

DOCUMENTO POLITICO

L'intero sistema economico è influenzato dall'efficacia ed efficienza dell'attività di movimentazione e distribuzione delle merci.

Essa può diventare fattore competitivo, dal quale comunque non si prescinde, dell'intero sistema industriale.

Se in Italia, una serie di elementi convergenti, hanno determinato uno sviluppo che ha privilegiato il sistema del trasporto su gomma, significa che dalla condizione di "salute" di questo specifico segmento di servizio dipende parte dello sviluppo e della qualità dell'intero sistema/paese nel suo complesso.

La stessa auspicata e auspicabile, politica di riequilibrio modale – gomma/ferro/mare - si può attuare in presenza di un autotrasporto sano e competitivo, quindi capace di fare scelte consapevoli per movimentare le merci e non solo gli autoveicoli.

Invece la fragilità dell'autotrasporto italiano, con le sue oltre 120.000 imprese, delle quali la maggioranza sono aziende con 1/2 veicoli, ormai è diventato un elemento patologico.

Nonostante gli sforzi legislativi e quelli economici fatti con le leggi Finanziarie negli ultimi anni (dal 2000 al 2008 oltre 2 miliardi di euro) non vi è stato alcun miglioramento, anzi la situazione appare aggravata.

Le conseguenze sono principalmente economiche, ma vi sono forti ricadute anche in termini di sicurezza, ambiente, congestione del traffico.

Reggono il mercato del trasporto delle merci, le imprese strutturate e quei consorzi e cooperative che agiscono come vere imprese, questi sono i soggetti che fanno sforzi significativi per essere competitivi sul mercato italiano e a volte anche sul mercato internazionale, dando garanzie di efficienza alle imprese produttrici.

Riteniamo che sia giunto il momento di porre in essere, con la prossima legislatura, una politica mirata, coerente, finalizzata al rafforzamento dell'intero comparto, riducendo il numero delle imprese e la frammentazione aumentandone la dimensione.

Questi sono i presupposti per una ripresa di competitività del settore, non solo nazionale ma anche sullo scenario europeo.

Siamo consapevoli che non si tratta di una scelta né semplice né realizzabile in poco tempo, ma bisogna cominciare e fare in modo che tutti gli atti che riguardano questo settore siano tendenti all'obiettivo primario.

- **Fare in modo che le nuove imprese che nascono non siano deboli, consentendo quindi l'ingresso nel mercato dell'autotrasporto solo alle nuove imprese che hanno una significativa dotazione economica. Numero di mezzi sostanziali, sede propria dell'azienda, personale, preposto all'attività stabilmente inserito nell'organico dell'azienda.**

- Se si realizza il punto precedente, si può anche prevedere di investire risorse per aiutare le imprese deboli che lo desiderano, ad abbandonare il mercato.
- L'abbandono, in modo progressivo ma costante, di qualunque intervento generalizzato nei confronti delle imprese di autotrasporto per favorire esclusivamente piani di sviluppo aziendali. Investimenti innovativi, progetti di sviluppo della logistica, formazione particolare e continua, interventi sulla sicurezza, aggregazione delle imprese sotto diverse forme, rinnovo in senso ecologico del parco veicolare (escludendo, per coerenza, da diversi benefici quelle aziende dotate di veicoli inquinanti), ottimizzazione dei traffici con conseguente decongestione del traffico, investimenti per traffico combinato.
- L'introduzione di sistemi premianti per le imprese che adottano comportamenti virtuosi, con l'obiettivo di riconoscere benefici, non solo di natura economica, a coloro che concretamente e coerentemente concorrono alla crescita della qualità e dell'etica imprenditoriale nel settore.
- La semplificazione, anche sotto il profilo dei controlli, per le imprese certificate, che quindi si sottopongono al controllo di "terzi" periodicamente per il mantenimento dei loro processi qualitativi.
- La creazione di una "cultura" della sicurezza, con interventi coerenti che non siano penalizzanti per una determinata categoria di imprese (vedi ad esempio test antidroga solo per gli autisti e non per coloro che guidano il proprio mezzo).
- L'adozione di tutte le misure che portino a considerare la formazione degli addetti un investimento e non un aggravio di costo.
- La revisione dei premi INAIL, correlando le oscillazioni del tasso non solo all'andamento infortunistico aziendale, ma all'insieme delle azioni poste in essere, anche dalla singola impresa, per interventi di prevenzione degli infortuni e di miglioramento delle condizioni di sicurezza nei luoghi di lavoro, ivi compresa la formazione dei lavoratori, la manutenzione programmata dei veicoli, ecc.
- L'introduzione, attraverso apposite norme, dell'esclusione dalle agevolazioni previste per il settore, per quelle imprese non in regola con le norme previdenziali, fiscali in materia di sicurezza sociale e di circolazione stradale.
- Intervenire nelle regioni del mezzogiorno per vigilare affinché, anche le imprese di autotrasporto, come già avvenuto in passato per altri settori economici, non diventino preda della criminalità organizzata, con la finalità del riciclaggio di denaro.
- Impedire che dietro la formazione di società di logistica si possa nascondere una vera e propria intermediazione parassitaria. Questo lo si può fare attraverso il recupero e l'adattamento di apposito DDL già presentato nella XV legislatura.

Inoltre nello specifico sottolineiamo:

1. La necessità di completare la riforma del trasporto della quale condividiamo la filosofia che è alla base della legislazione, ma riteniamo comunque importante che essa sia messa a regime, modificandone alcuni aspetti.
2. Interventi volti a razionalizzare i ruoli e le competenze degli organismi di "governance" del settore: Albo e Consulta.
3. Recuperare le proposte contenute nel piano della logistica.
4. Sostenere in sede europea una rapida approvazione dei nuovi regolamenti comunitari in materia di trasporto internazionale e limiti di cabotaggio, nonché sulle condizioni di esercizio dell'autotrasporto.
5. Intervenire per allineare i costi italiani agli altri paesi europei.

6. Intervento specifico per il costante aumento del prezzo del gasolio per autotrazione, identificando un sistema per il recupero degli aumenti di questi ultimi anni e sostenendo in sede comunitaria l'ipotesi del gasolio professionale. Contemporaneamente occorre mantenere costante il prezzo del gasolio nel corso di ogni anno solare.
7. Definizione dell'erogazione dei contributi per il trasporto combinato ferroviario per il triennio 2004/06.

Roma, 4 aprile 2008