

IMPRESA LIBERA

«Senza una nuova legge i trasportatori chiudono»

Uggè (Fai): «Dopo il nient dell'Europa ai costi minimi, serve una norma che garantisca sicurezza. Altrimenti sarà sciopero»

ATTILIO BARBIERI

■ ■ ■ Dopo la bocciatura decretata dalla Corte europea per le tabelle sui costi minimi di trasporto, le imprese del settore sono sul piede di guerra. E all'orizzonte si profila addirittura uno sciopero. Per molti vettori del trasporto merci, infatti, la cancellazione delle tabelle che fissavano le tariffe minime per effettuare una spedizione, significa lavorare in perdita. Da qui il sentimento di rivolta che monta nella categoria. Alimentato anche dal silenzio dietro cui si è trincerato il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi. «In effetti quel che ci preoccupa di più è proprio l'assenza del ministero», spiega a *Libero* il presidente di *Fai Confratrasporto* Paolo Uggè. «Il ministero incorre di fatto in una omissione di atti d'ufficio perché la legge sui costi minimi è tuttora in vigore anche perché la Corte di Giustizia ha emanato una sentenza su cui non c'è un'interpretazione univoca...».

In che senso?

«Alcuni sostengono che la pronuncia europea abbia eliminato solo talune delibere sui costi minimi. A fronte invece di esperti a giudizio dei quali l'impianto della sentenza avrebbe annullato completamente le norme».

E la vostra interpretazione qual è?

«Innanzitutto non si possono lasciare le imprese del trasporto in questa situazione di incertezza totale. Non è detto che il settore concordi con la decisione di Lupi, ma almeno ne prenda una. Né ci si può dimenticare i costi della sicurezza...».

Ci aiuti a capire. Parliamo sempre dei costi minimi? Quelli bocciati dalla Ue?

«In realtà no. La stessa sentenza della Corte del Lussemburgo ammette che con la legge 32 del 2005 il governo italiano ha avviato un percorso virtuoso fondato sulla liberalizzazione regolata dalla responsabilità condivisa fra trasportatori e committenti. Il ministro Lupi può partire da questo principio per costruire un provvedimento nuovo».

E come potrebbe essere concepita questa nuova legge?

«Innanzitutto andrebbe prevista la trasparenza dei contratti fra committenti e vettori che dovrebbero essere sempre scritti e non verbali».

Ma se questa impostazione non dovesse passare?

«Almeno il committente si assicuri che l'autostrada operi in regola, paghi i contributi, versi l'Iva. Potrebbe anche bastare che il ministero, sul proprio sito web, fissi dei parametri di riferimento ai quali i giudici, in caso di controversia, possano fare riferimento».

Di quali parametri parliamo?

«Ad esempio i tempi di guida e di riposo, la velocità, il pagamento dei contributi e delle tasse».

Tutto qui?

«In realtà basterebbero tre cifre per capire se un vettore opera in regola: il costo dell'automezzo, il costo del gasolio e quello del personale e la loro incidenza rapportata al chilometraggio massimo consentito dalla velocità commerciale, che in Italia è di 450

chilometri al giorno. Così si può determinare un valore chilometrico impossibile da abbattere».

Ci può dire a quanto ammonta?

«Esattamente a 97 centesimi al chilometro. E parlo soltanto di tre voci. Ho tralasciato il costo dell'autostrada, quello per l'usura del veicolo e degli pneumatici, l'assicurazione, la manutenzione».

Su questi dati vi siete confrontati col ministero?

«Certamente. E non pretendiamo che Lupi sposi fino in fondo la nostra linea. Il dominus è lui, ci mancherebbe. Ma è pure l'unico che può decidere. Se anche dovessimo trovare un accordo con la committenza l'Europa è pronta a bocciarlo come patto di cartello».

Ma in pratica cosa sta succedendo? Quanto si pagano i trasporti?

«A fronte di un costo che va da 1,10 a 1,20 euro al chilometro praticato da alcuni vettori italiani, le imprese dell'est Europa scendono anche a 80 o 90 centesimi».

E perché voi non riuscite a offrire le stesse tariffe?

«Fra imposte, contributi e oneri connessi, l'Italia è il Paese europeo con i costi operativi più alti: 1,54 euro al chilometro. E sono dati del nostro Ministero. In Germania ad esempio scendono a 1,35 e in Romania addirittura a 1,05. Un nostro trasportatore, per fare 140mila chilometri l'anno, spende 91.700 euro in più di un romeno e 27.500 in più di un tedesco».

E se da Roma il silenzio dovesse perdurare?

«Allora rimarrà una sola possibilità: lo sciopero».



IL CONFRONTO

Costi operativi (euro/km)

ITALIA	1,542
AUSTRIA	1,466
GERMANIA	1,346
FRANCIA	1,321
SLOVENIA	1,232
UNGHERIA	1,089
POLONIA	1,054
ROMANI	0,887

0,80-0,90 euro

Tariffe medie dei trasportatori dell'Est Europa

1,10-1,20 euro

Costo al chilometro praticato da alcuni vettori italiani

Fonte: Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture



**Ipotesi:
140.000 km/anno**

Italia vs Romania
+ 91.700 euro/anno



Italia vs Germania
+ 27.500 euro/anno



Paolo Uggè, presidente di Fai Confrtrasporto

P&G/L