

L'ART. MASTICA AMARO E PRODUCE UNO STUDIO PARZIALE

Dopo l'approvazione da parte del Parlamento della norma che esclude l'obbligo per le imprese di autotrasporto dal versamento del contributo all'Autorità dei trasporti, la reazione furibonda di un ente che in questi anni non ha prodotto alcuna iniziativa per il settore, non si è fatta attendere. Perché in questi anni ha prodotto poco o niente?

Uno studio approssimativo e con diverse imprecisioni è stato presentato a supporto dall'Autorità sul mondo del trasporto merci. Molte affermazioni tuttavia sono poco rispondenti alla realtà.

Innanzitutto si denota una scarsa conoscenza di quello che era la situazione del settore prima che alcune misure fossero adottate. Rispetto al passato è, per esempio incontestabile, che il numero delle imprese mono veicolari si sia ridotto ed invece siano incrementate le imprese o le forme consortili. Questo era uno degli obiettivi che il mondo associativo si era dato per rendere più competitive le imprese nazionali. Questo è, ad esempio il frutto di certe misure, concordate con i governi, che hanno favorito gli accorpamenti, altro che favorito l'intermediazione.

Altrettanto lontane dalla realtà sono le affermazioni relative ai costi minimi. Non sanno evidentemente che l'aggettivo "minimi" è improprio. Sono, per scelta condivisa tra ministero, categoria e Parlamento in realtà "costi della sicurezza" che forniscono i parametri per garantire la sicurezza per i cittadini nelle operazioni di trasporto. Mai sentito parlare dell'equo compenso da pochi mesi introdotto per i professionisti? Garantire norme che forniscono tutele e certezze, nel rispetto delle direttive europee, è una scelta che il Parlamento sovrano ha adottato e che la stessa Corte di giustizia U.E., per l'autotrasporto, ha definito pienamente legittime e compatibili con i principi europei del libero mercato. Del resto quando l'Autorità venne costituita le imprese di autotrasporto erano escluse. (Io confermano sentenze dei Tar e Consiglio di Stato. Non a caso con un "blitz in sede di conversione del decreto legge sul ponte Morandi fu inserito un emendamento che consentì l'estensione dell'obbligo alle imprese di autotrasporto. Allora il principio della coerenza con il testo del decreto venne bypassato tranquillamente). Oggi il Parlamento, su iniziativa del ministro Salvini, che ha mantenuto l'impegno assunto con la categoria, ha rimesso le cose a posto). Non credo che esista ancora una norma che dia all'Autorità dei trasporti il compito di legiferare. Quindi si rispetti la volontà dei legislatori, per favore.

Per quanto riguarda la concorrenza sleale con altre modalità mi pare si sfiori il ridicolo. (ma questi sanno di cosa parlano?). Mai sentito parlare di interventi a favore delle Autostrade del mare? O del ferro- bonus? O degli incentivi, graditi e richiesti anche dalle case costruttrici e destinati, per l'acquisto di automezzi di ultima generazione? Guardando con attenzione le risorse attribuite all'autotrasporto anche l'estensore di una analisi approssimativa dovrebbe prendere atto che non esiste concorrenza nei confronti verso le altre modalità. Anzi si incentiva l'utilizzo e l'interconnessione. Per chiarezza le risorse trasferite all'autotrasporto dal 2000 ad oggi superano non superano il milione di euro nell'ultimo triennio. Delle quali 170 milioni circa per l'acquisto di automezzi e più di 100 milioni per il ferro bonus e mare bonus. A questo si aggiungono altri interventi. Insomma il tutto poco più di 300 milioni all'anno.

Sostenere che nel Comitato dell'Albo dove l'autotrasporto è presente con 14 rappresentanti è rilevante può rispondere alla realtà ma la maggioranza (i componenti totali sono 34 è di parte pubblica). Anche questa è un'evidente distorsione.

Sulla quota di domanda che l'autotrasporto assicura si raggiunge il massimo dell'inesattezza, tanto rendere conseguente l'affermazione che per un'Autorità così disinformata è stato giusto limitarne di parecchio i compiti. Facendo un raffronto con altri paesi si scoprirà che i numeri dicono altre cose. Per altro nella valutazione occorre considerare la conformazione orografica dell'Italia. Di cosa si sta parlando allora preso atto che in questi anni l'Art ha pensato di incrementare il numero dei propri addetti ma di non produrre alcun confronto utile ad individuare misure utili ad incrementare la sicurezza ed anche il rispetto delle regole. A tale

proposito evidenzio che con il ministero si sta affrontando al tavolo delle regole misure idonee a migliorare la sicurezza sia per i lavoratori che per i cittadini. Questo per esplicita richiesta delle federazioni dell'autotrasporto. Il grande Totò concluderebbe con un: "ma fateci il piacere".

A questo punto una domanda sorge spontanea: non sarà che la perdita di entrate ha prodotto una forte reazione emotiva tanto da reagire in modo così inadeguato ed un po' fuori dalla realtà?