vettore in caso di violazione delle norme poste a tutela della sicurezza stradale, e la codificazione a livello provinciale degli usi e consuetudini nel settore anche in tema di corrispettivi.

Nonostante tali misure, tuttavia, il mercato continua ad essere governato dalla contrattazione orale, la quale finisce per condizionare negativamente la posizione già strutturalmente più debole dei vettori più piccoli, sui quali l'incidenza degli aumenti dei costi dell'attività finisce per incidere negativamente sotto il profilo della mancata possibilità di adeguamento tariffario delle prestazioni, che spesso si traduce in un basso potere contrattuale delle aziende nei confronti della committenza; con tutta una serie di ricadute di natura contrattuale, tra cui la limitata possibilità di praticare adeguamenti tariffari proporzionati all'aumento dei costi.

Nonostante, inoltre, nel corso degli anni sia emersa la tendenza a valorizzare gli aspetti riconducibili al tema della sicurezza dei trasporti attraverso l'introduzione di meccanismi di verifica della congruità delle voci di costo del trasporto — i cosiddetti « costi minimi di sicurezza » —, al fine di evitare che le imprese attraverso la riduzione dei costi siano indotte ad operare in condizioni non idonee a garantire il rispetto di tale sicurezza, la nascita di numerosi contenziosi ha ridimensionato fortemente la possibilità di fissare dei valori di riferimento delle principali voci di costo di esercizio dell'autotrasporto.

All'esito della pronuncia da parte della Corte costituzionale, favorevole all'espressione di un sistema tariffario utile a evitare la compromissione dei livelli di sicurezza nella circolazione stradale, nonché all'esito dell'intervento sul tema da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nel 2020 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel confermare la natura non cogente dei costi indicativi di riferimento, ha proceduto a pubblicare sul proprio sito le tabelle dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto di

merci: tra cui rientra la componente costo del gasolio, aggiornata mensilmente in funzione delle rilevazioni del Ministero dello sviluppo economico.

Tuttavia, stante la rilevata prassi in favore di una contrattazione orale e la preponderante presenza nel settore di imprese piccole e medie, l'effettività dell'applicazione delle citate tabelle e in particolare degli aumenti dei costi del carburante appare purtroppo di scarsa cogenza tra le parti, rimanendo il processo di formazione dei costi del trasporto limitato a una fase iniziale delle singole contrattazioni, nelle quali la possibilità di un eventuale adeguamento a maggiori costi sopravvenuti risulta di difficile attuazione.

In tale contesto, è maturato il malcontento della filiera del trasporto, nella quale ai problemi strutturali del settore si sono sommati i forti rincari del gasolio e del GNL (gas naturale liquefatto), non rendendo competitivo il trasporto soprattutto per le merci a bassa redditività e per le imprese meno strutturate. Tale malcontento, come è noto, ha determinato una serie di proteste spontanee e non organizzate, in particolare in alcune zone del Paese, quali ad esempio la Puglia, la Sicilia e Ravenna con il blocco del porto a opera di alcune imprese siciliane, con problematiche anche di ordine pubblico a causa di azioni di violento contrasto all'operatività dei mezzi di trasporto.

Al fine di avviare un confronto costruttivo sono state intraprese fitte interlocuzioni, sia con le associazioni rappresentative del settore sia con le associazioni della committenza, per comprendere quali fossero le misure fattibili, anche sotto l'aspetto delle regole, per sostenere il settore. Durante l'incontro del 24 febbraio è stata raggiunta un'intesa con le associazioni di categoria, che prevede l'ampliamento di una serie di misure già esistenti e nuove misure per uno stanziamento complessivo di circa 80 milioni di euro. In particolare, sono stati stanziati 20 milioni di euro per sostenere il settore dell'autotrasporto nel costo pedaggi, 5 milioni di euro destinati ad implementare la deduzione forfettaria per le spese non documentate, un credito d'im-

posta pari al 15 per cento al netto dell’IVA finalizzato all’acquisto dell’AdBlue per un investimento complessivo di oltre 29 milioni di euro, un credito d’imposta pari al 20 per cento al netto dell’IVA per sostenere l’acquisto di GNL con un investimento complessivo di altri 25 milioni di euro.

A questo primo pacchetto di misure economiche si aggiunge la definizione di un tavolo delle regole permanente, con la partecipazione sia della committenza che dell’autotrasporto, con la finalità di affrontare problematiche strutturali che gravano sul settore da anni e favorire corretti rapporti di filiera.

Sui costi di riferimento del settore, in particolare, ho già avuto una serie di confronti con le associazioni sia della committenza che dell’autotrasporto. Tutti hanno convenuto, alla fine, sulla necessità di un provvedimento che incentivi l’utilizzo di un contratto scritto e l’obbligatorietà della clausola di adeguamento al costo del carburante sia per i contratti scritti che per quelli verbali. Lavoreremo per dei contratti giusti, che non ingessino il mercato ma che nello stesso tempo siano correttamente remunerativi per tutti.

Nel corso della settimana abbiamo già programmato alcune riunioni nella logica di definire velocemente le questioni più significative. Abbiamo inoltre accelerato le procedure per il riparto del Fondo dedicato all’autotrasporto, che destina complessivamente al settore 720 milioni di euro in tre anni. Il Ministro ha già firmato e trasmesso per la controfirma al Ministro dell’economia e delle finanze il decreto di riparto del Fondo destinato al settore, di cui 70 milioni di euro annui per la deduzione forfettaria delle spese non documentate, 140 milioni annui per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali, 5 milioni annui per finanziare la formazione professionale delle imprese di autotrasporto, 25 milioni annui agli investimenti per lo sviluppo dell’intermodalità e della logistica e alla sostituzione e ammodernamento del parco veicolare delle imprese.

Abbiamo anche provveduto all’aggiornamento dei costi di riferimento per il settore, un provvedimento che le associazioni

di categoria chiedevano già da diverso tempo. Stiamo anche accelerando sull’attuazione delle misure previste nel decreto-legge « Milleproroghe », con il quale è stato dato l’avvio a un Fondo, come voi ben sapete, per erogare dei *voucher* ai giovani *under 35* a copertura dei costi da sostenere per il conseguimento delle patenti e delle abilitazioni professionali. In ogni caso ci tengo a ribadire: il tavolo permanente, che seguirò personalmente, istituito con la committenza e le associazioni di categoria, penso possa essere fondamentale per la soluzione delle problematiche e per l’attuazione di una politica di settore condivisa e innovativa. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Viceministra.

Ho come primo intervento quello dell’onorevole Rixi; poi chiedo anche per cortesia di segnarsi. Perfetto. Onorevole Rixi.

EDOARDO RIXI. Grazie, presidente. Grazie, Viceministra. Intanto un ringraziamento alla presidente Raffaella Paita anche per aver accettato di tenere le audizioni, che vi saranno poi nel pomeriggio, e alla Viceministra Bellanova per essersi resa immediatamente disponibile; nonostante sappiamo che il provvedimento sull’energia non è ancora stato calendarizzato alla Camera, è stato bollinato, credo, nella giornata di ieri. Però lo riteniamo assolutamente fondamentale perché, come citava anche prima la Viceministra, il tema è che noi abbiamo circa il 92 per cento della catena logistica italiana che è comunque condizionata dal trasporto su gomma: è fondamentale ripristinare, soprattutto per le imprese, la possibilità di operare con remunerazione dei propri mezzi e dei propri investimenti.

Lo dico perché oggi ci sono imprese a cui conviene sostanzialmente non andare a ritirare la merce o non consegnare la merce. Su questo io vorrei sottolineare un po’ quanto detto dalla Viceministra Bellanova, ma in generale quanto si sta dicendo nel Paese anche nei confronti del Governo. È evidente che una situazione di questo tipo non ha portato dei blocchi definitivi semplicemente perché siamo in uno stato di

emergenza fino al 31 marzo, e quindi ci sono degli aspetti oggettivamente legislativi che impediscono gli scioperi nel settore, ma è altrettanto evidente che se entro il 31 marzo noi non troviamo una soluzione il rischio vero è di andare verso un progressivo blocco della nostra catena logistica.

Vi è stato questo tavolo su cui noi abbiamo avuto dei *feedback*. Io credo che le tre cose messe ad oggi in campo dal Governo non siano ancora sufficienti. L'AdBlue è, ad esempio, sicuramente un modo per avere un incentivo al settore, ma è molto parziale, i consumi sono minimi e neanche tutti i mezzi lo utilizzano. Il GNL è ancora da venire; di fatto ha un impatto quasi insignificante sul settore dell'autotrasporto. Il credito d'imposta non è attuabile per il fatto che, se le aziende sono in perdita, non avranno da pagare imposte: è inutile andare a credito se non hai utile nell'azienda.

Lo dico perché capisco che bisogna anche inventarsi uno strumento. Noi abbiamo quantificato, chiedendo anche al MEF (Ministero dell'economia e delle finanze), quanto dovrebbe essere uno stanziamento almeno per guardare fino alla legge di bilancio: si parla di quasi mezzo miliardo di euro tra il settore del trasporto su gomma e il settore agricolo che è influenzato allo stesso modo, perché il problema è che il costo del diesel influenza sia l'agricoltura che la catena logistica.

Su questo io credo che bisognerebbe fare una riflessione per trovare delle risposte e riuscire anche a portare dentro il decreto-legge « energia » queste misure e trovare degli strumenti che consentano nell'eccezionalità... Vorrei dire, nuova eccezionalità, perché il problema non è legato alla crisi ucraina, anzi semmai essa si aggiunge. Da questo punto di vista bisogna fare in modo che riusciamo però ad arrivare alla legge di bilancio, dove ci possano essere poi delle misure diverse senza la paralisi del Paese.

Io invito tutti a cercare di lavorare in questa direzione, perché altrimenti rischiamo di rispettare tutte le norme, la Corte costituzionale, la Corte europea, la Commissione europea e l'universo mondo, ma di non avere più all'interno della nostra

catena logistica i rifornimenti: ai supermercati, che sono stati garantiti durante il periodo COVID-19 e ora rischiano di avere dei problemi, ma anche a tutta l'industria italiana.

L'ultima cosa che vorrei dire è che oltre a questo (è un altro argomento, ma lo metto sul tavolo perché riguarda la catena logistica) vi è l'aumento dei noli. Le due cose messe insieme buttano l'Italia fuori dal mercato. Noi abbiamo avuto un aumento esponenziale dei noli, quindi oggi chi tratta merci sull'autotrasporto, che spesso in buona parte arrivano in Italia prima su nave e poi trasferite su camion, ha due volte lo stesso problema. Le aziende rischiano sostanzialmente di essere completamente in tilt e credo che il Governo dovrebbe affrontare il problema della catena logistica con un tavolo di emergenza, non lasciando un Ministero solo, ma aprendo un tavolo a Palazzo Chigi, perché io su questo temo il blocco del Paese. Dopodiché mi auguro che si assumano i provvedimenti adeguati, ma chiedo che la stessa Presidenza del Consiglio in qualche modo se ne faccia carico e insieme ai vari Ministeri competenti trovi una risposta nel decreto-legge che andremo ad approvare nelle prossime settimane. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Rixi. Onorevole Grippa.

CARMELA GRIPPA. Grazie, presidente. Mi associo ai ringraziamenti per questa audizione e per la presenza oggi della Viceministra, la quale ha fatto appunto un resoconto delle difficoltà di questo settore, che sono note e conosciute da anni.

Il punto fondamentale da cui ripartire è la riforma strutturale del settore, che in questi anni purtroppo non ha avuto delle aperture da parte del Ministero. Oggi ci troviamo a parlare di queste difficoltà: probabilmente con dei tavoli continui presso il Ministero non ci si sarebbe arrivati, se adeguatamente vi fossero state delle misure preventive.

Detto ciò, come ha ben illustrato la Viceministra i problemi che girano intorno a questo settore sono tanti, soprattutto per

i grossi costi di esercizio dovuti al costo del carburante (parliamo di numeri consistenti, sia di quantità sia economici) e al costo del lavoro.

Pertanto bisognerebbe intervenire subito su questi due rami: abbassare il costo del lavoro, ma questo giustamente bisogna farlo anche coinvolgendo il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, e abbassare il costo del carburante. I piccoli aiuti, perché dobbiamo parlare di piccoli aiuti per questo settore, non sono stati sufficienti. Ribadisco che bisogna effettuare degli interventi strutturali. Quali potrebbero essere gli interventi strutturali? Io invito il Ministero a iniziare a ragionarci, ma bisognava farlo prima, perché adesso siamo in una crisi energetica di non poco conto.

L'obbligatorietà della clausola gasolio con adeguamento automatico: va fatta scritta e non solo verbale.

In questi tavoli bisogna coinvolgere tutte le associazioni. È giusto, come ha detto lei: c'è l'associazione di categoria, l'associazione dell'autotrasporto che è formata da dieci associazioni, ma molte vengono escluse e probabilmente avrebbero anche loro dei suggerimenti da dare e delle iniziative da proporre.

Perché si sono verificate queste manifestazioni in questo periodo? Perché molte di queste associazioni, anche piccole imprese di autotrasporto come ben diceva lei, Viceministra, non si sentono rappresentate dalle associazioni di categoria; però questo non significa che bisogna escluderli dal coinvolgimento. Occorre cercare delle interlocuzioni anche con loro e casomai invitare una rappresentanza, in modo tale da ascoltare anche le loro proposte.

Vi sono altre cose che si potrebbero mettere in discussione. È vero che esistono i costi minimi della sicurezza che tengono conto delle oscillazioni del gasolio, però questi in un certo senso non vengono rispettati, anche perché non ci sono molti controlli. Per questo motivo sarebbe fondamentale istituire dei controlli anche da parte dello Stato, magari attraverso la Guardia di finanza.

Sulla tabella delle minime accise sappiamo che la tariffa è di 0,36 e che è stata

imposta dall'Unione europea; ad essa ogni Stato membro può decidere in autonomia di aggiungere ulteriori tassazioni. Si può richiedere il rimborso delle accise trimestralmente, però sa bene che la compensazione arriva dopo 60 giorni. Casomai si può valutare di ridurre la presentazione, quindi fare in modo che queste aziende presentino la domanda mensilmente con la compensazione ogni 10 giorni: anche questo secondo me potrebbe essere un *input* da dare al settore e sicuramente andremmo a ridurre quelli che sono i costi aziendali.

Sull'aumento del rimborso dell'accisa si potrebbe lavorare. La tariffa è di 0,21, ma casomai si può trovare una tariffa un po' più adeguata per andare a sopperire ai costi di esercizio, cui lei faceva bene riferimento.

Il rimborso delle autostrade è un altro problema che secondo me va risolto in qualche modo, perché attualmente il rimborso dell'autostrada avviene se l'azienda di autotrasporto si affida a un consorzio. Dobbiamo superare anche questo. Facciamo in modo che anche il nostro Stato si adegui, come gli altri Stati europei, e facciamo in modo che il rimborso avvenga direttamente in fattura alla imprese di autotrasporto. Guardi, queste sono piccole misure che sicuramente daranno un grande segnale al settore.

Io invito pertanto a continuare con questi tavoli permanenti non solo in questa fase delicata, in modo tale da dare delle risposte imminenti e certe e che ci sia la volontà da parte di questo Governo. Lancio l'appello a coinvolgere in qualche modo anche i parlamentari, quindi il Parlamento e la Commissione e la parte legislativa: con dei confronti diretti riusciremmo a dare un aiuto concreto, anche affiancato dalla vostra disponibilità. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Onorevole Gariglio.

DAVIDE GARIGLIO. Grazie, presidente. Innanzitutto voglio ringraziare la collega Grippa per essersi fatta portavoce dell'istanza di tenere queste audizioni, lei, presidente, per averle prontamente calenda-

rizzate e la Viceministra Bellanova per la consueta disponibilità e per l'impegno su questo settore.

Io parlerò con molta umiltà, perché conosco molto meno il settore di altri colleghi, ma parlerò anche molto con il cuore, perché ho vissuto questa esperienza, essendo forse qui dentro l'unico figlio di un padroncino, di un camionista. Negli anni Settanta e agli inizi degli anni Ottanta ho vissuto l'esperienza dei blocchi creati dai padroncini, tra cui mio padre, che lamentavano le loro condizioni di lavoro, che io ho sperimentato sulla mia vita. Lo dico perché so che la Viceministra Bellanova, che ci segue, è molto attenta a questi temi.

Ricordando le fatiche di mio padre - non voglio fare poesia, bensì venire alle cose concrete -, rifletto su questi giorni, che sono molto più grami dei tempi in cui viveva e operava mio padre. Ora noi abbiamo un problema che in parte è congiunturale e determinato dall'incremento dei carburanti, ma come diceva anche il collega Rixi prima, non è solo questo il tema. A un problema congiunturale ed episodico di incremento del costo dei carburanti dobbiamo far fronte con una misura congiunturale immediata per ridurre l'impatto di questo extracosto. Credo che il Governo l'abbia fatto, ma si può fare ancora di più. La collega Grippa ha dato dei suggerimenti interessanti e altri Stati lo fanno molto più efficacemente di noi.

Mi permetto di dire alla Viceministra che basterebbe copiare il modello francese per vedere come gli autobus Gran Turismo, questione che conosco molto meglio, sono trattati quando fanno il pieno in Francia e come sono trattati in Italia, parlando delle imprese italiane. Lo Stato francese ha trattamenti molto più saggi ed efficaci dal punto di vista economico dei nostri. Ma tant'è, questo è un problema congiunturale.

Rivolgendomi alla Viceministra, vorrei pregarla, alla luce della sua grande esperienza pregressa, di voler affrontare questa vicenda dal punto di vista anche però strutturale. Rispetto allo scenario che ho vissuto da ragazzino la situazione è molto più complessa. Ormai il mercato è in mano a soggetti non più italiani: molte imprese

italiane hanno chiuso, hanno ricreato un'impresa nei Paesi dell'Est Europa, hanno riassunto i propri dipendenti in carico a un'impresa dell'Est Europa e li fanno lavorare con contratti normativi di quei Paesi. Penso alla Polonia, all'Ungheria, alla Bulgaria.

Con la presidente Paita e l'allora presidente della Commissione Morelli abbiamo avuto occasione di partecipare a un convegno di Confrasperto sul Lago di Como in cui queste tematiche venivano denunciate due o tre anni fa, e la situazione non è sicuramente migliorata. È un problema da affrontare a livello governativo e non solo al livello del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, come diceva il collega Rixi; di tutto il Governo e anche al livello dell'Unione europea, perché noi non possiamo pensare di permettere che tutte le nostre imprese di trasporto, per sopravvivere, debbano chiudere qui, aprire in Polonia, riassumere le persone in Polonia e farle lavorare qui, perché non è dignitoso per un essere umano vivere in un Paese e però essere remunerato e trattato con criteri di un Paese in cui il costo della vita è molto diverso. È vero che parliamo dei camionisti, che sono percepiti come l'ultima ruota del carro del sistema della filiera, ma finché lasciamo questa situazione è chiaro che vi saranno tensioni. Non sarà il miliardo da mettere sul caro carburante a risolvere il problema, dobbiamo intervenire in maniera strutturale.

In certe vicende siamo stati capaci di farlo. Penso alla legge n. 84 del 1994 sui porti, penso al tentativo con l'articolo 203 del decreto-legge n. 34 del 2020 di fare la stessa cosa nel settore del trasporto aereo; ma se noi consentiamo questo, un domani significa consentire... Scusate, ma perché i commessi di Intimissimi o della Wind del negozio di Via del Corso non possono essere assunti allora da un'impresa brasiliana ed essere trattati qui con il contratto di un'impresa brasiliana? È il principio che non funziona e a cui dobbiamo porre rimedio.

Ecco perché con molta umiltà lanciao un accorato appello al Ministro e al Ministero affinché vogliano porre mano a una solu-

zione strutturale di questa vicenda. Mi rendo conto che è più facile dirlo che farlo e so che le buone intenzioni da sole non bastano, ma credo che se noi non risponderemo a questo problema, esso, assommato all'incremento straordinario dei prezzi, assommato alla questione dei noli e ad una politica di blocco della concorrenza da parte dei grandi operatori che ci uccide, tutto questo comporterà un pesante danno per il sistema produttivo del nostro Paese oltre che per le famiglie delle persone interessate. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Gargiulo. Onorevole Nobili.

LUCIANO NOBILI. Grazie, presidente. Io la ringrazio molto, presidente, per la tempestività con cui abbiamo tenuto questo incontro con la Viceministra Bellanova e per le audizioni che seguiranno ad esso; ma soprattutto vorrei davvero e fuor di retorica ringraziare la Viceministra Bellanova per il lavoro che ha svolto in questa occasione in un momento anche molto drammatico. Ricordava prima la Viceministra anche il livello di tensioni e di scontri che in alcune realtà del Paese si era raggiunto e che era obiettivamente molto preoccupante.

Il fatto di aver ristabilito un dialogo e aver garantito anche una stabilità di questo dialogo e di un percorso è assolutamente molto importante. Fa parte del pragmatismo che conosciamo della Viceministra Bellanova, ma insomma, il suo lavoro in questo caso, come quello rispetto allo sciopero dei porti, me lo consenta, presidente, disegna il profilo di una Viceministra che più che a tagliare i nastri è intenta ad aggredire e ad affrontare le questioni che di volta in volta ci troviamo di fronte e che sono molto importanti.

Le cose le abbiamo sviscerate. In particolare, abbiamo sviscerato che rispetto a questa vicenda dell'autotrasporto... Che peraltro è una di quelle realtà del nostro Paese che subisce più direttamente e più immediatamente le ricadute del flusso economico, della situazione economica.

Poche settimane fa — ha fatto bene e sono contento che la Viceministra lo abbia

ricordato — siamo stati su nostra proposta, ma poi con la condivisione larga della Commissione, al lavoro sui *voucher* per permettere agli *under 35* di entrare in questo mercato, perché il settore dell'autotrasporto ci dichiarava una carenza di personale in questo senso, proprio perché doveva fronteggiare una ripartenza economica del Paese che era evidente in quella fase. Allo stesso modo oggi, poche settimane dopo, ci troviamo invece a fronteggiare una situazione di crisi che, come abbiamo detto, è in parte emergenziale. Questa parte emergenziale è stata gestita ed è in corso di gestione con mille difficoltà, perché poi quando la ricaduta è in particolare sui prodotti a bassa redditività, ciò significa far mancare spesso a intere imprese di alcune filiere economiche la possibilità di vendere i loro prodotti e a tante famiglie quella magari di ricevere i prodotti e i beni di prima necessità.

È un comparto importantissimo da un punto di vista anche sociale del Paese, quindi è fondamentale che vi siano risposte alle emergenze. Queste risposte sono state date con il pacchetto che ci è stato presentato, su cui non torno, degli 80 milioni, ma non solo con quello; soprattutto trovo molto importante anche l'organizzazione della rappresentanza e l'interlocuzione con la rappresentanza di questo settore. Anche l'idea di coinvolgere la committenza è fondamentale per fare in modo che i costi siano distribuiti tra le parti e che i contratti che verranno posti in essere siano sempre ancorati alle oscillazioni del costo del carburante.

Detto questo, c'è una risposta nell'immediato e la Viceministra citava anche tutte le misure già previste nel decreto di riparto del settore. Dal punto di vista energetico, poi, non fronteggiamo una crisi solo emergenziale: purtroppo ci troviamo e ci troveremo ad avere a che fare con una situazione tendenzialmente stabile nei mesi che verranno, quindi c'è bisogno anche di un lavoro permanente. Questo lavoro è avviato.

Io ripongo molta fiducia nel lavoro che potrà svolgere questo tavolo, innanzitutto per riscrivere un po' le regole del settore e

poi per dare risposte; alle quali, però, non può arrivare da sola la Viceministra. In questo magari la Viceministra ci può aiutare a capire che parte possiamo fare noi, come Parlamento, perché ci sarà bisogno di ulteriori risorse e che il Governo si metta a disposizione: perché un conto è fronteggiare, come è stato fatto, una situazione emergenziale – la ringraziamo per questo –, un altro conto è poi dare risposte a una situazione che, invece, rischia di prolungarsi nel tempo. Per questo motivo c'è bisogno di capire anche il Parlamento che parte può svolgere in questo senso. L'incontro con la Viceministra e le audizioni che verranno sicuramente possono aiutarci. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Nobili.

Adesso il tema è questo: noi abbiamo iniziato con circa dieci minuti di ritardo, quindi cinque minuti li possiamo eventualmente recuperare, però vorrei dare alla Viceministra il tempo di rispondere. Ho in realtà altre due richieste di intervento da parte della Lega: se sono rapidi li svolgiamo entrambi. Va bene?

Onorevole Donina.

GIUSEPPE CESARE DONINA. Grazie, presidente. Grazie, Viceministra. Intervengo solo per sottolineare il fatto che, come ricordavano i colleghi, l'autotrasporto è un settore fortemente danneggiato in questi anni dalla mancanza degli autisti, dalla concorrenza sleale da parte di aziende dell'Est Europa e tutto il resto. Ci mancava solo l'aumento esponenziale del gasolio!

Concordo con il collega Rixi sul fatto che ci voglia un fondo ben più cospicuo rispetto agli 80 milioni di euro che diceva, perché secondo me dovrebbero essere quelli che forse riusciranno a calmierare realmente e a tenere in piedi il sistema dell'autotrasporto.

Concordo anche con il collega Rixi sul fatto che sul trasporto in generale e sulla logistica vada istituito un tavolo permanente, perché è importante pianificare e vedere in prospettiva nel nostro Paese.

Chiedo velocemente alla Viceministra uno sforzo, come faceva anche il collega Gari-

glio. Quando noi andiamo a « tradurre » i decreti e le risorse da attribuire ai settori, dovremmo essere un po' più immediati come fanno all'estero: magari scontandole direttamente alla fonte negli erogatori del carburante, piuttosto che prevedere tutta una serie di incentivi che poi si perdono nei mesi facendo aspettare le aziende. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Onorevole Furgiuele.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie, presidente. Grazie, Viceministra. Ho apprezzato la relazione, che dà l'impressione di una lucidità di visione rispetto a quello che sta accadendo.

Il blocco, presidente, probabilmente ci sarà nelle prossime ore; e ne parlo per esperienza personale, perché soltanto la scorsa settimana in qualche regione non è avvenuto: penso alla Calabria, per esempio, soltanto per l'intervento diretto del presidente della regione Roberto Occhiuto.

Tuttavia, se delle manifestazioni ci sono state e sono state considerate spontanee e non organizzate, ci sarebbe da chiedere qualcosa a coloro che attualmente fanno parte del tavolo di confronto. Cioè, bisognerebbe chiedere ai rappresentanti di queste associazioni se realmente si sentono rappresentanti di tutti gli autotrasportatori, soprattutto rispetto a delle latitudini come quelle meridionali, nelle quali ci sono state delle vere e proprie manifestazioni e dei veri e propri blocchi.

Quando la Viceministra parla di costo del lavoro e di costo del carburante, che vanno ad incidere in modo fondamentale per quello che concerne la facilitazione della penetrazione di altri lavoratori del settore che vengono da fuori della nostra nazione, vuol dire che ha contezza di quello che sta accadendo.

Rispetto a quelli che sono gli interventi, quelli immediati vanno bene; magari che possano però arrivare nel più breve tempo possibile in modo concreto. Io li considero a pioggia, ma ci vogliono degli interventi di carattere strutturale.

Ha detto bene chi mi ha preceduto, come la collega Grippa: bisogna intervenire

necessariamente per quanto riguarda la variazione dell'attuale quota fissa del rimborso delle accise; bisogna agire sull'intervento di rimborso delle accise con il credito d'imposta non trimestrale che poi diventa quadrimestrale, perché scatta un mese in più, ma farlo rientrare direttamente in fattura; bisogna intervenire per quello che riguarda il costo del lavoro (poi mi taccio, presidente), prevedendo un credito d'imposta che incida almeno per il 60 per cento. Valutando una cosa in definitiva, ovvero che l'esigibilità della clausola del gasolio nei contratti non possa andare a riverberarsi sul costo di coloro che poi sono quelli che devono vendere le merci. Penso soprattutto al fatto (e mi taccio davvero, presidente) che ci sia un commercio diversificato nel trasporto su gomma al Nord e al Sud: al Nord vi è la grande industria, al Sud la produzione agricola e, come tutti noi ben sappiamo, la produzione agricola ha dei costi che non possono essere sostenuti dagli autotrasportatori. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Furguele. Grazie a tutti anche della sintesi. Io voglio ribadire che da parte della Commissione ovviamente c'è massima disponibilità a collaborare in tutte le forme in cui possiamo farlo, ora ascoltando prima di tutto la Viceministra e poi i vari soggetti in rappresentanza del tavolo o altri che vorranno essere auditi.

Mi voglio associare ai ringraziamenti che tutti in qualche modo avete fatto alla Viceministra Bellanova, perché è vero, come diceva l'onorevole Nobili prima, che in almeno due vicende molto delicate che avevano anche delle conseguenze di carattere molto problematico come questa e quella sui porti, il suo ruolo è stato sicuramente molto prezioso e sempre in raccordo con il lavoro del Parlamento. Le do la parola, Viceministra.

TERESA BELLANOVA, Viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto). Grazie, presidente. Voglio ringraziare tutti i colleghi che hanno contribuito a questo confronto, del quale ho preso nota e che sicuramente sarà ul-

teriore motivo di riflessione mia e del Ministero sul lavoro che dobbiamo svolgere.

Vi chiedo scusa se non sarò molto lunga nella replica, ma sapete che è in corso al Senato il dibattito sulle mozioni che dovremo votare di qui a momenti. Quindi devo andare in Aula per esprimere il voto, ma non voglio lasciare senza un minimo di considerazione le vostre riflessioni.

Io credo che abbiamo tutti la necessità di gestire con grande responsabilità questa fase. È una situazione di difficoltà accentuata non solo dalle dinamiche di questi giorni: ci sono problemi strutturali, ci sono problemi che si sono aggravati nel corso degli ultimi mesi e noi su questo dobbiamo compiere il massimo sforzo per cercare di dare risposte nell'immediato, ma anche per avviare risposte che diano soluzioni in prospettiva alle questioni che voi stessi avete richiamato come questioni strutturali.

Voi sapete che il decreto-legge «energia», che è stato bollinato e sarà in pubblicazione nelle prossime ore, era uscito dal Consiglio dei ministri con un articolo 6 di cui era presente solo il titolo. Abbiamo lavorato e le norme che sono inserite sono quelle che sono state condivise al tavolo rappresentativo del settore.

Ci sono interventi, come l'onorevole Rixi richiamava, sull'AdBlue e sul GNL. So benissimo, lo dicevo anche nell'intervento introduttivo, che questi non sono i tipi di carburante maggiormente utilizzati; si tratta però delle imprese che più hanno investito in quello che stiamo richiamando anche con il PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza) sulla transizione. Mi sembrava giusto dare un segnale perché noi dobbiamo andare in quella direzione, accompagnando il processo. Ovviamente non a caso tra le varie misure che ho richiamato c'è anche il sostegno per quanto riguarda il rinnovo parco macchine, che incide sulla sostenibilità ambientale, ma anche sulla sicurezza stradale e sulla sicurezza delle persone stesse che sono impegnate in questo lavoro.

L'insieme di quelle misure e di quello che dovremo fare ha la necessità di vedere allo stesso tavolo di confronto l'autotrasporto e la committenza, perché io credo e

sono convinta che questo sia obiettivo comune. Non è utile, e sicuramente rappresenterebbe un aggravio del problema e non una soluzione, un'esasperazione dei rapporti all'interno della filiera.

Credo che siamo tutti consapevoli che ci sono delle strozzature, che ci sono dei passaggi spesso non chiari e che ci sono dei rapporti di forza che non propendono ovviamente per chi in questo momento sta pagando il prezzo più alto. Su questo io ho ritenuto di dover convocare anche in quelle ore complicate le organizzazioni della committenza, per chiedere un impegno concreto a superare situazioni di difficoltà e a metterci nella condizione di intervenire con risposte condivise, perché ritengo che questo sia il passaggio più importante che ci metterà nella condizione di poter anche normare su questioni che al momento vedono posizioni molto distanti all'interno della filiera del valore.

L'onorevole Grippa ha detto che ho fatto un resoconto. Sì, in parte ho fatto un resoconto e l'ho fatto volutamente, perché dell'autotrasporto in alcuni momenti mi viene da dire: « Ahinoi, questo sconosciuto ». Infatti, per quanto importante nel sistema economico, l'autotrasporto non è proprio in cima ai pensieri di chi in questo Paese deve affrontare questi problemi, ma anche delle persone stesse che lavorano nel settore.

Noi abbiamo il dovere di far conoscere l'importanza di questo settore. Credo che il COVID-19 ci abbia messo nella condizione di valutare di più che cosa ha significato lo sforzo di queste imprese, di questi lavoratori nel garantire, insieme a chi ha continuato a produrre, momenti di normalità nella vita del Paese. È una funzione che io, da Ministra delle politiche agricole alimentari e forestali, definii istituzionale, perché garantire il reperimento della merce, dai medicinali ai prodotti alimentari, è stato un grande lavoro, che va apprezzato e riconosciuto anche nei momenti in cui non siamo più in quella fase di emergenza. Per questo ho voluto non fare un resoconto, bensì richiamare tutti all'attenzione che si deve avere rispetto a questo settore che

comunque vede impegnate tante e tante persone, oltre che tante imprese.

Il tavolo delle regole che ho richiamato punta proprio a dare risposte strutturali. Perché è evidente che abbiamo dato una risposta, seppur non del tutto sufficiente ma condivisa dal mondo della rappresentanza; ma rispetto alla risposta che abbiamo dato all'emergenza, abbiamo da lavorare per intervenire su quelle questioni, alcune delle quali si sono incancrenite nel corso degli anni, che hanno bisogno, come dicevo prima, di un approccio condiviso sia da parte dell'autotrasporto che della committenza, e anche del coraggio della politica che deve saper fare le scelte e saperle portare avanti.

Per chi ha richiamato la necessità di avere un tavolo, il tavolo dell'autotrasporto, da quando io ho avuto la delega esso è stato istituito e viene convocato mensilmente con la partecipazione della rappresentanza, dell'Albo dell'autotrasporto, con la partecipazione delle migliori competenze che sono all'interno del Ministero; e modestamente con la partecipazione sempre della Viceministra con delega, perché io credo che il confronto sia il metodo migliore per dare risposte.

Sento di poter dire che la composizione è rappresentativa e credo che tutti facciamo bene a riconoscere tale rappresentatività, perché non è misurata né da me né da singoli dirigenti: la composizione dell'Albo è infatti misurata sulla base di elementi e criteri che sono stati definiti. Vorrei ricordare che la composizione di questo tavolo è stata definita da norma approvata in Parlamento proprio nei mesi passati. Su questo possiamo avere certezza che non vi è alcun arbitrio nella composizione della rappresentanza.

Per quanto riguarda le questioni che sono state richiamate anche dall'onorevole Gariglio sulla concorrenza sleale dell'Est, abbiamo tutti consapevolezza di questo. Certo dobbiamo lavorare per rafforzare anche la dimensione delle nostre imprese, perché è evidente che ci siamo trovati, anche per tale dimensione, in una condizione dove le nostre strutture si sono mo-

strate più permeabili rispetto alla concorrenza.

Occorre rafforzare le nostre imprese, puntare a ingrandirle con vari strumenti perché non ho alcuna intenzione di emanare provvedimenti d'imperio sulla dimensione d'impresa, e mettere in campo tutte le iniziative che possano rafforzare anche lo spazio nella contrattazione tra i vari soggetti. Per un verso e per l'altro occorre insistere per implementare sempre di più i contratti scritti. Purtroppo la maggior parte dei contratti all'interno del settore sono contratti verbali, quindi con tutte le ricadute che richiamavo prima.

Per quanto riguarda i controlli, come ho già avuto modo di dire al tavolo, è mia intenzione tenere insieme alla rappresentanza un confronto con la Guardia di finanza e anche con l'Agenzia delle entrate: con la Guardia di finanza per capire come implementare i controlli, perché non può essere tollerata alcuna illegalità; con l'Agenzia delle entrate per capire come possiamo rendere sempre più immediatamente esigibili gli strumenti che sono stati messi in campo e come eventualmente li dobbiamo adattare per avere le risposte che tutti voi avete richiamato e anch'io condivido.

L'ultima cosa che ci tengo a dire, e voglio dirlo con molta chiarezza, è che io ho riconosciuto in passato, riconosco e annetto grandissimo valore a questo settore. Non mi stancherò di rammentarlo a tutti i soggetti che hanno funzioni per intervenire e per valorizzare sempre di più il settore. Ritengo che questo settore svolga una funzione essenziale per la convivenza civile; dico con fermezza che c'è il massimo di disponibilità al confronto fino a quando non si trova un'intesa condivisa, ma con la stessa determinazione ribadisco che non

può essere tollerata alcuna illegalità. Nessuno può permettersi di impedire ad un altro di svolgere la propria funzione, nessuno ha il diritto di impedire che una nave di frumento o una nave che deve rifornire magari la filiera zootecnica venga scaricata, e di impedirlo con la forza. Nessuno può pensare di tagliare le gomme impunemente sulle strade per bloccare il traffico.

Vi sono grande confronto e la massima disponibilità a entrare nel merito delle singole questioni e cercare di dare insieme una risposta, ma vi è altrettanta fermezza nel contrastare e nell'impedire ogni illegalità, perché nel momento in cui si consuma un'illegalità, è sempre la parte più responsabile che paga il prezzo. Credo che da parte mia sia un dovere, da parte di tutti noi risponda sicuramente alla nostra etica dare spazio al confronto, ma allo stesso tempo condannare insieme atti di illegalità che pure ci sono stati e che, devo dire, sono stati isolati dalla compostezza che ha dimostrato la stragrande maggioranza degli autotrasportatori e delle organizzazioni di rappresentanza.

Io mi fermo qui. Vi ringrazio per questo confronto che abbiamo avuto. Sono ovviamente disponibile a riferire in qualsiasi momento sui lavori che stiamo portando avanti e su tutte le esigenze che voi riterrete di dovermi sottoporre per la funzione che al momento io svolgo.

PRESIDENTE. Siamo noi che ringraziamo lei, Viceministra Bellanova.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.10.

*Licenziato per la stampa
il 31 marzo 2022*

PAGINA BIANCA



18STC0177810