

Autotrasporto. I duri e puri guidati da Uggè&Co. aspettano la sentenza del Tar Lazio

Quasi tutti pronti al fermo sui costi minimi di sicurezza

Alla Commissione Europea il Mit risponde: si applicano solo ai vettori italiani

di **F. PAOLO LI DONNI**

Al fermo a tutti i costi! Anzi per i costi minimi di sicurezza. Finalmente dopo lunga attesa è giunto il giorno del giudizio, quello del Tar Lazio che giovedì 25 ottobre si pronuncerà sull'impugnativa che Confindustria e Confetra hanno fatto contro le determinazioni dell'Osservatorio con cui, senza che fosse specificato e previsto dall'impianto di legge in questione, si è passati dai cosiddetti costi minimi individuati dall'83-bis ad una congerie di "costi" per filiera che hanno convinto anche l'Antitrust a richiederne l'eliminazione, giudicandoli non più costi bensì tariffe. La retorica dei proclami di fermo fatti dalle numerose associazioni che affollano il panorama della rappresentanza del settore rischia però di confondere le carte fomentando tra la categoria l'ennesima "rivolta contro il nemico". A distanza di un anno dall'ultimo fermo dei mezzi sicuramente i problemi degli autotrasportatori sono aumentati e questa volta, però, il fermo si preparano a farlo per i costi minimi con l'unica sicurezza che in ogni caso non otterranno alcunché. Le ipotesi: sospensione, rimando alle autorità europee o più semplicemente una conferma. Nel primo caso tutto da rifare, nella seconda ipotesi bisognerà attendere ancora di fatto sine die almeno 18 mesi, per ultimo invece, con i costi minimi di "sicurezza" confermati, gli autotrasportatori saranno "felici e contenti" con l'ennesima avallo ufficiale di un impianto di legge che di

"regolato" ha solo il fiasco; ma l'agognata tariffa, tutta da far valere, è salva. Certo potranno citare in giudizio il loro committente che nel frattempo avrà agilmente schivato anche la "fastidiosa intromissione" della Guardia di Finanza che, come previsto dal decreto sanzioni, potrà controllare gli autotrasportatori per poi risalire ai committenti che avessero assegnato trasporti fatturati al di sotto dei costi minimi. Un impianto, quello dell'83-bis, illusorio perché vuole imporre per legge l'annosa questione dei rapporti commerciali tra committenza e vettori volendo con ciò mette-

re al riparo tutti dall'abusivismo e dall'illegalità. La tesi è l'arcinota mistificazione per cui una tariffa, seppur minima, è il miglior baluardo contro il dumping e l'illegalità. Tutto nel nome della sicurezza. Senza troppa filosofia sulla questione si è consumata nel tempo una mistificazione di una banale verità ingenerando pericolose illusioni. Confondere prezzi con regole è come scambiare le mele con le pere, eppure con i costi minimi si è propagandato il concetto di sicurezza finanche quello di antimafia. Con i costi minimi secondo Uggè&Co. si aggrava tutto persino il problema

delle infiltrazioni. Se viaggi sotto i costi minimi di sicurezza o sei un truffatore o un pericoloso mafioso, mai un bravo imprenditore. La committenza, per contro, ha perso di vista che, per tenersi le mani sempre libere con il minimo delle responsabilità sempre e comunque, è caduta nel tranello della mistificazione e ora cerca di risolvere tutto con un semplice contenzioso. Passate le tariffe a forcilla, passeranno anche i costi minimi e solo dopo, qualunque sarà il giudizio del Tar, è certo che gli autotrasportatori rimarranno con un pugno di mosche. Nel caso di una sospensione o di un ri-

IL CHIARIMENTO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

Per l'Europa sono tariffe e non le vogliono

Lo scorso 27 luglio il Dipartimento delle politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri scriveva all'ufficio legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti spiegando a quest'ultimo che aveva ricevuto dalla Commissione Europea "...una richiesta di informazioni relativa alla compatibilità con la normativa comunitaria della normativa italiana relativa alle tariffe (sic) minime del settore dei trasporti merci su strada, previste dell'art. 83-bis della legge 133/2008, come modificata dalla legge 127/2010". Una richiesta che la Commissione motiva nella sua lettera sulla scorta di "... due denunce" ricevute e su cui ha prodotto la sua richiesta protocollata EU PILOT Rif. N. 3815/12. Le domande poste dalla Commissione sono semplici quanto precise: ... in quale misura il sistema di tariffe (sic) minime si applica anche ai trasporti internazionali su strada? O è solo applicabile alle operazioni di trasporto nazionale in Italia? Si

applicano anche alle operazioni di cabotaggio dei trasportatori stranieri in Italia? Le risposte del direttore generale del Mit, Enrico Finocchi, sono arrivate il 21 settembre scorso anche se nessuna associazione sembra esserne stata informata non avendo minimamente sollevato la questione. Misteri dei protocolli ministeriali. Comunque Finocchi in sostanza ha così replicato nelle conclusioni, dopo ben 12 cartelle dattiloscritte: "In applicazione di quanto testé evidenziato è da escludere che il sistema dei costi minimi trovi applicazione anche ai trasporti internazionali ... Del pari non trova applicazione alle operazioni di cabotaggio degli autotrasportatori comunitari in Italia nella misura in cui tali soggetti non hanno sede in Italia e non siano registrati presso l'Albo nazionale degli autotrasportatori ... tale meccanismo (i costi minimi) sarebbe suscettibile di generare significativi vantaggi per la concorrenza straniera che sarebbe tutelata dalle congiunture eco-

mando alla UE la questione potrebbe addirittura peggiorare per quei pochi che avessero nel frattempo fatto valere i costi minimi in tribunale dove, ironia della sorte, verrebbe a mancare il conforto della norma stessa. Tra gli autotrasportatori qualcuno ha addirittura concepito la finestra dei costi minimi come una scorciatoia per recuperare, una volta decisa la chiusura dell'azienda, la liquidazione a carico del committente. Come dire: "se devo portare in tribunale il mio committente, perdendo così il lavoro, ci porto direttamente i libri sperando di uscirne con un pareggio o un piccolo guadagno". Ancora una volta la sensazione è che siamo dietro l'angolo dell'ennesimo rimescolamento delle carte per cui con qualche cambiamento si rimarrà nel solco della "riforma regolata" che sta letteral-

mente soffocando questo comparto. Sia che glielo faranno fare o che glielo faranno proclamare e basta con il fermo gli autotrasportatori rimangono pupi diretti dai loro pupari che gli nascondono quanto la "merce dei costi minimi" sia avariata e indigesta alla stessa Europa e non solo al nostro Antitrust. Come descritto nel box in basso infatti l'Europa si è premurata di sapere se questi costi minimi fossero validi per tutti o solo per i vettori italiani e la risposta del ministero dei Trasporti è stata molto chiara: valgono solo per i nostri. L'ostinata difesa dunque di queste tariffe sotto mentite spoglie rischia di trasformarsi nell'ennesimo vantaggio per chi dall'Estero vorrà servire i nostri committenti spiegandogli, 83-bis alla mano, che nei loro confronti non vi è nessun obbligo di costi minimi bensì una semplice trattativa.



SPEAKER CORNER

E dopo Carosello, ...

di MASSIMO CARTESIANO

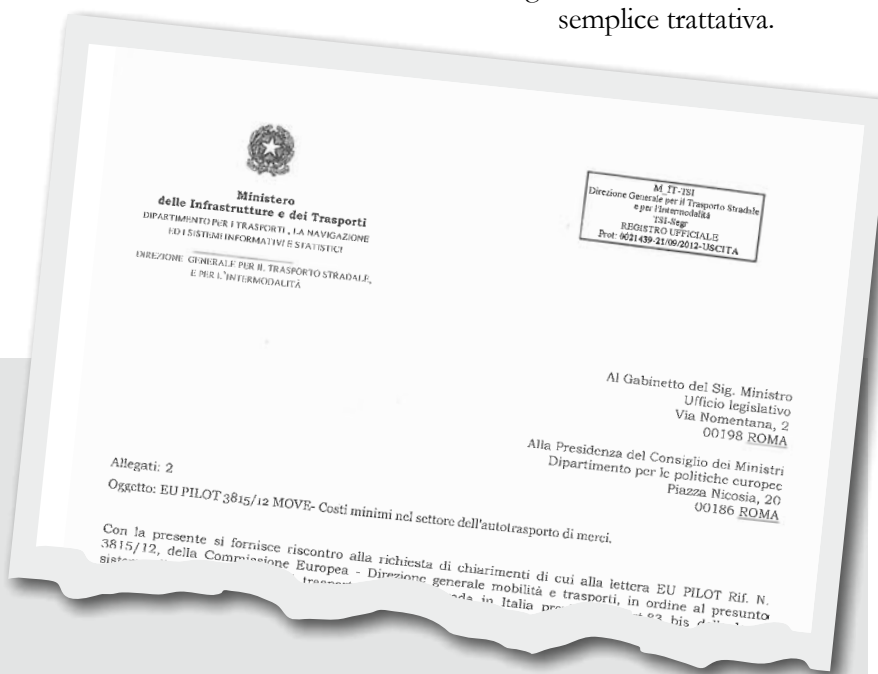
Da diversi giorni c'è molta apprensione nell'autotrasporto (o almeno di alcune sigle). Il TAR Lazio sta per pronunciarsi sulle tariffe minime e la quantità di balle "dichiarate" da alcuni "soliti figuri" è notevolmente aumentata. Fin quando si tratta house organ, passi; sono fanfaluche a spese degli associati raccontate ad arte dai loro eterni dirigenti. Ma quando si tratta di servizio pubblico, pagato dagli italiani, è diverso; o, almeno, dovrebbe.

Il sabato pomeriggio, canale Rai 1, va in onda una trasmissione (poco opportunamente intitolata Easy Rider) che, solitamente, con la scusa di mostrare itinerari e paesaggi del Belpaese, in realtà promuove nuovi modelli di auto (pubblicità tutt'altro che occulta, ma se fosse pagamento, nulla questo, purché sia scritto nei sottotitoli); nella scaletta, c'è sempre uno spazio dedicato all'autotrasporto (anche questo è pagato dall'Albo, cioè dal Ministero dei Trasporti?), dove viene diffusa un po' d'informazione sul settore, spesso facendo fare qualche comparsata ai "soliti figuri".

Che con soldi dello Stato si garantisca un po' di pubblicità e di accreditamento pubblico quasi sempre a certi personaggi o a qualcun altro che "sgomita" per avere anche la sua fettina di notorietà, ci sarebbe parecchio da ridire (e non bastano i sottotitoli!). Ma lo scorso 20 ottobre è andato in scena uno spettacolo vergognoso, fatto passare come un'innocua informativa al pubblico. Con voce pacata e accattivante, un tale comincia a parlare, affermando che i costi dell'autotrasporto "servono a garantire la sicurezza sulle strade"; poi si enumerano uno ad uno i "costi minimi di sicurezza" e la loro incidenza (quelli delle tabelle concordate tra alcuni membri del defunto Osservatorio e ora assunti tal quali dal Ministero dell'autotrasporto) e si informa la cittadinanza che tali costi "sono al centro di un dibattito tra committenza e autotrasporto" e che su questo "dibattito" (sic!) si dovrà pronunciare il TAR. Infine, come se fosse la cosa più naturale del mondo, due brevi interventi a supporto; da parte di chi? Ma dei presidenti di Unatras e Contrasporto, ovviamente. Nessuno "controcanto" della committenza, pur trattandosi di un canale pubblico nazionale e di servizio pubblico. Insomma, solo un bel "marchettone" per spacciare tariffe per costi di sicurezza e per dire al pubblico (o minacciare il Governo, e quindi il TAR?) che "il mondo dell'autotrasporto è pronto a difendere ad ogni costo" (sic!) tali tariffe minime. Bel servizio "pubblico"! E a 5 giorni dalla pronuncia del TAR Lazio!

Chi fosse interessato a rivedere l'intero "servizio" o non potesse proprio farne a meno, può fare il download della trasmissione; ma i due "intervistati" (?) dicono qualcosa di preoccupante sulla "variabile TAR": se si dovessero cancellare le tariffe minime, il Governo ha già assicurato che emergerà "nuovi provvedimenti"; in caso contrario, "saremo tutti più felici e contenti" (sic!). Stando così le cose, a che serve convocare una riunione, anche (bontà loro!) con la committenza, esattamente il giorno dopo la pronuncia del TAR? Per imporre le stesse cose, magari giudicate illegittime, ma scritte in modo diverso?

Solo una notazione finale per cinefili. I due protagonisti del "film" Easy Rider vengono uccisi a fucilate da due figuri su un furgone... Forse non erano autotrasportatori, anche se qualcuno che gli somiglia si è visto nei recenti "blocchi" di bisarcisti e di altri; ma (a parte questo) sarebbe stato sicuramente meglio se le fanfaluche pronunciate dai "nostri" due figuri (e le loro minacce affidate allo speaker fuori campo) fossero state pronunciate su Carosello, magari a loro spese, non del contribuente!



nomiche negative (che di solito comportano un incremento dei costi di esercizio e di funzionamento, e minori margini di profitto), senza vedersi pregiudicata la propria posizione concorrenziale dai competitori italiani che non potrebbero praticare tariffe inferiori alla soglia minima di copertura dei costi". In soldoni la risposta di Finocchi ci spiega che per la Commissione i costi minimi italiani sono tariffe, che rappresentano un unicum giuridico in Europa e che se tanto li vogliamo li possiamo tenere purché valgano solo per noi, salvo poi non lamentarci se i costi minimi sommati ai costi massimi spingono di brutto fuori mercato le nostre imprese impedendogli di competere alla pari con i loro cugini europei. Questi grazie ai costi minimi non saranno più abusivi e con la nuova regolamentazione europea del cabotaggio potranno servire i nostri committenti sfruttando tutte le marginalità offerte da questo paradosso tutto italiano. Tafazzi docet.