

TRASPORTO VALORI E *CHANGEOVER* - 2

DOTT. RAFFAELE MADDALONE

Assovalori

Vorrei richiamare l'attenzione sul fatto che nella relazione che presentai al Convegno dell'ABI del giugno scorso, sempre in materia di euro, e con la partecipazione del dott. Del Bufalo del Ministero del Tesoro, del Vice Direttore Generale della Banca d'Italia, dott. Finocchiaro, del dott. Vigezzi dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, del Ministero dell'interno e di altre autorevoli "voci", ponevo l'accento sul fatto che mancavano 553 giorni all'avvento dell'euro. Oggi ne mancano 416 e ne sappiamo quanto prima.

Cioè, non sono stati fatti dei passi avanti per quanto riguarda la distribuzione proprio perché non ci sono dati ancora definitivi: si sa soltanto che le banche e le poste, che sono le uniche organizzazioni autorizzate a ricevere l'euro in *frontloading*, "potrebbero" avere le nuove banconote dopo il 1° settembre 2001 e che, come si è visto stamattina, fornendo determinate garanzie si assumeranno tutti i rischi per l'eventuale illegittima circolazione prima del 1° gennaio 2002. Ma non si conosce come provvederanno per lo stoccaggio, per l'assicurazione e per tutto quanto possa derivare dalla presa in consegna dell'euro prima della data del corso legale.

Per noi è molto importante come vettori e *subcontractor*, come veniamo chiamati, poter ricevere per tempo sia la moneta metallica sia le banconote in euro, per poter predisporre per tempo, sulla base di quelle che saranno le richieste che ogni banca dovrà farci, a seguito di quegli studi cui accennava il dottor Polzot, (la rilevazione statistica per il '99, 2000 e 2001 e la previsione per il 2002, con riferimento ai mesi di gennaio e febbraio).

Ritengo di poter affermare che il nostro è un compito veramente immane, al di là dell'ammontare assoluto dei valori, che evidentemente dovranno trovare una adeguata copertura assicurativa, perché molte banche hanno da tempo dismesso le loro casse centrali. Non si può pensare che le stesse banche siano propense a riaprirle, per ricevere e stoccare in giacenza i valori. Ovviamente, si rivolgeranno a noi vettori. E qui emerge il problema della garanzia relativa alla non circolazione, al furto, al danneggiamento, ecc., con tutto quanto ne consegue.

I termini del problema, com'è stato detto più volte, oltre che i 70 miliardi di euro, che sono pari a circa poco meno di 140 mila miliardi di lire, sono le 40 mila tonnellate di moneta, pari a circa 2,8 miliardi di euro che dovranno essere distribuiti.

Il Ministero del tesoro ha reso noto che, in un primo momento, queste monete verranno stoccate presso 7/8 centri, dai quali poi dovranno essere portati, quindi nuovamente trasportati, in 90-95 punti provinciali per la distribuzione a suo tempo al pubblico, tramite ovviamente le banche e la posta.

Non risulta sia stato ancora stabilito, salvo alcuni accenni, se verranno o meno precostituiti gli *starter kit* (confezioni standard di monete in euro, pari a circa Lit. 25.000) che possono essere distribuiti al comune cittadino nella seconda metà di dicembre 2001, per facilitare la conoscenza della nuova moneta.

Come Assovalori avevamo ipotizzato, anche sulla scorta di analoghe decisioni prese in altri paesi europei, che per l'Italia fosse necessario predisporre 5 milioni di unità. Sembra invece che il Ministero del tesoro sia orientato per 10 milioni di pezzi.

Per predisporre 10 milioni di *starter kit* (e non si sa chi dovrà pagare quest'operazione), ci si dovrà servire di apposite macchine. Ogni macchina, con una linea di produzione di 12 mila pezzi nelle 8 ore, costa ben 500/600 milioni. E' una macchina che, passata l'esigenza, almeno secondo quanto riferito dal costruttore, potrà poi essere smontata per essere eventualmente riassemblata per la successiva normale contazione delle monete, per un valore pari a circa il 15-20%.

Oltre al tempo necessario per la preparazione degli *starter kit*, poi, occorre considerare che il costruttore per fornire ed installare la macchina indica come necessari sei mesi di tempo. Non ho proprio idea di come faremo e cosa succederà la prossima estate.

Per quanto riguarda, diciamo, la "sollecitazione" fatta al Ministero dell'interno lo scorso 16 giugno, nel corso del Convegno presso l'ABI, per sollecitare un provvedimento legislativo (anzi una circolare, perché in Italia non esiste una legislazione sul trasporto valori, esistono solo queste circolari ministeriali, e anche questa è un'assurdità) vorrei precisare che come Assovalori avevamo chiesto che a fronte di questa situazione straordinaria venissero emanate delle disposizioni straordinarie che ci permettessero di studiare, verificare per tempo e pianificare gli interventi che le diverse problematiche richiedono.

Il risultato è stato la circolare del 22 giugno sul trasporto valori, senza dubbio in elaborazione da tempo. Ma sembra lecito chiedersi in mano a chi siamo? Non so, si rasenta la pazzia, o qualcosa del genere, perché se dovesse rimanere in vigore questa circolare, sulla base di quanto simulato stamattina dal dottor Polzot sarà necessario un numero di furgoni 60 volte maggiore: ci vorrebbero cioè 10 mila furgoni, a fronte di un parco attuale di 1600!

Ed abbiamo anche le esigenze della grande distribuzione, che è il settore che tratta la maggiore quantità di contante. Siamo stretto contatto con l'associazione di questa categoria, che ci chiede cosa saremo in grado di fare per recapitare loro gli euro. Fino ad oggi noi non abbiamo mai portato soldi alla grande distribuzione, ma abbiamo solo ritirato gli incassi durante la notte, o in tarda serata, diciamo, cominciando dalle 21,30-22,00, durante la notte.

Per il 2002 dovremo portare gli euro e ritirare le lire che incassano e non distribuiscono, perché l'intendimento è che la grande distribuzione non dia il resto in lire, ma soltanto in euro, per cercare di rastrellare al massimo le lire nel periodo di *duality*. Ci viene anche richiesto di fare fino a quattro passaggi dove ora ne facciamo uno ed allora il problema è di verificare, e siamo già avanti con lo studio, quali sono i punti, perché è impensabile per noi poter servire tutta la grande distribuzione in questo modo. Dovremo necessariamente individuare delle priorità.

Effettivamente sono grossissimi problemi, specie se viene mantenuto il divieto per i trasporti notturni.

Volevo poi attirare la vostra attenzione sulla relazione del dottor Mezzetto, che è stata molto interessante per noi, e diciamo che per certi versi era da applaudire a scena aperta. Una parte, però, non mi ha soddisfatto ed è quella relativa all'ipotesi di tariffazione della contazione a pezzo, anziché a valore, in quanto non tiene conto del maggior rischio che hanno il trasportatore ed il contatore quando risultasse mancante un biglietto da 500 mila lire o 200 euro, rispetto alla mancanza di un biglietto da 10 mila lire o 5 euro. A mio avviso, quindi, l'aspetto

tariffa "a pezzo" va visto anche in funzione del valore facciale, proprio per una questione di rischio.

Circa quanto detto sulla diminuzione della tariffa dallo 0,60 allo 0,33 è da tenere presente che la contazione in Italia è nata una quindicina di anni fa. All'inizio veniva richiesta esclusivamente dalle banche ed era fatta sulla base di un mix di una composizione di un miliardo che prevedeva dalle 1000 alle 100 mila lire. Evidentemente, nel tempo, le 1000 lire, le 2 mila, le 5 e le 10 mila non sono più state date alla contazione, e si è praticamente limitata la lavorazione ai biglietti da 50 e 100 mila lire, ed ultimamente delle 500 mila, anche se maniera molto relativa, perché non c'è stata una grossa circolazione.

Per cui, va bene anche la tariffa a pezzo, tenendo però conto che esiste una differenza del valore facciale, come esiste una differenza sostanziale fra il denaro che ci proviene dalla grande distribuzione da quello che ci proviene dalle agenzie bancarie. Dalla prima ci arrivano dei bussolotti, delle buste al cui interno c'è di tutto, e richiede una lavorazione amministrativa molto pesante, con difficoltà di quadratura, le banconote non sono messe testa a testa, la denominazione è diversa, insomma c'è una lavorazione molto più impegnativa ed è per questo che la tariffa è diversa.

Accenno ad un ultimo argomento, la tariffa di legalità. Sono d'accordo con l'amico Ferrara, perché anch'io sono un fautore della libera concorrenza, ma non si può non tener conto che purtroppo le nostre aziende hanno dei vincoli operativi posti dal Ministero, dei quali si parlava prima, che impongono modalità talvolta molto onerose, quali le scorte, i limiti del trasportato, l'allestimento dei mezzi, le dotazioni personali, ecc. In sintesi, se dobbiamo far fronte a certi costi non possiamo non tenerne conto nella formulazione della tariffa. A meno che non ci sia qualcuno che, come al solito, voglia fare il furbo e non si adegui alle prescrizioni della pubblica autorità.