la Rassegna.it
Fondata nel 1906

21 Maggio 2014

Autotrasporto, «troppi freni alle imprese»

Oltre alla crisi, il settore sconta le inefficienze del sistema, tra deficit infrastrutturale, burocrazia, costi eccessivi e scarsi controlli sulla concorrenza sleale. Conftrasporto: «Una categoria che fiscalmente paga sei volte tanto quello che riceve». Bendotti (Fai): «Bergamo-Treviglio e scalo merci priorità per la nostra provincia». Colombo (Asco): «Tra corrieri e spedizionieri aumenta l'improvvisazione»

Bergamo è una città importante per l'autotrasporto, come confermano i dati che fotografano il settore: 1.850 imprese iscritte all'Albo provinciale per un totale di oltre 8mila veicoli che ogni giorno trasportano le merci delle aziende del territorio in tutto il mondo e portano a Bergamo prodotti da ogni Paese. Il settore impiega 16mila addetti, che trasportano ogni anno 55 milioni di tonnellate di merci percorrendo 960 milioni di chilometri per un fatturato di 500 milioni di euro.
Non resta che "Trasportare la ripresa", tema del convegno organizzato nei giorni scorsi a Roma da Confcommercio e Conftrasporto, che ha fatto il punto sul comparto e sottolineato l'urgenza della creazione di un sistema efficiente e integrato, sgravato da inutili oneri burocratici, che impediscono all'Italia di diventare la piattaforma logistica ideale del Mediterraneo.
I trasporti sono una leva per far competere il sistema delle imprese e attrarre investitori: la perdita di accessibilità per aggravio di costi generata dalle cresciute inefficienze del sistema nazionale avrebbe comportato, secondo le stime della

Federazione, tra il 2000 e il 2012 una riduzione del Prodotto Interno Lordo di 24 miliardi di euro. Quanto ad efficienza dei sistemi di trasporto l'Italia, sulla base dei parametri del World Economic Forum che misurano l'indice di apertura ai commerci globali, è il fanalino di coda europeo, al 47esimo posto della classifica internazionale, dietro anche a Irlanda, Portogallo, Slovenia, Repubblica Ceca e Polonia, lontanissima dai vertici di Paesi Bassi, Regno Unito Germania, Francia e Spagna. I trasporti, variabile elastica e sensibile rispetto al Pil, rischiano di subire entro il 2015 una frenata complessiva del 27% per la modalità su strada. Il dato è in linea con l'andamento tra il 2007 e il 2012: i trasporti interni su gomma effettuati dalle imprese italiane segnano il -26,6% al contrario di quelle estere di segno nettamente positivo (+18,2%). Il carico di imposte indirette sulle imprese italiane è pari a sei volte il loro contributo al reddito nazionale. Un peso sproporzionato che riduce la capacità competitiva dell'autotrasporto nazionale e lo qualifica come un prezioso "bancomat" per le casse dello Stato. «L’analisi di Confcommercio ha mostrato come le aziende del trasporto siano centrali per lo sviluppo del Paese oltre che per le casse dell’erario – commenta Doriano Bendotti, segretario Fai Bergamo, che associa oltre 400 imprese del territorio -. L’autotrasporto è molto spesso definito, anche dalla stampa, un settore assistito dallo Stato quando in realtà è una categoria che paga sei volte tanto, fiscalmente, quello che riceve. Stiamo assistendo impotenti ad una pericolosissima mortalità delle imprese e ad una altrettanto grave delocalizzazione. Se poi qualcuno decidesse di togliere anche il rimborso sulle accise sul gasolio migliaia di imprese si trasferirebbero oltre confine». Il confronto con altri Paesi è impietoso: «Ad un'impresa italiana di autotrasporto far operare un Tir solo sul fronte del costo del lavoro costa annualmente oltre 21mila euro in più che a un'impresa slovena, altrettanti in più rispetto ad un'impresa greca e 12mila euro più che ad un'impresa spagnola – continua Bendotti che commenta l'elaborazione effettuata da Conftrasporto -. A queste penalizzazioni vanno aggiunti, tra assicurazioni Rc auto, bolli e revisioni per ciascun veicolo, costi aggiuntivi pari a 1.500 euro in più rispetto ad un'impresa spagnola, 1.200 euro in più di una slovena e 500 in più di una greca».

Il deficit infrastrutturale frena lo sviluppo del Paese. Le imprese bergamasche sono in attesa delle grandi opere che attraversano il territorio e che possono fare recuperare competitività: «Senza infrastrutture non vi è ripresa come insegnò al mondo Keynes – continua Bendotti -. Brebemi e Pedemontana porteranno un grande sviluppo ed un miglioramento della logistica a patto di veder realizzata anche la Bergamo-Treviglio, ferma ai nastri di partenza. Diversamente le aziende della Val Seriana e della Val Brembana, già in difficoltà, saranno tagliate fuori dal resto del mondo. Le opere vanno realizzate al più presto: solo in Italia esistono mille intoppi e ritardi. Non possiamo perdere la sfida delle infrastrutture sennò diventiamo davvero i manovali della Merkel». Il nodo da affrontare al più presto è quello dello scalo merci: «Il mancato rispetto di alcuni requisiti fondamentali di sicurezza ne rendono necessario il trasferimento in un’area idonea. Ma nel frattempo l’attività non si può fermare nemmeno per un giorno perché non possiamo permetterci il rischio di perdere altri 3mila posti di lavoro. La speranza è che si trovi quanto prima una soluzione».

Il problema della concorrenza sleale va risolto con la linea dura, intensificando i controlli e applicando le sanzioni pesanti previste: «Vogliamo lavorare in un settore in cui si rispettano le regole. I controlli ad oggi sono insufficienti. Da anni chiediamo almeno una pattuglia per provincia dedicata esclusivamente all’autotrasporto. I controlli verrebbero così triplicati senza troppe difficoltà: gli interventi, che secondo i dati del Ministero oscillano oggi tra i 100 e i 150mila l’anno, sono nettamente inferiori rispetto agli altri Paesi europei – spiega -. Il modello da seguire è quello della Polizia Tedesca, della Bag (Bundesamt für Güterverkehr), il dipartimento dei controlli stradali che ogni anno effettua 1 milione di controlli sui veicoli commerciali nel territorio tedesco. Sola la certezza di essere controllati porta alla certezza del rispetto delle regole. Da anni sottolineiamo l’urgenza di una polizia dedicata che ci siamo pure offerti di pagare, ma ad oggi non se n'è fatto nulla. La sicurezza e le regole per il rispetto dei costi minimi devono essere legge non solo sulla carta, nell’interesse e nella tutela di tutti coloro che ogni giorno viaggiano sulle strade».

Calo dei consumi, crisi e tasse stanno mettendo in grande difficoltà anche corrieri e aziende specializzate nelle spedizioni, come sottolinea Angelo Colombo, presidente dell’Asco Associazione Spedizionieri e Corrieri Orobici : «La realtà delle spedizioni ha dovuto piegarsi alla crisi e alla globalizzazione. Cala la commercializzazione e con essa le spedizioni, inoltre

molti Paesi da importatori sono diventati addirittura esportatori, andando a cambiare rotte e geografie dei trasporti». La figura del corriere tradizionale sta ormai scomparendo in Bergamasca: «I corrieri nelle nostre Valli sono cresciuti assieme all'industria, ma la crisi e l'avvento dei grandi gruppi internazionali hanno spazzato via la storia delle piccole e medie imprese bergamasche che da sempre operavano nel settore» continua Colombo, presidente della Zaninoni Spa, colosso bergamasco delle spedizioni con consegne, anche cross-trade, in tutto il mondo. Non manca anche chi si improvvisa spedizioniere e crea scompiglio nel mercato: «Da tempo sosteniamo l'urgenza di regolamentare la professione attraverso il rispetto di requisiti e percorsi formativi. Bisogna ricreare la figura dello spedizioniere incrementando con corsi e aggiornamenti la professionalità. Non si può più operare in un settore in cui troppi si improvvisano. Bisogna valorizzare anche l'adesione alla Fiata – Federazione Internazionale delle Associazioni di Trasporto, Ong che rappresenta un settore di 40.000 operatori del trasporto e della logistica, impiegando circa 8-10 milioni di persone in 150 paesi del mondo, consulente di riferimento per il Consiglio Economico e Sociale, la conferenza sul Commercio e lo Sviluppo e la Commissione legislativa sul Commercio Internazionale delle Nazioni Unite».