

Daniele Caffi, presidente Fita-Cna: troppi aumenti, servono subito provvedimenti concreti

Autotrasporto, pax sociale a rischio

Class action per le nevicite di dicembre, chiesti 10 mln di danni

DI CECILIA SAMMARCO

«In mancanza di provvedimenti concreti la pace sociale che abbiamo garantito fino a oggi potrebbe saltare».

Daniele Caffi, presidente della Fita-Cna, non nasconde le sue preoccupazioni per il futuro dell'autotrasporto, messo alla stretta dai continui aumenti del gasolio, delle assicurazioni e dei pedaggi autostradali, ai quali si aggiungono i nuovi oneri derivanti dall'entrata in vigore del Sistri, il sistema di tracciabilità dei rifiuti.

Domanda. Lei parla di crisi del settore, ma avete appena firmato un rinnovo del contratto piuttosto oneroso...

Risposta. Sì, ed è stata un'ulteriore dimostrazione di responsabilità. Il contratto andava firmato e abbiamo rispettato l'impegno preso, anche se il costo del lavoro per chi fa le cose in regola sta diventando pesantissimo, soprattutto di fronte a una concorrenza sleale sempre più agguerrita.

D. Si riferisce agli autotrasportatori che vengono dall'Est europeo?

R. Le faccio un esempio che vale per tutti: il costo medio

di un autotrasportatore è tra i 47 e i 50 mila euro l'anno, un autista dell'Est prende intorno ai 23, 24 mila euro.

D. Con le nuove regole approvate a giugno ed entrate in vigore ad agosto però ci dovrebbero essere finalmente più controlli...

R. I controlli ci sono, ma riguardano solo gli autotrasportatori. La committenza, al contrario, non la controlla nessuno. I tempi di pagamento, che non dovrebbero superare per legge i 60 giorni, non vengono mai rispettati e spesso vengono stipulati contratti «capestro» che vanno ben al di sotto dei costi di esercizio. Inoltre, molte aziende sono gestite dalla malavita organizzata che utilizza l'autotrasporto come facciata per altre operazioni. Una situazione economicamente e moralmente inaccettabile, che va a discapito della sicurezza e di chi lavora nella legalità.

D. In sintesi quali sono le vostre richieste?

R. Sicurezza, legalità e rispetto delle regole. In particolare chiediamo tra l'altro: un'accele-



Daniele Caffi

razione dei tempi di pagamento, che ormai superano i 120 giorni; una riduzione della filiera dei trasporti che elimini dall'albo dei trasportatori coloro che non posseggono veicoli e che, lavorando solo come intermediari, distolgono risorse a un settore già in crisi; una regolamentazione dei tempi di carico e scarico e la fine della dicotomia tra i contratti scritti e quelli verbali fra committenza e vettori.

D. Nella Finanziaria 2011 sono stati stanziati 400 milioni di euro per il settore, una cifra che, in tempi di crisi dei conti pubblici, ha fatto gridare allo scandalo.

R. Forse se non ci fossero quei 400 milioni la committenza non avrebbe alibi e pagherebbe quello che deve pagare e in tempi brevi. Paradossi a parte, il vero scandalo è che quei 400 milioni serviranno a pagare gli aumenti delle autostrade che ci sono stati nel 2009, e non quelli del 2011. Il vero scandalo non è in questa boccata di ossigeno che permette al settore di sopravvivere e di fare andare avanti il paese, ma in un sistema autostradale che ha fatto registrare rincari di quasi il 20% sulle tratte più frequentate, che non offre alcun servizio e che appena ci sono tre dita di neve va in tilt e butta fuori i camion, costringendo gli autotrasportatori a rimanere bloccati per giorni in mezzo alla strada. A questo proposito la Fita ha intrapreso una class action chiedendo ad Autostrade per l'Italia 10 milioni di euro per i danni materiali e morali subiti dalle imprese.

D. Non solo le autostrade, ma anche il gasolio e le assicurazioni: il 2011 è iniziato con una serie di rincari che sta suscitando

parecchie proteste.

R. I nuovi aumenti stanno strangolando un settore già in crisi. Quella delle assicurazioni è poi una situazione insostenibile. Infatti molte compagnie si rifiutano di assicurare gli autotrasportatori o accettano di farlo solo a costi proibitivi. È vero che si sono verificate molte truffe ai danni delle compagnie, soprattutto nel Sud del paese, ma è assurdo che per questo debbano pagare anche gli onesti. Ci troviamo di fronte a rincari di oltre il 20%, ma in alcuni casi il premio da pagare è addirittura raddoppiato. Tutto questo è insostenibile.

D. E quindi?

R. E quindi, nonostante le difficoltà la categoria continua a garantire i servizi. In un paese dove l'80% delle merci viaggia su gomma, il nostro senso di responsabilità fa sì che i prodotti arrivino quotidianamente nei supermercati e nelle fabbriche. Fino a oggi abbiamo garantito la pace sociale, consapevoli del fatto che se ci blocciamo noi si blocca l'Italia, ma adesso, in mancanza di provvedimenti concreti, purtroppo le condizioni perché questa pace salti ci sono tutte.

© Riproduzione riservata

INTERVISTA A FABIO MONTANARO, GIORNALISTA ED ESPERTO DEL SETTORE

I camionisti? Seri, ma con scarso appeal mediatico

«Piccoli imprenditori impegnati ogni giorno in un lavoro duro e sfiancante, che spesso faticano a far quadrare i conti a fine mese e soffrono i luoghi comuni che li vorrebbero prepotenti e pericolosi sulla strada».

È l'immagine degli autotrasportatori che si ricava dalle parole di **Fabio Montanaro**, giornalista e profondo conoscitore della categoria: conduce da anni *Uomini e Camion* su Radio 1, è direttore del mensile *TIR*, segue questo settore da oltre sei lustri.

«I luoghi comuni sono difficili da estirpare, eppure basterebbe leggere i dati per capire che i camionisti non sono guidatori scellerati», taglia corto Montanaro.

«Sono coinvolti in appena il 7% di tutti gli incidenti e, in molti di questi casi, sono vittime e non artefici delle infrazioni».

Perché allora sono visti in maniera sinistra dagli automobilisti e da molta stampa?

«Premesso che, come in tutte le categorie, ci sono anche in questa buoni e cattivi, sono convinto che tutto nasca dalla mancata conoscenza del loro lavoro. Detto in altri termini, la paura del camionista è simile al timore diffuso di viaggiare in aereo: si ha paura di

ciò che non si conosce».

A questo proposito Montanaro cita un aneddoto: «Un giorno ho portato in diretta a *Uomini e Camion* **Mario Monicelli**, e ho aperto i microfoni per farlo parlare con i camionisti. Bene, a fine puntata mi ha rivelato di aver maturato un'idea sulla professione del tutto differente da quella che aveva in

precedenza: perché, lo ripeto a costo di annoiare, i camionisti sono piccoli imprenditori che svolgono un lavoro faticoso, che vivono i problemi comuni a tanti cittadini, dalla frequente lontananza dalle famiglie alla difficoltà di ottenere un mutuo».

Come si supera, allora, la paura/diffidenza nei loro confronti?

«Secondo me bisognerebbe partire dalle scuole guida», conclude Fabio Montanaro, «che oggi non insegnano la convivenza in strada tra diversi conducenti: sarebbe fondamentale spiegare le esigenze di tutti, in modo da minimizzare il più possibile gli attriti e le possibilità di incidenti».

© Riproduzione riservata

I numeri dell'autotrasporto

Ogni giorno si riversano nelle nostre strade più di 3,8 milioni di veicoli merci, di cui l'11,5% in conto terzi e l'88,5% di proprietà. Il numero comprende autocarri, autotreni e autocarri, motrici e trattori. Oggi in Italia viaggia su gomma circa l'80% delle merci.

- Il trasporto interno di merci evidenzia, per l'anno 2008, un traffico complessivo stimabile in più di 218 miliardi di tonnellate/km e mostra un decremento del 4,6% rispetto all'anno precedente. Il dato conferma l'assoluta prevalenza del trasporto su strada che, nello stesso anno, assorbe il 61,4% delle tonnellate/km di merce complessivamente trasportata.

- All'albo dell'autotrasporto, nel 2009, ultimo dato disponibile, risultano iscritte circa 113.285 imprese

con autoveicoli, di cui 51.192 con un solo autoveicolo. 43.684 possiedono da 2 a 5 autoveicoli, per un totale di 94.876 mezzi. Le imprese rimanenti, il 16,25%, pari a circa 18.409, sono aziende strutturate che dispongono da 5 a oltre 200 autoveicoli.

- Cinquantamila risultano essere le imprese iscritte all'albo prive di veicoli. Proprio queste ultime sono state uno dei punti dell'accordo con il governo, sottoscritto il 17 giugno scorso, in cui ci si impegnava a migliorare la disciplina del settore, «normalizzando» gli albi provinciali, con la cancellazione immediata delle imprese senza veicoli.



- Il parco autoveicoli in dotazione a tutte le imprese iscritte ammonta a 600 mila unità.

- Ogni anno (sono dati di stima), l'autotrasporto consuma qualcosa come 10,5 miliardi di litri di carburante.