

Tavazzano con Villavesco, 25 Febbraio 2020

A chi di competenza



*Il futuro  
per l'autotrasporto*



Roma, 21 febbraio 2020

Le conseguenze economiche del "coronavirus" sono la smentita più evidente di una certa vulgata, molto in voga di questi tempi, che ha sempre la soluzione a portata di mano, anche per questioni che semplici non sono, sia in economia che in politica.

È bastato (si far per dire) il rischio – ancora tutt'altro che sventato - di un'epidemia per comprimere immediatamente gli scambi di persone e di merci, facendo frenare l'economia mondiale e, di conseguenza, deprimere ulteriormente le già asfittiche prospettive di sviluppo del nostro Paese. Non è un caso, infatti, se "quelli delle soluzioni facili", su questo tema, tacciono, perché ciò che sta avvenendo è appena un assaggio di quanto potrebbe succedere se trovasse applicazione il mantra dell'"ognuno a casa sua".

Chi voleva che i Cinesi stessero "a casa loro", adesso che la cosa sta succedendo davvero, può vederne gli effetti immediati: dal nostro export, che soffre, ai nostri porti, che vedono crollare i traffici delle merci, alle aggressioni (verbali e non solo) a Cinesi che vivono in Italia da venti anni. Figurarsi se dovessero "restare a casa loro" (cioè, chiudere i loro rapporti commerciali esteri) anche gli Americani, i Giapponesi, i Tedeschi, Francesi etc. Per non dire dell'Africa, a proposito della quale non sempre ci ricordiamo che il nostro cellulare è fatto di materiale che da lì arriva.

Pensare di sfuggire alla realtà, proponendo inconcludenti scenari idilliaci (generalmente proiettati nel passato), specialmente per chi fa impresa, porta solo frustrazione. La realtà va affrontata per quella che è; e vanno individuate proposte concrete ed utili. Questo è l'unico modo per contrastare le storture prodotte da questo sistema economico sulle piccole e medie imprese (nel nostro caso, dei Trasportatori).

La cronaca, appunto, ci aiuta a capire che, essendo già immersi, come Italia e (sia pure in misura meno preoccupante) in Europa, in una vera e propria stagnazione economica, le vicende legate all'epidemia del coronavirus sono destinate a peggiorare tale situazione.

E, nelle fasi di crisi, lo sappiamo, sono le parti più deboli quelle destinate a pagare i prezzi maggiori. Perciò, non è difficile immaginare che, stante la debolezza sul mercato della gran parte delle imprese di autotrasporto "vere" (mi riferisco a quelle che hanno i camion, non a quelle che fanno da intermediari che, anzi, da questa situazione, ci guadagnano), i trasportatori siano tra i principali candidati a pagare pegno.

La sensazione netta è che questa sia la prospettiva più realistica, se non si affronta con decisione la questione di quali risposte dare.

Come agirà (meglio sarebbe dire, come sta agendo) la crisi? Certamente spingerà verso ulteriori ribassi del costo del trasporto, favorendo ogni forma di concorrenza sleale.

Dunque, il primo punto su cui intervenire è semplice: bisogna agire sulla struttura dei costi aziendali, individuando i minimi al di sotto dei quali il trasporto deve essere considerato fuori dalla legge. In altri termini, occorre che lo Stato affermi che la concorrenza, per essere leale, deve essere stare dentro le regole (e non fuori, come avviene oggi).

Essendoci una convergenza piuttosto ampia su questo tema, almeno tra i Trasportatori, dobbiamo aprire un confronto più deciso con il Governo e con le forze politiche.

Da questo punto di vista, il ritardo che stiamo registrando sull'impegno preso dalla Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, per la ripubblicazione dei valori minimi di riferimento non è giustificabile. Soprattutto, perché questo va considerato solo come un primo passo, verso una nuova normativa che ripristini il valore obbligatorio dei minimi tariffari del servizio di autotrasporto merci.

È un obiettivo, che vede Assotir impegnata, direi, da sempre. Oggi, dopo la sentenza della Corte Costituzionale che ne ha riconosciuto (da ormai due anni) la piena legittimità e coerenza anche con la normativa europea, questo obiettivo viene ulteriormente validato dal suo essere anche un efficace strumento anticiclico, per contrastare la tendenza all'azzeramento del contenuto imprenditoriale dell'attività di autotrasporto merci, su cui in molti, da anni, stanno lavorando, sia a livello nazionale che europeo, con la scusa della flessibilità oggi richiesta dal sistema economico.

Questa idea, di cui va dato un merito personale alla nostra Presidente Anna Manigrasso, che l'ha difesa anche in momenti impervi, è la priorità vera per un settore che non riesce più a fare impresa (cioè, a guadagnare onestamente attraverso le capacità dell'imprenditore).

Ma non è solo un'esigenza dell'Autotrasporto. Dovrebbe essere, un'esigenza dell'intera filiera della logistica, che non può pensare di fare efficienza sulla pelle dei Trasportatori, a vantaggio dell'intermediazione parassitaria.

Deve, soprattutto, rappresentare una priorità per chi ci governa, che non può assistere, inerme, allo sfaldamento del sistema delle piccole e medie imprese italiane dell'Autotrasporto.

I costi minimi non sono, ovviamente, la soluzione di tutti i mali da cui è afflitto il nostro settore; certamente, però, costituiscono l'esigenza primaria di questo comparto.

Inoltre, appaiono perfettamente in linea con un'idea di riforma del settore orientata a garantire una sana competizione (e, quindi, efficienza) tra le imprese, all'interno di due paletti invalicabili: sicurezza e trasparenza del mercato.

Claudio Donati.

**La Direzione  
Autotrasporti Corsini S.a.S.**