



# Forum

## Imprese e mercati



IL GIORNALE DELL'IMPRENDITORIA DIFFUSA

Scongiurato il fermo, il settore attende i risultati del tavolo tecnico che partirà domani

# Autotrasporto in attesa di regole

## Nuovi rapporti committenza-impresa, maggiori controlli

**D**iciamocelo chiaramente: come categoria non è certo tra le più amate. Nell'immaginario collettivo vengono identificati in quelle lunghe colonne di Tir che rendono impraticabile l'autostrada nei giorni feriali e riescono a conquistare gli onori della cronaca solo quando sono coinvolti in qualche incidente o quando paralizzano il paese attuando il fermo. Poco importa che gli autotrasportatori ricorrano al fermo dei servizi solo in situazioni estreme e comunque decisamente molto meno di altre categorie del settore dei trasporti (l'ultimo fermo risale al dicembre 2007); che i loro guadagni, tra calo delle tariffe e aumento del prezzo del gasolio e dei pedaggi autostradali, siano ridotti all'osso (molti di loro lavorano in pareggio o addirittura in perdita); o che stiano ancora aspettando i circa 150 milioni di euro che sono stati stanziati sia nella Finanziaria dello scorso anno sia dalla legge 162 del 2008 e che sono stati sbloccati solo recentemente, con notevole ritardo.

Eppure basterebbe pensare che l'80% delle nostre merci viaggia su gomma per rendersi conto del valore strategico

**Basterebbe pensare che l'80% delle nostre merci viaggia su gomma per rendersi conto del valore strategico del settore per la nostra economia**

del settore per la nostra economia, o andare a guardare il perché delle minacce di fermo, che puntualmente si ripropongono con cadenza annuale, per accorgersi che non è il paese a essere sotto ricatto degli autotrasportatori, bensì gli autotrasportatori a essere vessati su più fronti senza che nessuno ne parli.

Anche quest'anno si è dovuto attendere l'ultimo minuto perché fossero convocati dal governo e riuscissero a ottenere quelle garanzie minime per potere andare avanti. Anche quest'anno c'è stata la



Quello dell'autotrasporto è uno dei settori più colpiti dalla crisi

minaccia e la proclamazione dello sciopero prima che fossero confermati gli impegni presi negli anni precedenti e promessi nuovi interventi.

Per il momento il pericolo è scongiurato. Il fermo degli autotrasportatori, che avrebbe bloccato il paese per una settimana, è stato sospeso grazie, appunto, all'accordo raggiunto in extremis lo scorso 1° dicembre tra le associazioni del settore e il governo. Il protocollo a prima vista può sembrare una vittoria per la categoria sia per quanto riguarda la parte economica sia per gli impegni presi sulle nuove regole, ma in realtà resta tutto da verificare dal momento che solo di impegni si tratta e che la vera discussione si aprirà solo domani, con l'avvio dei lavori di un tavolo tecnico che dovrà valutare gli effetti delle nuove norme in materia di sicurezza, e affrontare le problematiche del settore.

Lo stanziamento di circa 400 milioni, una cifra senza dubbio considerevole soprattutto se rapportata alle difficoltà di copertura che altri settori stanno avendo e al braccio di ferro che si sta giocando in Finanziaria, sarà in gran parte destinato ad alleggerire parte dei costi che sono divenuti insostenibili per gli autotrasportatori: sconto sui pedaggi autostradali e riduzione dell'Inail, ma anche sconto sulla tassa di

possesso, contributi al Servizio sanitario nazionale, deduzione delle spese non documentate relative alle trasferte effettuate nell'ambito del comune di residenza. Una parte, infine, pari a circa 30 milioni dovrebbe andare agli investimenti. Somme, naturalmente, tutte da verificare, essendo la Finanziaria ancora in corso di approvazione, e che comunque non sono sufficienti a sollevare da una crisi che va avanti da anni un settore cruciale per la nostra economia.

La vera partita, quella che conta, infatti, non è tanto sulla parte economica, pur indispensabile per dare un po' di respiro a un settore che ha patito più degli altri le conseguenze della recessione e il calo della domanda dell'ultimo anno, ma proprio sul fronte delle regole senza le quali la categoria sarà destinata a dipendere sempre dall'aiuto pubblico per poter sopravvivere. A cominciare dalla revisione delle norme approvate con l'articolo 83-bis che sono state attuate solo parzialmente, rivelandosi un vero e proprio boomerang per le imprese oneste.

In primo luogo c'è la necessità di stabilire nuovi rapporti tra committenza e impresa attraverso una normativa che dia maggior potere contrattuale agli autotrasportatori. La maggior parte delle società di trasporti, infatti, non viaggia

in base a una contrattualistica standard, bensì sulla migliore offerta. La forte parcellizzazione del settore permette ai committenti di fare un prezzo che è quasi senza margini di guadagno e se il padroncino non ci sta, se ne trova un altro. A questo si è aggiunta la forte concorrenza proveniente dall'Est europeo, aggravata dall'ingresso della Romania nella Ue. Gli autotrasportatori dell'Est applicano prezzi inferiori anche del 40% rispetto ai nostri, ma lo fanno a discapito della sicurezza, ignorando ad esempio le soste programmate, per poter rientrare nei costi operativi. Una situazione che ha fatto sì che le tariffe negli ultimi quattro anni siano addirittura calate, a fronte di un consistente aumento di carburante e autostrade. Per arginare questa deriva le associazioni del settore, Cna-Fita in testa, chiedono una soglia minima per i contratti, maggiori controlli e la possibilità di dividere le responsabilità anche con il committente, in modo da indurlo a servirsi di trasportatori che operino nel rispetto delle regole.

Altro annoso nodo da risolvere è quello che in gergo si chiama «accorciamento della filiera». In Italia sono iscritte all'albo dei trasportatori circa 170 mila imprese, di queste 49 mila sono prive di un

veicolo. Questo significa che sopravvivono solo grazie ai profitti derivati dall'intermediazione che sottrae risorse a un mercato già asfittico. Da qui la richiesta di mantenere l'iscrizione all'albo, come peraltro era già stato promesso nell'accordo stipulato lo scorso anno, solo a coloro che posseggono un mezzo.

Infine, bisogna considerare i tempi medi di pagamento che con la crisi hanno superato i 120 giorni: gli autotrasportatori, ultimo anello della catena di produzione, e quindi il più debole, fanno spesso da banca per i propri committenti. Se a tutto ciò si aggiunge che le

**Gli autotrasportatori dell'Est applicano prezzi inferiori anche del 40% rispetto ai nostri, ma lo fanno a discapito della sicurezza**

reti infrastrutturali italiane sono quelle di 25 anni fa ci si rende facilmente conto delle condizioni in cui operano gli autotrasportatori italiani.

E quanti si dicono contrari al trasporto su gomma e ne auspicano una forte riduzione magari a vantaggio dei treni, si mettano l'animo in pace: sul fronte ferrovie si sta assistendo a un vero e proprio smantellamento della rete cargo, gli unici investimenti sono tutti orientati verso l'alta velocità che riguarda però esclusivamente il trasporto passeggeri. Non solo. La morfologia del nostro paese, la mancanza, a differenza di altre nazioni europee, di lunghi fiumi navigabili e le distanze relativamente brevi (la media del trasporto merci è di circa 200 chilometri) fanno sì che le due ruote restino il mezzo più conveniente per trasportare le merci e tutto lascia presagire che sarà così anche nei prossimi anni. Unica alternativa: le autostrade del mare sulle quali gli investimenti avviati recentemente stanno dando i primi frutti, ma su questa via i chilometri da percorrere sono ancora molti.

Il presidente della Cna-Fita commenta l'accordo col governo e ammonisce: per ora solo impegni

# Caffi: bene l'intesa. Ora i risultati

## Subito riduzione della filiera e accelerazione dei pagamenti

«Il risultato è positivo, ma al momento si tratta solo di impegni, pur se dettagliati. Da parte nostra, quindi, c'è soddisfazione per la firma del protocollo, ma anche grande attenzione per il rispetto delle scadenze previste».

**Daniele Caffi**, presidente della Cna-Fita, commenta così l'accordo raggiunto il 1° dicembre scorso tra le associazioni degli autotrasportatori e il governo che ha portato alla sospensione in extremis del fermo di una settimana che avrebbe paralizzato il paese.

**Domanda. Intesa soddisfacente e pericolo fermo scongiurato, dunque una vertenza a lieto fine da tutti i punti di vista?**

**Risposta.** Più che di lieto fine, parlerei di lieto inizio. Il governo si è presentato all'incontro con le associazioni di categoria fornendo risposte in linea con le aspettative, soprattutto dal punto di vista economico, mentre da quello della richiesta di nuove regole è necessario attendere il risultato del tavolo tecnico. Certo, l'iniziativa del fermo è stata solo sospesa, non revocata, ma non poteva che essere così: la Finanziaria 2010, infatti, sarà approvata solo alla

nazionale e della conseguente flessione della domanda. Sul fronte economico le aziende attendono ancora circa 150 milioni di euro che sono stati stanziati sia nella Finanziaria dello scorso anno sia dalla legge 162 del 2008 e che sono stati sbloccati solo recentemente, con notevole ritardo. Le risorse promesse, dunque, diventano indispensabili per garantire non solo la competitività, ma anche e spesso la sopravvivenza delle nostre imprese. I fondi stanziati serviranno in parte per gli investimenti e in parte saranno

destinati ad abbattere costi che sono diventati insopportabili per la categoria, dagli interventi di riduzione del premio Inail a quelli per i

pedaggi autostradali, dallo sconto per la tassa di possesso a quelli sulle spese non documentate, a quelli per il servizio sanitario nazionale.

**D. Le vostre richieste però non erano soltanto economiche...**

**R.** No, infatti, c'è tutta una parte normativa che non è certo meno importante e che è affidata al lavoro di un tavolo tecnico che a partire da domani, 17 dicembre, dovrà valutare gli effetti delle nuove norme in materia di sicurezza, approvate con l'articolo 83 bis, la cui incompleta emanazione ha avuto la conseguenza di trasformare ciò che doveva essere una maggiore tutela per le aziende rispettose delle regole e della sicurezza in uno strumento che sta danneggiando gli imprenditori seri e qualificati. In particolare chiediamo tra l'altro: un'accelerazione dei tem-

pi 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. Siete soddisfatti del comportamento del governo?**

**R.** Va dato atto al ministro Matteoli della attenzione riservata al nostro settore in un momento di grande difficoltà per l'intero paese, nonché al sottosegretario Giachino che, con grande passione e disponibilità, si è confrontato spesso con noi. Adesso attendiamo i risultati concreti. Una cosa è certa: non abbasseremo la guardia e il giudizio definitivo lo daremo solo alla fine del confronto che avverrà sul tavolo tecnico.

— © Riproduzione riservata —



Daniele Caffi

*Va dato atto al ministro Matteoli della attenzione riservata al nostro settore in un momento di grande difficoltà per l'intero paese*

fine dell'anno e quindi tutte le risorse concordate le verificheremo solo a quella data, mentre solo nel marzo del 2010 potremo valutare l'esito dei lavori del tavolo tecnico che si aprirà domani per modificare importanti regole del mercato.

**D. Nel protocollo si prevede che vengano stanziati per il settore circa 400 milioni di euro. Non vi sembra una cifra onerosa soprattutto se rapportata alle difficoltà di copertura che altri settori stanno comunque avendo e se consideriamo il braccio di ferro che si sta giocando attorno alla Finanziaria?**

**R.** Senza dubbio si tratta di una cifra ingente, ma bisogna considerare che le imprese di autotrasporto italiane hanno sofferto forse più di altri delle conseguenze della crisi inter-



## Buffetti cerca professionisti del software. Magari il primo sei tu.

Vuoi diventare un consulente che propone i software Buffetti e far parte di un grande sistema al servizio di professionisti ed imprese? Vai su [www.buffetti.it](http://www.buffetti.it) o scrivi a [svilupparete@buffetti.it](mailto:svilupparete@buffetti.it).



Buon lavoro.

LE INTERVISTE PARALLELE/ Faccia a faccia tra Mario Valducci (Pdl) e Silvia Velo (Pd)

# Autotrasporto, corsa alla sicurezza

DI ANTONIO RANALLI

L'autotrasporto ha un ruolo fondamentale in Italia per ciò che riguarda la distribuzione delle merci. Le caratteristiche geografiche del nostro paese e quelle del sistema produttivo, costituito per lo più da piccole e piccolissime imprese, fanno sì che le merci compiano mediamente un tragitto di 100 km. È necessario quindi dare un aiuto concreto all'efficienza e alla modernizzazione di questo settore per favorire anche lo sviluppo economico.

**Mario Valducci (Pdl).** Sicuramente in Italia c'è una sperequazione fra trasporto su gomma e trasporto su ferro, frutto di politiche poco accorte del passato. Ora c'è una lenta inversione di tendenza che riguarda non solo le merci, ma anche i passeggeri, grazie a reti ferroviarie moderne come l'alta velocità. Ma bisogna tenere in considerazione il fatto che l'Italia è un paese dalla morfologia complessa, con 8.100 comuni. Per raggiungere anche il paese più piccolo e più remoto l'autotrasporto è insostituibile. Credo che sia necessario conciliare le esigenze di trasporto capillare sul territorio con quelle ambientali e, soprattutto, di sicurezza.

**Silvia Velo (Pd).** Nel giugno 2008 le organizzazioni di rappresentanza per l'autotrasporto hanno stipulato un protocollo di intesa con il governo in cui si chiedeva l'istituzione di un osservatorio per il controllo sull'autotrasporto come previsto dall'art. 83-bis del dl 112/2008. Questa necessità è stata ribadita nell'Accordo del 1° dicembre scorso. Il governo sta definendo le procedure, ma siamo molto in ritardo; è necessario dunque accelerare il processo per garantire maggiore equità nei rapporti fra committenza e autotrasportatori. Occorre, inoltre, dare certezze alla disciplina interpretativa inerente la scheda di trasporto.

La concorrenza fra le imprese di autotrasporto negli ultimi anni è arrivata a livelli insostenibili: quali provvedimenti a suo parere sarebbe indispensabile adottare per un riequilibrio della situazione?

**Valducci.** La sicurezza è sicuramente centrale all'interno del tema delle regole. Il mercato non può che avvantaggiarsi. Standard elevati e di rango europeo rendono infatti automaticamente marginali quelle imprese che non si adeguano. Governo e parlamento sono estremamente sensibili a questo tema. Ne è conferma la recente approvazione unanime da parte della commissione trasporti dello schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva del parlamento europeo e del consiglio sul trasporto di merci pericolose per via navigabile su strada.

**Velo.** A mio parere occorre innanzitutto favorire il sostegno alle imprese del settore attraverso strumenti che migliorino la loro competitività, adottando ad esempio misure relative alla formazione professionale, sostegni per l'aggregazione di imprese e soprattutto un fondo di garanzia che agevoli l'accesso al credito delle piccole e medie imprese del settore. È necessario inoltre incrementare i controlli sulle strade per contrastare i diffusi fenomeni di illegalità che rappresentano elementi pesanti di concorrenza sleale.

Le imprese di questo settore tendono a spostarsi frequentemente per ricercare condizioni di mercato più favorevoli: è evidente, quindi, quanto sia squilibrata la concorrenza a favore, per esempio, delle imprese dei paesi dell'Est Europa che sostengono costi inferiori anche del 40% rispetto agli operatori nazionali. Quali interventi suggerisce per fare in modo che l'autotrasporto italiano affronti efficacemente questa situazione?

**Valducci.** È importante che il tutto si svolga nella legalità. Ne siamo ben consci, infatti nelle modifiche al codice della strada che abbiamo approvato in commissione e adesso sono al vaglio del senato prevediamo di estendere a tutte le patenti estere l'attuale disciplina in base alla quale, in caso di violazioni di norme del codice

della strada sul territorio italiano, è istituita presso il Ced del dipartimento per i trasporti terrestri una banca dati con i dati anagrafici dei conducenti che hanno commesso le infrazioni, associando a ciascuno di essi i punti di penalizzazione. Poi abbiamo previsto l'obbligo per i trasgressori con patente professionale colti in fallo di pagare immediatamente le infrazioni più gravi nelle mani degli agenti accertatori.

**Velo.** È importantissimo incrementare il trasporto merci su ferro sia in Italia che in Europa poiché in questo modo riusciremo a ridurre in maniera consistente le emissioni di Co2 oltre a decongestionare il traffico. Per far questo occorrono, però, investimenti pubblici sulle infrastrutture ferroviarie e sui servizi così da rendere efficiente la movimentazione merci su ferrovia e sostenere le imprese che utilizzano questa tipologia di trasporto.

La necessità di dirottare dalla gomma al trasporto su ferro e/o mare quantitativi sempre maggiori di merci è ormai da tutti riconosciuta: a fronte di questo assistiamo comunque a un forte ridimensionamento del settore cargo delle Fs e al conseguente calo della percentuale di merci trasportate su ferro. Quale ruolo pensa che debbano avere, in Italia e in Europa, le modalità di spostamento delle merci alternative all'autotrasporto?

**Valducci.** Queste modalità alternative saranno fondamentali dal punto di vista ambientale. In Italia abbiamo anche il mare su tre lati, dovremmo sfruttare di più le autostrade del mare. Ovviamente il tutto va inserito in un progetto di logistica integrata. C'è poi la questione dell'alta velocità: la rete ferroviaria di nuova generazione può essere sfruttata per far transitare le merci di notte, quando i treni passeggeri non passano.

**Velo.** È importantissimo incrementare il trasporto merci su ferro sia in Italia che in Europa, poiché in questo modo riusciremo a ridurre in maniera consistente le emissioni di Co2 oltre a decongestionare il traffico. Per far questo occorrono, però, investimenti pubblici sulle infrastrutture ferroviarie e sui servizi così da rendere efficiente la movimentazione merci su ferrovia e sostenere le imprese che utilizzano questa tipologia di trasporto.

Il problema più stringente per l'autotrasporto è rappresentato oggi dal rapporto sbilanciato tra committenza e operatori del settore. Le organizzazioni dell'autotrasporto stanno cercando con fatica di ottenere norme che, in nome della sicurezza, impediscano la stesura di contratti con corrispettivi inferiori ai costi minimi che le imprese sopportano. Ritiene sia corretto prevedere parametri di sicurezza al di sotto dei quali non sia possibile stipulare contratti di trasporto?

**Valducci.** È un discorso molto delicato, in quanto impatta il libero mercato. Il mercato deve essere, appunto, libero, ma non certamente selvaggio, per cui l'attenzione alla sicurezza deve essere prioritaria in ogni forma di trasporto, merci o passeggeri, su gomma o su ferro. Ogni iniziativa legislativa deve salvaguardare in primis la sicurezza. Non è accettabile che la corsa al ribasso pregiudichi la vita degli autisti e, di conseguenza, quella altrui. Nelle modifiche al codice della strada abbiamo previsto una serie di interventi per consentire una circolazione più sicura ed equa agli autotrasportatori.

**Velo.** Lo ritengo assolutamente corretto; non si tratta infatti di ritornare al vecchio e improponibile sistema a forcella, ma di garantire le misure minime di legalità e quindi di sicurezza. Costringere gli autotrasportatori a viaggiare sotto costo infatti non fa che aumentare i rischi sulle strade. Per questo anche noi in quanto opposizione continueremo a vigilare come abbiamo sempre fatto finora affinché quanto previsto dall'art. 83-bis del dl 1/2/82, in materia di osservatorio dell'autotrasporto, venga attuato al più presto visto il grave ritardo del governo.



**Ogni iniziativa legislativa deve salvaguardare la sicurezza. Non è accettabile che la corsa al ribasso pregiudichi la vita degli autisti e quella altrui**

**Mario Valducci**

Nato a Milano  
il 23 marzo 1959

**PARTITO**

Popolo della libertà

**ATTIVITÀ**

Presidente della IX commissione (trasporti, poste e tlc)

**ESPERIENZE**

Dottore commercialista. Nella XIV legislatura è stato sottosegretario al ministero delle attività produttive e componente della X commissione attività produttive nei governi Berlusconi II e III.



**È molto importante incrementare il trasporto merci su ferro sia in Italia che in Europa. Occorrono però investimenti pubblici**

**Silvia Velo**

Nata a Campiglia Marittima (Li)  
il 2 maggio 1967

**PARTITO**

Partito democratico

**ATTIVITÀ**

Vicepresidente della IX commissione (trasporti, poste e tlc)

**ESPERIENZE**







Dirigente farmacista Asl. Sindaco di Campiglia Marittima



## Vodafone Partita IVA

### "Posso difendere il mio studio da spese impreviste"

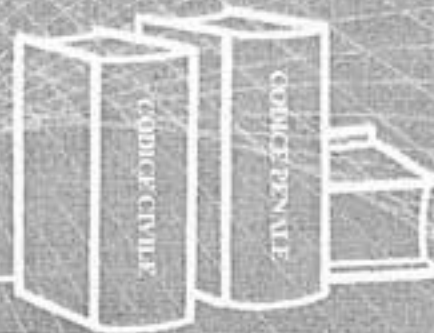
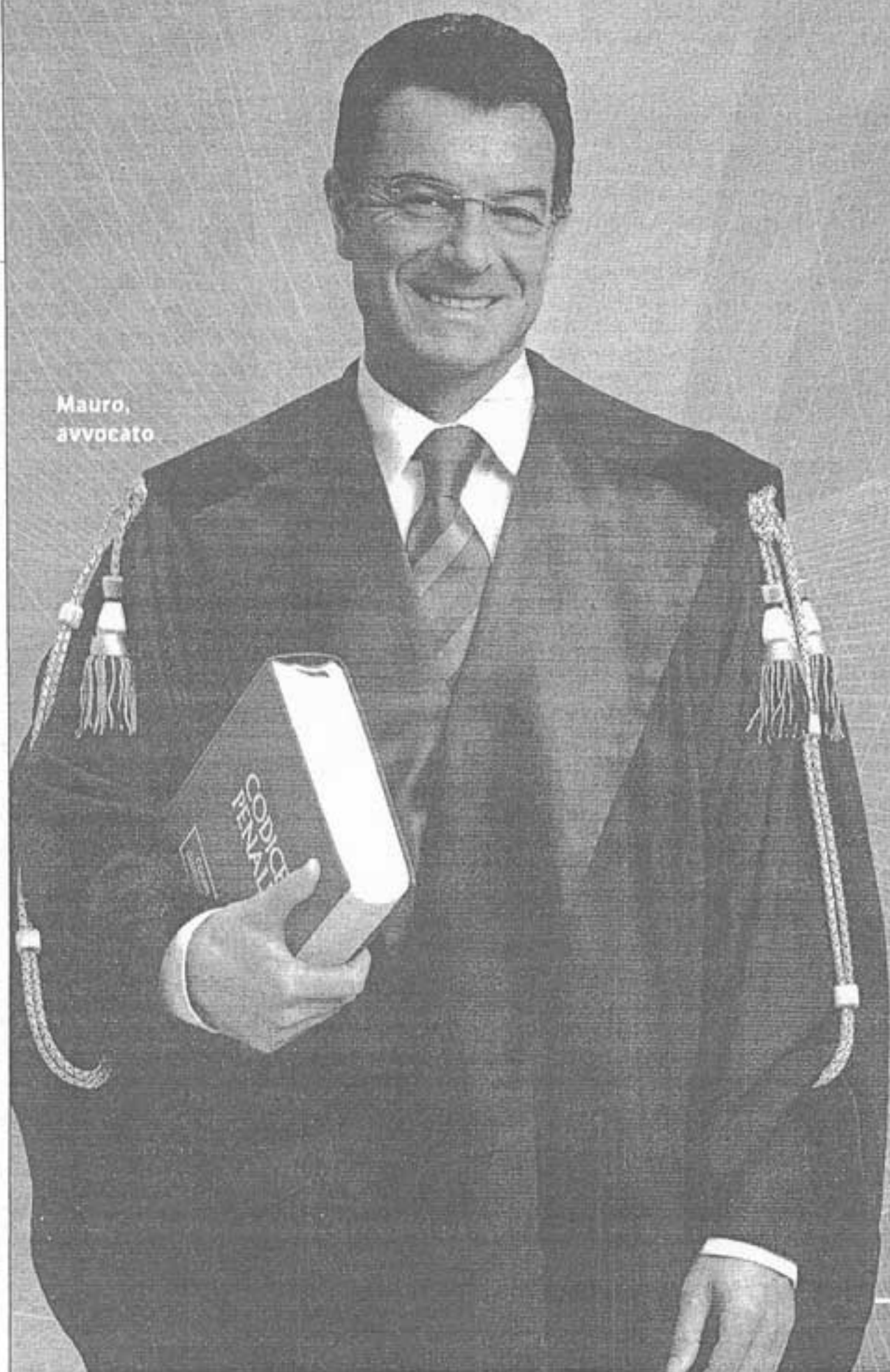
Cellulare, fisso e ADSL in un'offerta pensata per me, con BlackBerry 8520 incluso. Più servizio e più risparmio.

 Chiavi In mano	<b>80 euro</b> al mese senza più canone Telecom	
 0 cent senza scatto alla risposta dal cellulare verso tutti		
 0 cent senza scatto alla risposta dal fisso verso i miei cellulari Vodafone		
 Adsl senza limiti		
 Servizio clienti dedicato che mi riconosce e risponde subito		

Chiama l'800-127-777, vieni su [www.partitaiva.vodafone.it](http://www.partitaiva.vodafone.it)  
o nei negozi Vodafone One

power to you

Mauro,  
avvocato



Vodafone Partita IVA

**Cellulare:** telefonate senza limiti verso due cellulari ed un numero di rete fissa Vodafone. Telefonate a 0 cent al minuto senza scatto alla risposta per tutte le altre chiamate nazionali fino a 1.400 minuti a bimestre. **ADSL e Rete Fissa:** tariffe valide per chiamate nazionali. Offerta soggetta alle condizioni per l'utilizzo equo del servizio. Per conoscere le velocità di download e upload ADSL, visita il sito [www.vodafone.it](http://www.vodafone.it). Durata contrattuale minima di 24 mesi e corrispettivo per il recesso anticipato. Offerta valida per i nuovi clienti. Prezzi IVA esclusa.