

RUOTE D'ITALIA 24 NOVEMBRE 2021

Trasporti Eccezionali: una situazione che penalizza i vettori

Abbiamo letto appelli rivolti al Presidente del Consiglio sul tema dei trasporti eccezionali su cui il Parlamento, con voto di fiducia, è recentemente intervenuto.

Non ricordo quante volte il Parlamento su una normativa tecnica sia tornato su una propria decisione nel volgere di una settimana. Sarà un modo nuovo di legiferare. Un fatto è certo: l'Esecutivo che ha posto la questione di fiducia e gli uffici tecnici che hanno dato parere favorevole non ne escono bene. Il tema è così delicato e tecnico che andrebbe definito solo da chi possiede le competenze per farlo.

Quello che preoccupa è un ulteriore elemento: il testo appena approvato ha determinato problematiche che certamente si ripercuotono sul sistema produttivo, ma i più colpiti sembrano essere ancora una volta gli autotrasportatori (la parte più debole) che, per non perdere commesse, hanno dovuto acquistare veicoli aventi portata a 108 tonnellate, sostituendo quelli che in precedenza erano adibiti ai trasporti eccezionali. Il vantaggio non è stato la riduzione degli automezzi con portata 44 tonnellate, ma l'aumento della competitività e degli utili di chi produce tali prodotti.

La richiesta avanzata al Governo dai committenti, credo, miri, infatti, solo a riproporre il ritorno alle norme in essere prima della modifica approvata dal Parlamento. Esiste, è vero, la disponibilità a partecipare ad un tavolo tecnico ma si sa che "il futuro è nelle mani degli dei", come dicevano gli antichi. Occorre, poi, tenere sempre presenti tre aspetti: la sicurezza degli utenti della strada, la tutela delle imprese di autotrasporto e la tenuta delle infrastrutture e dei viadotti.

La situazione è emersa anni fa con il collasso del ponte di Annone (Lecco) e non è mai stata trattata in modo organico e razionale. Perché solo oggi si affronta con urgenza tale argomento? Ha qualcosa a che vedere con le concause che hanno portato alla tragedia del ponte Morandi? Se così fosse i cittadini dovrebbero sapere.

Le soluzioni esistono e non penalizzano i vettori né la sicurezza dei cittadini, ma non sembra siano gradite a coloro che devono corrispondere il prezzo del trasporto. Il che è comprensibile. Certamente esiste un aspetto legato al mercato ed alla concorrenza. Ma si può lasciare che questa metta a repentaglio la sicurezza? Il profitto può essere il solo termine di valutazione?

Ma come avvengono questi trasporti nei Paesi a noi vicini? Come sono regolamentati? Eppure, anche per i produttori di quei Paesi esiste la concorrenza. Addurre le motivazioni della difesa ambientale e della riduzione del traffico per sostenere la necessità di autorizzare la circolazione di automezzi con portata di 108 tonnellate, è per lo meno discutibile. Perché non eleviamo allora le portate di tutti gli automezzi?

Secondo la teoria sostenuta da chi si presenta come **difensore** dell'ambiente, più automezzi con 108 tonnellate di portata ridurrebbero il numero dei mezzi pesanti in circolazione sulle strade, riducendo anche l'inquinamento. Che bella idea!

Ci si dimentica solo di qualche aspetto che sicuramente verrà poi risolto. I trasporti stradali diverranno più competitivi di quanto già non siano rispetto alle modalità alternative, sulle quali il Governo ha deciso di puntare e di stanziare risorse importanti. Poi si dovrà affrontare il tema delle sollecitazioni scaricate sulle infrastrutture e i viadotti e di chi ne sosterrà le conseguenze. Non voglio aggiungere che si incrementerà il trasporto stradale, chi rappresenta quel settore potrebbe anche essere felice, ma temo che il vero obiettivo sia quello non di rendere più fluido il traffico e ridurre l'inquinamento, bensì di incrementare gli utili della committenza.

Conftrasporto è convinta che il problema possa essere risolto in tempi brevissimi prevedendo normative che garantiscano la sicurezza e tutelino i vettori che effettuano tali servizi di trasporto in tutti i sensi, anche dal punto di vista dei corrispettivi, evitando una situazione nella quale si possa privilegiare qualcuno a svantaggio di altri.

È bello che oggi la rappresentanza della committenza utilizzi anche il tema della carenza degli autisti ed è anche giusto che pongano all'Esecutivo il tema dei costi per poter essere competitivi. Ciò che non è tuttavia sostenibile è far pesare sulle imprese dell'autotrasporto la ricerca dei margini della loro attività.

Il Governo, che dovrà cercare una soluzione, deve conoscere il numero reale delle imprese che movimentano tali prodotti. Conftrasporto è disponibile a dare il proprio contributo. Se le imprese del trasporto su gomma sono poco più di 80 mila, quelle che operano nei servizi interessati dalle modifiche introdotte dal Parlamento con il Decreto legge n. 121 (non tutte operano solo in un settore), non arrivano alle mille unità.

Credo sia necessaria più competenza e riflessione per risarcire i trasportatori che rischiano, in caso contrario, di pagare le conseguenze e trovare soluzioni che rendano competitivo il sistema produttivo.

Paolo Uggè