

I tre giorni dell'autotrasporto

Trasporto rifiuti

Convegno nazionale VI Edizione
Forlì 11 marzo 2004

- **COMUNICATO STAMPA**

Conclusi sabato 13 marzo 2004 "I tre giorni dell'autotrasporto" che hanno visto Forlì protagonista assoluta in campo nazionale per l'attualità delle tematiche trattate e per la presenza di molti nomi noti del settore, tecnici e politici.

L'appuntamento, novità nel panorama economico italiano, organizzato da Egaf, gruppo editoriale specializzato da venticinque anni in pubblicazioni giuridico-amministrative e formazione nel settore della circolazione stradale, della motorizzazione e dei trasporti, ha riunito in tre giornate di studio i "temi caldi" dell'autotrasporto.

Le prime due giornate, ormai storici appuntamenti Egaf, rispettivamente alla VI (Rifiuti) e IV (Merci pericolose e ADR) edizione, sono state caratterizzate dalla presenza di relatori "tecnici" che hanno illustrato le più importanti innovazioni legislative sulla materia e relative alla professione. Temi centrali il trasporto dei rifiuti sanitari e l'intermodalità nell'autotrasporto di merci pericolose.

Alla terza giornata, dedicata all'autotrasporto di merci - I edizione - hanno partecipato tecnici, politici ed associazioni di categoria, che nella sessione pomeridiana si sono confrontati nell'attesa Tavola rotonda.

Caratteristica comune alle tre giornate il vivo interesse degli oltre 600 partecipanti complessivi, che nelle sessioni Question time hanno rivolto numerose domande a 360° a tutti i relatori.

Presente il Sottosegretario di Stato alle infrastrutture e trasporti, dott. Paolo Uggè, che ha ribadito il ruolo della legge-delega *"una legge che fissa i paletti all'interno dei quali il Governo emanerà poi i provvedimenti attuativi ... questi paletti non possono essere troppo stretti perché toglieremmo il potere contrattuale alle Associazioni degli autotrasportatori e alle altre parti interessate"*.

Tra gli oltre 20 relatori presenti alle tre giornate, da segnalare, accanto a stimati professionisti e funzionari del settore, la dott.ssa Clara Ricozzi, direttore generale DG autotrasporto di persone e cose, sui finanziamenti dell'intermodalità e sull'autotrasporto internazionale. Il consigliere di Stato e presidente Comitato centrale Albo autotrasportatori dott. Raffaele De Lipsis ha invece parlato del ruolo e delle prospettive dell'Albo degli autotrasportatori di cose in conto terzi.

Sul tema dell'allargamento dell'Unione europea ed in particolare sui rapporti Italia-Slovenia, il dott. Rocco Giordano, segretario nazionale della Consulta dell'autotrasporto: "I punti di crisi dell'apertura ad Est possono essere così sintetizzati:

- *rigidità del nostro mercato del lavoro e più elevato costo del personale (con un differenziale di + 33%);*
- *livelli di fiscalità sui fattori della produzione e sul reddito che penalizzano le aziende italiane (carico fiscale globale: 54% per imprese italiane, 25% per aziende slovene);*
- *modelli di welfare e di taxing che non sono in grado di assicurare pari condizioni operative;*
- *difficoltà ad "attrezzare" risposte strutturali in tempi brevi che spinge il nostro sistema ad avvalersi di aziende che "battono bandiera straniera" e/o di personale straniero.*

*In poche parole consentire alle aziende slovene di praticare il cabotaggio in Italia contraddice il principio base della concorrenza: **misurarsi ad armi pari sul mercato**".*

"**Hanno detto**" nella Tavola rotonda

Nel dibattito, il cui tema è stato incentrato sull'impatto che il superamento delle "tariffe a forcilla" ha avuto sulla categoria, le Associazioni hanno, a più voci, fatto emergere il problema dell'apertura ad Est e la necessità di regole finalizzate alla sicurezza stradale: "*... occorrono regole, poche, chiare e sanzionate ... ovvero sanzioni per tutti gli attori dell'autotrasporto*" Elio Cavalli, presidente Confartigianato trasporti.

Pasquale Russo di Confrtrasporto ha puntato l'attenzione sul problema del "costo della sicurezza" mentre Ferdinando Palanti, vice-presidente UTI ha affermato "*è un problema di responsabilità sociale delle imprese. Occorre un cambiamento di mentalità che coinvolga tutta la filiera. Una filiera di responsabilità sociale dell'autotrasporto finalizzata alla sicurezza stradale*".

Ancora Palanti: "*Esiste uno squilibrio dimensionale nel mercato dell'autotrasporto tra la committenza e i vettori. I contenuti attuativi della legge-delega devono essere calibrati alla luce di questo squilibrio*".

Infine Enrico Bossa, in rappresentanza di FITA-CNA: "*Per giungere al superamento delle tariffe e restituire dignità alle imprese è necessario che tutti gli attori coinvolti nel mercato dell'autotrasporto costituiscano concretamente un sistema*".

"Le regole finalizzate alla sicurezza devono essere affrontate con attenzione quando si scriveranno i provvedimenti attuativi. Il disegno di legge-delega risponde alle preoccupazioni emerse per quello che può fare un disegno di legge: detta criteri ..." ha detto Clara Ricosci.

E ancora "*l'esito del processo di riforma deve essere sicuramente in grado di dare certezze alle imprese, che voglio chiamare "virtuose", in grado di stare sul mercato con le proprie forze e non avvalendosi di sistemi sleali di concorrenza"; "... tutti gli attori presenti nella Consulta saranno*

chiamati a dare un contributo forte ma anche consapevole di dove "si vuole andare a parare". Lo scopo è un risultato equilibrato in linea con gli obiettivi che ci siamo dati e che sono stati condivisi con la committenza".

Il Sottosegretario di Stato Uggè in chiusura della tavola rotonda e a conclusione di tutto il convegno: *"I principi fondamentali, condivisi tra Governo, committenza e associazioni, sono:*

- *qualità del servizio (particolari sistemi di certificazione per diverse categorie ...),*
- *nullità degli effetti derivanti dai comportamenti diretti a far gravare sul vettore il peso economico delle sanzioni a carico del committente (c. 5 disegno legge-delega),*
- *individuazione delle responsabilità di tutti soggetti (come recepimento dei principi contenuti nelle direttive che si stanno predisponendo a livello europeo).*

... La liberalizzazione è accettabile solo se la sicurezza è un criterio condiviso.

Il rispetto delle norme deve essere assicurato dai "controlli dedicati" degli organismi preposti. I criteri cui ispirarsi sono:

- *tutela della sicurezza della circolazione,*
- *tutela della sicurezza sociale.*

Esistono tutti i presupposti per un confronto serio e serrato che possa assicurare "il triangolo della sicurezza" (come io lo chiamo). I lati di questo triangolo contengono rispettivamente:

1. *qualità,*
2. *corresponsabilità o responsabilità condivisa,*
3. *certezza della possibilità di controllo.*

È una fase nuova, che insieme si sta tentando: introdurre elementi nuovi e positivi ma che costringano gli operatori a dover crescere per poter dare servizi diversi, che consentano di vincere la sfida che ci viene lanciata da quei Paesi che oggi, oggettivamente, sono concorrenziali, perché hanno costi più bassi.

La sfida con i nuovi Paesi UE si vince solo su:

- *qualità del servizio,*
- *tipo di servizio organizzato a valore aggiunto.*

Il semplice "trasporto" perde.

La legge-delega pone le condizioni per uscire da una fase di stallo con delle certezze per gli operatori del settore. Ognuno però deve fare la sua parte".