

COMMISSIONE X

26.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 LUGLIO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE

Proposte di legge (Discussione e rinvio):

PANI ed altri: Credito agevolato per l'autotrasporto merci per conto terzi (523);

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Credito agevolato per il settore dell'autotrasporto merci per conto di terzi (634);

FERRARI MARTE ed altri: Nuove norme concernenti agevolazioni creditizie per l'autotrasporto merci per conto di terzi (643);

LOMBARDO ed altri: Credito agevolato ad imprese cooperative dell'autotrasporto merci per conto terzi (1015). 283

PRESIDENTE 283, 287, 288

BAGHINO 284, 288

BERNARDI GUIDO 288

BOCCHI 286, 288

BRICCOLA 286

FERRARI MARTE 286

LAMORTE, *Relatore* 284, 287

MANFREDINI 287, 288

MIROGLIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 287

La seduta comincia alle 10.

PAG. OTTAVIANO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione delle proposte di legge Pani ed altri: Credito agevolato per l'autotrasporto merci per conto terzi (523); Marzotto Caotorta ed altri: Credito agevolato per il settore dell'autotrasporto merci per conto di terzi (634); Ferrari Marte ed altri: Nuove norme concernenti agevolazioni creditizie per l'autotrasporto merci per conto di terzi (643); Lombardo ed altri: Credito agevolato ad imprese cooperative dell'autotrasporto merci per conto terzi (1015).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Pani, Bocchi, Brini, Baldassari, Calaminici, Casalino, Cominato Lucia, Cuffaro, Gambolato, Macciotta, Manfredini, Monteleone, Ottaviano, Pernice, Tamburini, Vignola: « Cre-

dito agevolato per l'autotrasporto merci per conto terzi»; Marzotto Caotorta Bernardi Guido, Segni, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, La Rocca, Lucchesi, Morazzoni, Tombesi, Contu, Grippo, Patria, Lamorte: « Credito agevolato per il settore dell'autotrasporto merci per conto di terzi»; Ferrari Marte, Cresco, Seppia, Alberini, Forte, Liotti, Saladino, Accame, Lenoci: « Nuove norme concernenti agevolazioni creditizie per l'autotrasporto merci per conto di terzi»; Lombardo, La Loggia, Castellucci, Merloni, Zurlo, Sanese, Bambi, Rocelli, Cavigliasso Paola, Garzia, Bortolani, Bianco Ilario, Bernardi Guido, Sinasio, Zolla, Portatadino, Moro, Pezzati, Carlotto, Pennacchini, Gargano: « Credito agevolato ad imprese cooperative dell'autotrasporto merci per conto terzi ».

Come i colleghi ricorderanno, il 23 aprile scorso, consentente il Governo, abbiamo richiesto l'assegnazione in sede legislativa delle proposte di legge oggi in esame, che la nostra Commissione aveva già discusso in sede referente, nominando anche un apposito Comitato ristretto che aveva concluso i suoi lavori elaborando un testo unificato.

Comunico che la I Commissione affari costituzionali e la V Commissione bilancio ci hanno trasmesso parere favorevole sulle proposte di legge.

L'onorevole Lamorte ha facoltà di svolgere la relazione.

LAMORTE, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione già svolta in sede referente, preannunciando la presentazione, in sede di esame degli articoli, di talune modifiche formali al testo elaborato dal Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Penso, signor presidente, che si debba dar luogo ad un dibattito sulle proposte di legge all'ordine del giorno, anche per lasciare agli atti le posizioni dei vari gruppi politici. La via del Comitato ristretto, che molto spesso si sceglie pensando di abbreviare i lavori parlamentari, non consente infatti un'ampia

pubblicità del dibattito avutosi sui diversi provvedimenti, e, nel caso che oggi ci occupa, dei motivi che hanno portato alla stesura di un testo unificato. Il lavoro svolto in sede referente non lascia neppure comprendere come si possa praticamente conciliare questo testo — che vuol essere di incentivazione per il settore dell'autotrasporto — con il proposito che ci siamo prefissi di armonizzare i diversi tipi di trasporto, su gomma e su rotaia. Qualcuno infatti, di fronte al provvedimento in esame, potrebbe pensare che gli incentivi concessi vadano a scapito dell'equilibrio da realizzare tra i vari sistemi di trasporto, in base alle esigenze, alle situazioni, alle località che essi servono.

È bene allora ricordare che la legge n. 313 del 1976 (che sta, del resto, per essere modificata, in relazione all'emergere di ulteriori esigenze in materia), elevando i carichi assiali e le dimensioni, ha profondamente innovato le tipologie costruttive degli autoveicoli, rendendo necessario il rinnovo di gran parte del parco circolante.

Quando si divide il servizio di autotrasporto nei mezzi per conto proprio e per conto terzi, si deve considerare che, mentre l'autotrasporto per conto proprio appartiene ad aziende che trasportano prodotti propri e quindi il rinnovo del parco automezzi è legato alla struttura dell'azienda, alle esigenze della merce da trasportare ed alla quantità di essa, nell'autotrasporto per conto terzi i pesi e le misure delle merci da trasportare incidono notevolmente.

Di qui, dunque, l'esigenza di un rinnovamento che ha portato alla promozione di un credito agevolato per questo settore, senza che questo, però, abbia comportato una mancanza di interesse nei confronti del trasporto su strada, su ferrovia, aereo o via nave.

Il provvedimento al nostro esame, che permetterà di rinnovare circa quattromila automezzi, trova la sua giustificazione nel fatto che le aziende debbono pagare circa il trenta per cento sui prestiti di cui hanno bisogno, cosa che ovviamente comporta un aumento dei costi ed una diminu-

zione di competitività. Ci sono alcuni autotrasportatori, infatti, che hanno dovuto rinunciare a svolgere la loro attività per l'impossibilità di far fronte agli eccessivi oneri derivanti dai prestiti contratti.

Vorrei, però, segnalare come nel testo che abbiamo di fronte si preveda una percentuale per i tassi di riferimento uguale per tutti, cosa che, a nostro avviso, avvantaggerà le grandi imprese rispetto a quelle piccole od individuali. È questo il motivo per il quale è necessario, a nostro giudizio, differenziare le percentuali in base all'ampiezza dell'impresa di autotrasporto, favorendo le più piccole. A tale scopo, preannuncio la presentazione di alcuni emendamenti che, ad avviso del gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale, contribuiranno ad introdurre meccanismi in favore delle piccole imprese dislocate per lo più nel meridione e nell'Italia insulare.

Quale può essere questa differenziazione? Una considerazione diversa nella misura degli interessi in relazione alla dimensione dell'impresa in modo da rendere possibile per tutti gli autotrasportatori in conto terzi il ricorso al credito agevolato.

Solo se renderemo possibili tali misure potremmo giustificare il nostro intervento, di effettivo e concreto interesse pubblico, altrimenti rischieremo di dare l'impressione di esserci preoccupati solo di quella parte del settore che fa capo alle medie e grandi imprese.

Infatti, il pubblico interesse che giustifica l'intervento finanziario dello Stato a sostegno di un processo di rinnovamento di iniziative private, qual è prevalentemente il trasporto in conto terzi, va ricercato nella necessità di impedire che si trasferisca automaticamente sul prezzo dei trasporti l'onere rilevantissimo (oltre il 30 per cento) degli interessi che gli autotrasportatori sono costretti a pagare alle società finanziarie per il prefinanziamento o il finanziamento della quota contanti e di quella rateizzabile necessaria per l'acquisto degli automezzi da trasporto, rimorchi, carrozzerie, intercambiabili, trattori, elevatori e nastri trasportatori.

A questo riguardo, fissare una durata di ammortamento, un tasso di riferimento ed una misura percentuale unica indifferenziata, significa premiare le imprese di grande o media dimensione e punire o in qualche misura rendere inaccessibile il beneficio per le imprese minori e di quelle individuali che sono, tra l'altro, prevalenti nell'area meridionale o insulare.

Appare infatti evidente l'impossibilità, per questo tipo di imprese, di poter ammodernare o ampliare il parco automezzi, (generalmente uno o due autotreni) non potendo, per la dimensione dell'impresa e per i relativi ricavi, aver accantonato la quota contanti e lo scarto degli interessi tra percentuale massima ammessa e percentuale richiesta nonché tra valore del tasso di riferimento e tasso reale di mercato.

Si pone quindi l'esigenza di una differenziazione che renda accessibile il ricorso al credito agevolato anche alle piccole imprese e a quelle individuali. Una differenziazione, ovviamente, della misura e degli interessi in relazione alla dimensione dell'impresa, secondo il criterio che si evince dagli emendamenti che presenteremo.

In un momento di crisi quale quella che registra l'industria automobilistica e metalmeccanica italiana non sarebbe inopportuno, ove non contrastino con le norme comunitarie in materia, introdurre garanzie per riservare, almeno in una certa misura, al prodotto di fabbricazione nazionale, la concessione del credito agevolato.

Tale riserva opererebbe in due direzioni favorevoli al contenimento della crisi economica e sociale: rilanciare la domanda interna di autotreni (quindi garanzia di sbocchi alla produzione nazionale nel settore) e contenere le importazioni straniere di autotreni e parti di ricambio.

Inoltre, la gestione dei centri intermodali di scambio tra i vari mezzi del trasporto dovrebbe essere articolata o a partecipazione mista, pubblica e privata, o soggetta a controllo pubblico attraverso gli ispettorati della motorizzazione per impedire che si determinino intermediazioni

parassitarie o regimi di monopolio che si ripercuoterebbero negativamente sui prezzi all'utenza e renderebbero difficile l'attività delle piccole imprese e di quelle individuali in particolare.

BOCCHI. Il gruppo comunista intende fare alcune brevi considerazioni sul provvedimento in questione dal momento che ha partecipato alla stesura definitiva del testo unificato. Per le osservazioni più generali ci rifacciamo a quanto già svolto in sede referente.

Riteniamo che un provvedimento di questo genere arrivi già tardi; ci pare anche doveroso sottolineare e rimarcare che in un settore così importante e delicato come quello dell'autotrasporto merci per conto terzi sia mancata l'iniziativa del Governo e questo in un momento di crisi economica nel quale, invece, il comparto dei trasporti dovrebbe rappresentare un punto qualificante dello sviluppo economico. L'iniziativa quindi dei gruppi parlamentari si sostituisce ancora una volta a quella del Governo, e ciò deve rappresentare un momento di riflessione per tutti.

Ci pare, però, doveroso ringraziare i rappresentanti del Governo che hanno partecipato alla stesura definitiva del testo unificato, la cui approvazione si rende sempre più urgente.

Vogliamo ricordare che proprio per l'impegno della nostra Commissione sono stati assicurati interventi importanti nel bilancio del 1980 verso una categoria di operatori molto impegnata quale è quella degli autotrasportatori; infatti la nostra Commissione si oppose (nella manovra del bilancio 1979) alla soppressione di uno specifico stanziamento in tale comparto proposto dal Governo.

Bisogna rilevare che nel settore in considerazione già con le leggi n. 298 e n. 313 è stata avviata una politica di programmazione e di adeguamento alle direttive della CEE. Vi sono però altri fondamentali aspetti che vanno affrontati come, ad esempio, la riforma del codice della strada, la cui definizione è ormai urgente per non correre il rischio di continuare ad

essere occupati con leggine particolari che non producono altro che complicazioni e confusione nella vasta problematica del momento amministrativo e legislativo di questo settore.

Ci auguriamo pertanto che il provvedimento oggi al nostro esame trovi una sollecita approvazione sia in questa sede che successivamente al Senato. Preannunciamo la presentazione di alcuni emendamenti formali e ribadiamo il nostro consenso sul testo che, per altro, abbiamo contribuito a stendere.

FERRARI MARTE. Il nostro impegno di lavoro in sede di Comitato ristretto è una conferma indiretta del fatto che siamo in ritardo di fronte all'attesa delle categorie, per cui credo sia doveroso da parte della Commissione arrivare celermente all'approvazione del provvedimento in esame.

Il gruppo socialista è d'accordo sul testo concordato in sede di Comitato ristretto con l'apporto attivo del Governo.

BRICCOLA. A nome del gruppo della democrazia cristiana ringrazio il relatore per il lavoro svolto. Non sottolineo l'importanza del provvedimento, che è stata messa in risalto negli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, ma desidero fare una valutazione di ordine economico. Siamo in un momento particolarmente delicato per la nostra economia e ritengo che, andando verso una fase depressiva, per promuovere la volontà di questi operatori occorra dare degli incentivi. Noi operatori economici — perché anche io lo sono — siamo sensibili ai piccoli incentivi e compiamo sforzi superiori alle nostre possibilità quando ci vediamo aiutati in situazioni particolarmente difficili. Ritengo ad esempio che questo provvedimento, pur nella modestia del suo stanziamento, sia un provvedimento *ad hoc* per il settore automobilistico, che in questo momento è particolarmente in crisi. Se crediamo nella validità della ristrutturazione e della riconversione aziendale, possiamo pensare che vi sia la possibilità, incentivando l'acquisto di un no-

tevole numero di autocarri, di occupare persone che oggi trovano difficoltà di occupazione nel settore automobilistico.

Sul testo in esame vi sono diversità di valutazione da parte di alcune forze politiche, ma ritengo che siano facilmente superabili e spero che si possa rapidamente arrivare all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

LAMORTE, Relatore. Le osservazioni che sono state fatte questa mattina, soprattutto dall'onorevole Baghino, hanno rappresentato oggetto di approfondimento nel corso dell'elaborazione del testo in esame ed è mia opinione che tale testo risponda essenzialmente alle finalità rappresentate oggi dai vari gruppi.

MIROGLIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. All'insegna di quella urgenza da tutti giustamente richiamata, desidero ringraziare, a nome del Governo, i colleghi che con tanto impegno e tanta sensibilità hanno permesso di arrivare alla presentazione di questo nuovo testo ed il relatore per la sua particolare solerzia. Da parte di chi ha il compito di reggere le sorti di questo ministero in un momento così tormentato, vi è l'auspicio che questo provvedimento possa costituire un primo importante passo verso altri traguardi che — come è stato ricordato — vanno dal nuovo codice della strada a tutti quei provvedimenti che urgono e che dovrebbero tendere a semplificare le procedure che assillano quotidianamente il settore di competenza della motorizzazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli sul testo del Comitato ristretto.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

(Finalità della legge).

Lo Stato interviene nel settore dell'autotrasporto delle merci per conto terzi,

con la concessione di contributi in conto interessi, allo scopo di favorire:

a) il rinnovo del parco degli autoveicoli in circolazione, di cui alle lettere d), e), g), h), i) dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dei rimorchi, dei semirimorchi e delle relative carrozzerie intercambiabili;

b) lo sviluppo delle forme cooperative e consortili per l'esercizio dell'attività di autotrasporto delle merci per conto terzi;

c) lo sviluppo del trasporto combinato;

d) gli investimenti immobiliari da realizzarsi all'interno dei centri intermodali di scambio e di integrazione tra i vari mezzi di trasporto da parte dei soggetti di cui all'articolo 3 della presente legge.

Gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi di cui al comma precedente devono essere di prima immatricolazione.

Gli onorevoli Manfredini, Bocchi e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Aggiungere al punto a) dopo la lettera e) la lettera « f) ».

MANFREDINI. La lettera f) dell'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, parla di autoveicoli per usi speciali e per trasporti specifici, muniti permanentemente di speciali attrezzature. L'emendamento proposto tende ad evitare che tali autoveicoli siano esclusi dal contributo per l'acquisto. Si tratta, ad esempio, di autoveicoli per il trasporto di rottami di ferro, muniti permanentemente di gru, o di autoveicoli muniti di frigoriferi.

LAMORTE, Relatore. In sede di Comitato ristretto non abbiamo parlato di questo problema. Da una attenta lettura della lettera f) risulta che gli autoveicoli per usi speciali sono destinati prevalentemente al trasporto in proprio, per cui ha poca attinenza con il provvedimento in esame

che riguarda il trasporto per conto di terzi. Inoltre gli autoveicoli per trasporti specifici sono destinati prevalentemente al trasporto di persone, mentre tutto il provvedimento in esame riguarda il trasporto di merci.

MANFREDINI. Vorrei rilevare che lo emendamento proposto tendeva ad introdurre la lettera f) per la parte che prevede: « o di determinate cose e distinti da una particolare attrezzatura relativa a tale scopo ». Potremmo anche formulare meglio l'emendamento, in quanto ritengo che escludere tali autoveicoli dal provvedimento in esame comporti una inopportuna limitazione della portata del provvedimento stesso. Come esempio potrei citare gli autoveicoli che trasportano il ferro, i quali sono spesso muniti di una gru.

BAGHINO. Debbo dire subito che lo emendamento testé presentato mi suscita non poche perplessità e che l'esempio portato dall'onorevole Manfredini non mi pare molto probante rispetto a ciò che egli intendeva dimostrare. A mio parere, infatti, accogliendo l'emendamento presentato dal gruppo comunista arriveremmo ad un risultato contrario rispetto a quello che si propone il provvedimento al nostro esame: favoriremmo, cioè, le grandi imprese di autotrasporto rispetto alle piccole.

Vorrei ora incidentalmente prendere brevemente la parola sull'andamento dei nostri lavori per segnalare che alle 11 è prevista l'audizione del ministro dei trasporti sull'incidente aereo al largo di Ustica; non so, quindi, fino a quando potremo continuare la discussione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, ho pregato il ministro dei trasporti di tardare rispetto all'orario convenuto. Vorrei anche ricordare che, per questa mattina, è prevista anche un'audizione del ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

BAGHINO. Propongo, perciò, di rimandare l'esame del provvedimento oggi all'ordine del giorno a data che l'ufficio di presidenza deciderà.

BERNARDI. Per raccogliere la proposta dell'onorevole Baghino, potremmo invitare tutti i colleghi che hanno intenzione di presentare nuovi emendamenti al testo in esame, di farlo con la massima sollecitudine, onde poter procedere con estrema speditezza, nel corso della prossima seduta, all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. La proposta dell'onorevole Baghino mi sembra quanto mai opportuna. In sede di ufficio di presidenza proporrò che l'esame di questo provvedimento venga rimandato a domani mattina alle ore 10, in modo che il relatore abbia la possibilità di prendere visione dei vari emendamenti presentati.

BOCCHI. Sono d'accordo con la proposta del presidente: indubbiamente una sospensione permetterà ai vari gruppi di concordare alcune proposte di emendamento che possano trovare un largo consenso. Per altro, il gruppo comunista non intende, laddove si dovesse raggiungere una convergenza, insistere sugli emendamenti presentati, che sono quasi tutti di natura formale.

PRESIDENTE. Pertanto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di rinviare il seguito dell'esame degli articoli ad una prossima seduta, da concordare in sede di ufficio di presidenza.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO