

Trasporti, Logistica

Roma
19 Settembre 2014

Costi minimi e rappresentanza: da dove si riparte?

Intervento di Cinzia Franchini, presidente nazionale Fita Cna



19 Settembre 2014 - Roma - "Si è tenuto l'ennesimo incontro con le associazioni di categoria al Ministero dei Trasporti dove mancavano i padroni di casa: Ministro e Sottosegretario. Invece, onnipotente, il Consigliere di Lupi, l'on. Rocco Girlanda, più taciturno del solito" commenta Cinzia Franchini, presidente nazionale Fita Cna.

"Se qualcuno da questo appuntamento si aspettava qualcosa di rilevante rispetto alla stroncatura dei costi minimi di sicurezza da parte della Corte di Giustizia Europea è rimasto deluso, perché ciò che interessava capire, ovvero se quella bocciatura sia valida o meno per il Ministero, lo si poteva apprendere solo nella seconda riunione, nel pomeriggio, riservata alla committenza, dove il taciturno Girlanda ha finalmente articolato un pensiero comprensibile: "La sentenza della Corte ha stroncato tutto l'impianto dei costi minimi e il Ministero non provvederà più ad aggiornarne le tabelle fino a nuove determinazioni".

In CNA-Fita, sull'argomento, "siamo stati volutamente in silenzio qualche giorno dato che, da almeno due anni, richiedevamo di modificare una norma, l'83-bis, nata per garantire all'autotrasporto una solida clausola gasolio ed un' effettiva corresponsabilizzazione della filiera, poi però sapientemente trasformata in un tariffario pasticciato più utile ai legali che agli autotrasportatori.

E' bene chiarire quindi che quanto riportato dalla Corte di Giustizia, nella sentenza del 4 settembre, non è una novità, perché già nel 2012 la Commissione Europea si era premurata di richiedere al nostro Ministero dei Trasporti rassicurazioni sul fatto che i costi minimi di sicurezza non fossero applicabili ai vettori esteri. In quell'occasione il Ministero, con un documento ufficiale, mai discusso, rassicurò la Commissione, confermando come quei costi non fossero obbligatori per chi veniva dal resto dell'Europa a trasportare merci in Italia.

Se allora, come noi più volte abbiamo richiesto, si fosse veramente voluto rappresentare la categoria, restituendogli una norma applicabile e utile a contrastare l'aumento dei costi operativi e della concorrenza estera crescente, si sarebbe dovuti intervenire per modificarla. Ci saremmo così risparmiati questa inutile attesa e oggi certamente potremmo contare su una legge utile a regolamentare il nostro rapporto con la committenza.

Invece cosa è accaduto? Qualcuno ha voluto alzare finte barricate, nella peggiore crisi economica

degli ultimi quarant'anni, imponendo, a molti, inutili e costosi contenziosi legali per richiedere l'applicazione dei costi minimi assimilati a tariffe, e garantendo, a pochi eletti e interessati, un'esenzione completa al di sotto dei 100 km. Alla fine chi ha abrogato le tariffe a forcella è lo stesso che ha utilizzato la politica unitaria per costruire, in nome della sicurezza, un tariffario presto impallinato dall'antitrust come dal legislatore europeo.

A fronte di questo agire vi è una sola certezza incontestabile, l'autotrasporto italiano continua a non avere tutele reali e a rimetterci.

È solo ingenuità, oppure dietro a tanta ostinazione si nasconde dell'altro? Noi non crediamo all'ingenuità! Con questo ennesimo disastro possiamo definitivamente considerare la riforma dell'autotrasporto, mai realizzata e sempre attesa, un fallimento sotto ogni punto di vista. Chi oggi agita la pagliuzza dell'ultimo "Protocollo dell'autotrasporto" sottoscritto lo scorso novembre e disatteso dal Ministero dei Trasporti come dal Governo, evidentemente cerca di spostare l'attenzione dalla trave che da tre anni andiamo denunciando: quella di una riforma messa in piedi per far lavorare qualche studio legale a spese dell'autotrasporto".

"Lo scorso agosto Fai-Confrtrasporto insieme a Confcommercio, Confindustria e ad Anita hanno tentato di far passare un accordo "sottobanco" e mai condiviso con la CNA-Fita. Ovviamente il tutto con la complicità di un Ministero che continua, su temi come questi, a fare orecchie da mercante. Ad agosto lo abbiamo detto con forza e ora lo ribadiamo: non sarà certo tollerabile un simile procedere.

Ci auguriamo che il Ministro dei Trasporti e il suo Governo non si prestino a simili inciuci che renderebbero ancora più critica la relazione con la categoria alla quale si continua a non dare le risposte attese.

Se la committenza vuole confrontarsi lo faccia alla luce del sole e CNA-Fita sarà disponibile a partecipare ad un simile confronto, senza terzi incomodi tra vettori e committenti. Le rappresentanze istituiscano un unico tavolo, quello degli imprenditori, e insieme indichino alla Politica la sintesi possibile.

Diversamente dovremo, ancora una volta, registrare le astuzie di pochi che peseranno su molti ma soprattutto che mancheranno di riformare positivamente il settore. A perderci sarà il Paese e con lui tutta la filiera logistica. Il da farsi è semplice e possibile.

Le nostre imprese debbono poter recuperare competitività rispetto ad un mercato su scala continentale dove i costi operativi rimangono fortemente sbilanciati tra i singoli Paesi aderenti all'Unione Europea. In più necessitano di una certezza del diritto a prova di interpretazioni politico-legali di sorta.

Per questo bisogna fare in modo che i costi massimi, quelli non dipendenti dalla filiera logistica come pedaggi, traghetti e carburante, vengano ribaltati in fattura direttamente al committente distinguendoli dal costo per il servizio. I contratti siano obbligatoriamente scritti per tutti consentendo un'effettiva tracciabilità delle relazioni commerciali. Si riduca la sub-vezione a massimo due passaggi e si corresponsabilizzi l'intero processo, dal committente al vettore finale, mantenendo e rafforzando l'azione diretta in caso di mancato pagamento. Si preveda nel contratto la preventiva mediazione attraverso le associazioni di rappresentanza prima di attivare l'azione diretta e si promuova, per ogni singola filiera, una regolamentazione, attraverso specifici protocolli, definendo i comportamenti operativi tra committenti e vettori.

Tutto ciò non solo è possibile ma anche doveroso e per questo, come CNA-Fita, non ci stancheremo di perseguirne l'attuazione. Lo abbiamo fatto con proposte trasparenti e pubbliche ai vari Governi che si sono succeduti in questi ultimi tre anni, lo abbiamo fatto rimanendo aperti al confronto con tutti e lo abbiamo iniziato fattivamente anche con una parte della committenza, Confindustria, promuovendo il Protocollo cemento con Aitec.

Questo è il percorso possibile che autotrasporto e committenza debbono fare e per questo, CNA-Fita, nell'interesse delle sue imprese e dell'intera filiera, invita le associazioni dell'autotrasporto a sedersi con la committenza tutta, da Confindustria a Confetra, per restituire all'Italia una collaborazione competitiva e responsabile.

Oggi il cambiamento è alla nostra portata e sta a tutti noi non sacrificare questa opportunità per chi o cosa? In ballo c'è molto di più, il presente e il futuro di tanti imprenditori italiani". 