

DUMPING SOCIALE E "ISTERISMO" POLITICO

I Gap che stanno affossando l'autotrasporto in Italia

Dott. Mori, in Europa circa il 65 per cento dell'autotrasporto avviene all'interno dei confini nazionali. In Italia, tuttavia, questa percentuale sale all'86 per cento, il che significa che nel nostro Paese il traffico internazionale delle merci si ferma al 14 per cento del totale. Alla luce di questi dati, possiamo dire che esiste un problema competitività con l'Europa?

Indubbiamente sul gap competitivo che lei descrive in merito ai trasporti nazionali insistono diversi fattori contingenti. Il primo fra questi è da ricercarsi nella struttura orografica del territorio che non ha agevolato nel secolo precedente la realizzazione di una rete ferroviaria efficiente. Poi la politica, oggi ancor di più, ci ha messo del suo nel rallentare e ritardare investimenti improcastinabili e soprattutto coordinati in un'ottica di collegamento con le principali rotte continentali! Anche nei trasporti marittimi, nonostante la posizione strategica dello Stivale, le istituzioni nazionali e territoriali, le forze sociali e le stesse comunità locali non hanno saputo riconoscere il fondamentale e crescente ruolo della logistica e del trasporto nelle dinamiche economiche nazionali e globali. Risultato, il Mercato ha scelto da solo: il trasporto su gomma è in Italia più flessibile e compatibile con i flussi delle merci.

Rimangono nei confini nazionali. Secondo una recente indagine tra il 2008 e il 2017 l'autotrasporto italiano ha perso 1/3 delle imprese, pari a oltre 34 mila imprese in meno, con una perdita di circa 13,5 miliardi di euro. Come spiega questo fenomeno?

Il Crollo del Muro di Berlino, l'abbandono del Patto di Varsavia da parte dei Paesi dell'Europa Orientale e il loro pressoché integrale ingresso nella Comunità Europea, hanno generato un allargamento del Mercato per i Paesi più industrializzati e con particolare vocazione all'export, fra cui l'Italia. Per contro questi eventi storici, di enorme impatto sull'economia comunitaria, hanno trovato impreparati i Governi dei questi Paesi al rovescio della medaglia: una delle fondamentali libertà garantite dall'ordinamento UE è la libera circolazione delle persone insieme a quella delle merci, dei servizi e dei capitali. Pertanto la possibilità di prestare liberamente lavoro subordinato negli Stati membri ha offerto al Mercato la possibilità di utilizzare indiscriminatamente e senza controllo personale viaggiante proveniente dai Paesi, in cui il costo complessivo del lavoro è il più basso, indipendentemente dalla retribuzione netta percepita dal lavoratore. Ovviamente questo processo ha generato una distorsione delle regole di libera concorrenza a svantaggio delle aziende di trasporto dei Paesi Occidentali in cui gli oneri fisca-



DUMPING SOCIALE E "ISTERISMO" POLITICO I GAP CHE STANNO AFFOSSANDO L'AUTOTRASPORTO IN ITALIA

li sono molto più elevati. Pensi che in Italia il costo del personale viaggiante incide sul fatturato dal 35% al 45% a seconda dalla tipologia del servizio: le lascio immaginare cosa vuol dire competere con aziende, talvolta nazionali ma esterovestite, che hanno costi del personale fino al 40% più bassi. L'allineamento delle retribuzioni, degli oneri fiscali e di quelli contributivi avrebbe dovuto essere una condizione indispensabile per i lavoratori in mobilità internazionale da parte dei legislatori comunitari, ma questo non è accaduto. Ne hanno tratto vantaggio il Mercato e i suoi protagonisti internazionali e ne ha pagato le spese l'autotrasporto dei Paesi meno competitivi come l'Italia con numeri da capogiro. E' mancata una strategia per il controllo della conformità e della legalità anche sul cabotaggio internazionale e addirittura sulle attività transfrontaliere. Questo è il Dumping Sociale di cui si parla ormai da anni nel nostro settore. E oggi è arduo prendere il toro per la coda. Ciononostante il legislatore si affanna ad adottare sistemi di controllo "innovativi e intelligenti" che, seppure migliori di quelli attuali, solo per il loro iter di fattibilità, sperimentazione, certificazione ed approvazione (politica) definitiva, sono già obsoleti e vulnerabili al momento della loro introduzione in uso. Pensi che la Commissione Europea ha approvato nel 2017 con la tripla A (massima valutazione) lo studio di fattibilità di un sistema di controllo satellitare chiamato GNSS, che potrebbe eradicare quelle forme di illegalità e dumping sociale nell'autotrasporto europeo mentre non riusciamo neanche ad adottare quel cosiddetto "tachigrafo intelligente" già approvato ma costruito su tecnologia già superata e soprattutto dalle funzioni edulcorate dagli emendamenti proposti dai Paesi dell'Est. Ovviamente avevamo deciso

di nominare Commissario Europeo ai Trasporti la slovena Violetta Bulc.

Quanto pesa secondo lei l'inadeguatezza della rete autostradale nella crisi del sistema dell'autotrasporto italiano?

Pesa l'inadeguatezza strutturale, la mancanza di controlli sul rispetto delle concessioni, la mancanza di continuità di Governo, la resistenza talvolta ideologica delle comunità, degli ambientalisti e delle istituzioni territoriali agli ampliamenti e alla modernizzazione. Quindi le responsabilità sono diffuse. Sono stati realizzati e ampliati terminal portuali con ingenti investimenti ma mancano raccordi adeguati per connetterli con la grande viabilità autostradale, le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria impiegano tempi biblici imparagonabili con quelli dei Paesi confinanti, alcuni tratti autostradali sono dotati di strutture e dispositivi di sicurezza desueti. Ma questo riguarda solo una parte del problema perché manca soprattutto l'attenzione all'uomo: non sempre con differenze fra nord e sud le aree di sosta sono adeguate al numero degli automezzi in transito che pagano i pedaggi, i servizi in molti casi sono insufficienti. Ma le cose non migliorano fuori dalle autostrade. Altro tema è quello delle infrastrutture logistiche pubbliche e private. La logistica italiana paga un enorme gap competitivo anche in termini di tempi morti. Nel resto d'Europa troviamo porti, interporti, depositi di carico e scarico aperti h24, spesso anche 7 giorni su 7: in Italia tali standard sono statisticamente pressoché marginali. Tali disagi sono amplificati da un approccio "ognuno per se" e principalmente,

alle porte dell'avvento del 5G, da una inesistente informatizzazione e digitalizzazione dei flussi, degli accessi e degli slot. Il costo di questa inefficienza è, ad eccezione di poche esperienze di nicchia, tutta a carico delle aziende di trasporto sotto il profilo operativo, economico e soprattutto della qualità della vita degli autisti.

L'incidente avvenuto lo scorso agosto sulla A14 nei pressi di Bologna tra un tir ed una cisterna, ha portato all'attenzione dell'opinione pubblica il problema del trasporto di merci pericolose su strada. Da esperto del settore, a legislazione vigente quanto è realmente pericoloso in Italia in trasporto su gomma di sostanze infiammabili?

Mi tocca nel vivo, perché come sa la mia azienda si occupa di trasporti in ADR (merci pericolose) e soprattutto di carburanti. Innanzitutto va sottolineato che statisticamente per numero di incidenti, per feriti e decessi, il settore del trasporto di merci pericolose è quello che registra la migliore performance in termini di mezzi coinvolti. Al netto di questa precisazione puramente statistica che non vuole assolutamente indurre ad una sottovalutazione della criticità del tema vanno analizzati diversi aspetti. Il primo è quello della formazione. Il trend statistico a cui facevo riferimento rappresenta la dimostrazione che la maggiore attività formativa e di controllo a cui sono sottoposte le aziende del settore e i relativi autisti, restituisce inegabilmente migliori standard di sicurezza anche nella guida. Infatti le merci trasportate incidono solo sulle conseguenze dell'incidente stradale ma non sulle cause! Per questa ragione il focus sulla formazione deve rimanere prioritario. Per l'appunto i recenti incidenti di Bologna e di Passo Corese offrono la flagrante possibilità

di identificare il rischio che si corre anche passivamente per via di questa attività critica, che viene svolta a pochi metri da ognuno di noi: pensi ai distributori di carburante stradale, al rifornimento degli impianti di riscaldamento, ai gas criogenici distribuiti negli ospedali o ai prodotti chimici di cui si riforniscono le aziende. Ebbene stiamo parlando di servizi di pubblica utilità per cui la sicurezza delle operazioni di carico, scarico e guida deve rappresentare il primo obiettivo per se, per la comunità e per l'ambiente. Ma l'onere di tale attenzione, né la responsabilità sociale possono essere "scaricate" tutte sul trasportatore. Insistono infatti criticità strutturali dei percorsi e delle condizioni di traffico, delle basi di carico e dei siti di scarico oltre a questioni economiche con la continua ricerca di tariffe di trasporto più basse, agevolate spesso dal ricorso ad affidamenti di servizi in subvezione insostenibili e incontrrollabili. Vanno rilevate inoltre le questioni legate alla gestione di queste emergenze che come abbiamo potuto constatare talvolta fanno registrare ulteriori rischi e purtroppo anche vittime. Per tali ragioni, anche a seguito degli eventi citati, le parti coinvolte della Comunità, dei Trasportatori e dei Ministeri interessati si sono responsabilmente incontrate ed hanno aperto un tavolo comune di monitoraggio dell'incidentalità e delle cause ad essa connesse, al fine di concordare best practice preventive e protocolli operativi. A questo tavolo partecipa anche FAI-Conftrasporto che ne è stata tenacemente promotrice in uno spirito di grande collaborazione e orientamento alla Sicurezza e alla salvaguardia dell'Ambiente. Non nascondo che le mie personali aspettative alberghino nella messa in atto di politiche per agevolare specifica formazione professionale e di regolamentazione della filiera anche in adempimento del Decreto 286.05 che ne ha sancito l'integrale Responsabilità Condivisa per la Sicurezza.

La riforma del codice della strada attualmente in discussione alla Camera, secondo la sua esperienza sta andando nella giusta direzione per ciò che concerne la sicurezza stradale relativa al trasporto merci, in particolare modo di quelle pericolose?

Purtroppo in Italia siamo abituati ad assistere a fenomeni di isterismo politico-amministrativo sia nei ruoli di responsabilità che nelle opposizioni. Questo approccio quando non è alimentato da scarsa consapevolezza della materia, si affanna a cercare di rispondere alla pressione e, come si dice alla "pancia" dell'opinione pubblica. L'ADR cioè la normativa del trasporto delle merci pericolose è determinata a livello europeo pertanto non può essere modificata a livello nazionale, per cui il CdS non può essere modificato rispetto ad alcuni annunci fatti dal Governo e dalle opposizioni sulla scorta degli incidenti avvenuti. Al contrario, il Governo potrebbe sostenere incentivi economici per l'installazione di sistemi di prevenzione non obbligatori retrofittabili anche sul parco esistente, come nel caso dei sistemi di allerta tamponamento e cambio di corsia. E' già avvenuto in altri Paesi.

Con questa nuova maggioranza politica e parlamentare, ci sono le condizioni per avviare un "governo del cambiamento anche per l'autotrasporto"? In altri termini, cosa dovrebbe e cosa non dovrebbe fare questo Governo per risolvere lo sviluppo del settore dal punto di vista della crescita e della sicurezza dei mezzi che circolano sulle strade nazionali?

Le ho già risposto indirettamente nell'ambito delle risposte precedenti ma ci torno. I flussi delle merci sono determinati a livello globale e continentale, pertanto l'autotrasporto che è parte dell'intero processo logistico supplisce tutte le carenze di connettività dell'Italia in tale ambito più ampio. L'autotrasporto è più forte se l'intero sistema logistico ferroviario, marittimo e aereo è più efficiente. Il riferimento alle grandi opere e soprattutto alla TAV è d'obbligo in tal senso. Un settore così vitale per l'economia e il futuro della nazione e dell'intera Europa non può e non deve essere condizionato da approcci ideologici anacronistici e oggettivamente di parte. La sicurezza dipende da fattori infrastrutturali, dalla vetustà e dalla manutenzione dei mezzi, dalla formazione degli autisti e degli imprenditori e deve essere considerata politicamente e concretamente prioritaria rispetto alla competitività. Così come la salvaguardia sociale delle imprese e dei lavoratori italiani devono essere una priorità per le Istituzioni tutte. Abbiamo un nuovo gruppo di parlamentari europei che hanno l'obbligo e non la possibilità di perseguire questi obiettivi dove possono essere



compromessi. Il Ministro dei Trasporti italiano ha sul tavolo una piattaforma di proposte e richieste da parte di tutte le associazioni di categoria, molte di queste proposte sono a costo zero ma avrebbero un impatto formidabile sulla sostenibilità complessiva e la sopravvivenza delle imprese italiane del settore: ci aspettiamo che terminata la fase elettorale si torni a lavorare "pancia a terra" e rispettare gli impegni presi. Inoltre, il Ministro ha proseguito un'azione di coordinamento insieme ad altri Stati occidentali per la lotta al dumping sociale: questo percorso va sostenuto e scaricato in ambito europeo e locale con atti concreti. Vede, in economia si usano gli indicatori per misurare il cambiamento. Quando ci sarà e se ci sarà lo misureremo con quegli indicatori che le ho raccontato.