

AUTOTRASPORTO. Incremento di 11 miliardi per Confindustria, di 2,5 miliardi per Unatras

# Costi minimi, guerra di cifre

## Dal 12 giugno in vigore i valori di esercizio ministeriali anche per i contratti scritti

Ma i committenti spingono per mantenere il doppio binario tra intese orali e non. Per il 23 giugno è convocato un tavolo a tre del dicastero con il ministro Matteoli

Il prossimo incontro a tre con il ministro Matteoli è convocato per il 23 giugno. Sul tavolo, ancora una volta, la questione dei costi minimi sulla sicurezza, dopo il flop dell'Osservatorio. La partita vede ancora apertamente schierati committenza contro vettori, con un Governo impegnato a ricucire gli strappi.

Nell'ultimo incontro a tre con il dicastero, i rappresentanti di Confindustria, Confetra, Fedit, Anita e Asso-logistica si sono detti pronti a rispettare lo spirito della norma a condizione di mantenere una totale differenziazione tra contratti scritti e contratti verbali, ma riconoscendo al contratto scritto una soglia minima di costo che assicuri la regolarità del mercato e la sicurezza. Hanno poi chiesto di intervenire sulla legge 127 con modifiche che ne garantiscano una corretta applicazione, prevedendo controlli e sanzioni anche per i vettori che non rispettino i costi minimi della sicurezza e regolando la subvezione. In cambio il Governo ha incassato un'apertura sugli accordi volontari di settore.

«È il massimo che possiamo concedere», ha tuonato Cesare Trevisani, vicepresidente di Confindustria con delega alle Infrastrutture, dal palco dell'assemblea annuale Anita. Trevisani si è poi appellato al comune «senso di responsabilità» ricordando che «solo con la collaborazione e senza ricatti nasce lo sviluppo del settore e del Paese».

Anche per Eleuterio Arcese, appena rieletto alla presidenza di Anita (l'associazione degli autotrasportatori aderenti a Confindustria) «occorre mantenere su piani distinti contratti scritti e verbali, così come costi minimi della sicurezza e costi

di esercizio, sulla base della tipologia di veicolo utilizzato».

Ma l'Unatras non ci sta: «Qualsiasi mutamento delle norme approvate dal Parlamento sarà respinto. Va da sé che una definizione da parte dell'Osservatorio dei costi minimi in spregio alle disposizioni vigenti verrà considerata una palese violazione delle intese sottoscritte». L'organizzazione che riunisce le maggiori sigle associative dell'autotrasporto ha però ribadito la «disponibilità a proseguire nella ricerca di accordi sul tavolo dell'Osservatorio».

Ma anche sugli accordi si registrano posizioni discordanti: invocati da Anita, risultano impraticabili per Confindustria, che ammonisce sullo spirito anticoncorrenziale che li rende «susceptibili di sanzioni da parte dell'Antitrust e censurabili dalla Commissione europea».

Dal 12 giugno, intanto, sono in vigore anche per i contratti scritti i costi di esercizio pubblicati mensilmente dal ministero delle Infrastrutture e trasporti e fino al 12 giugno validi soltanto per i contratti verbali. La valutazione ministeriale più recente è relativa al mese di aprile 2011 ed è divisa secondo la classe di peso del veicolo e le fasce di percorrenza annua. Incrociando i dati, si ottiene il valore chilometrico minimo da applicare. Il valore si aggira attualmente intorno a 1,24 euro. Cifra che, per la committenza, appare impraticabile.

Grande preoccupazione è stata espressa da Confindustria: «Il rischio è quello di far tornare l'Italia a un regime di tariffe amministrative abrogato nel 2005». Per via dell'Astronomia «il Governo ha ancora una volta assecondato le richieste dei rappresentanti dell'autotraspor-



Bartolomeo Giachino, sottosegretario alle Infrastrutture

to, senza considerarne l'impatto sull'intero sistema economico. Da un giorno all'altro si passerà da un mercato ancora ampiamente regolato dalla libera contrattazione dei prezzi, a tariffe mediamente superiori del 25%, con un incremento dei costi di trasporto stimabile in circa 11 miliardi di euro».

«L'importo è molto sovrastimato – ha replicato il sottosegretario alle Infrastrutture e trasporti, Bartolomeo Giachino – in ogni caso ci sono le condizioni per raggiungere un accordo nell'interesse del Paese».

L'allarme su un'eventuale impennata dei costi era stato lanciato nei giorni scorsi anche da Fausto Forti, in una lettera inviata allo stesso sottosegretario.

Francesco Del Boca, di Unatras, quantifica i costi in 2,5 miliardi. «L'applicazione dei costi minimi ministeriali anche ai contratti scritti significa che, su un fatturato di 50 miliardi di euro, l'incidenza degli

stessi non rappresenta nemmeno il 20%, ovvero 10 miliardi, e un aumento del 25% corrisponde a circa 2,5 miliardi, a fronte, però, di maggiore sicurezza. Tale incidenza è quasi pari a quella che viene drenata al mercato dall'intermediazione».

Secondo Uggè, presidente di Fai Confratrasporto, «la verità è che i costi minimi per la sicurezza peseranno sulle tasche dei cittadini solo per qualche millesimo di euro per ogni chilogrammo di merce trasportata dai Tir nei punti vendita. Per il sistema produttivo, invece, i maggiori costi in realtà sono minori utili che in questi anni, soprattutto il mondo dell'intermediazione, ha ottenuto grazie a inaccettabili forme di sfruttamento che si sono scaricati in costi per la collettività derivanti dagli incidenti».

Ma a quanti sollevano «presunte ambiguità di Confindustria sul tema della sicurezza» risponde Cesare Trevisani: «La sicurezza è un bene pubblico e deve essere rispettato da tutti i produttori di beni e servizi. Chi non lo fa va pesantemente sanzionato».

La discussione sul valore da attribuire ai costi minimi d'esercizio potrebbe riprendere durante la prossima riunione dell'Osservatorio. Secondo quanto emerso dagli ultimi incontri, la committenza si sarebbe resa disponibile a un valore intorno a un euro per chilometro, più una quota relativa ai pedaggi autostradali, dipendente dalla lunghezza del viaggio. I vettori invece non erano disponibili a scendere sotto il valore dei costi di esercizio. ■

SILVIA MARZIALETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Presentato il piano per la sicurezza stradale attraverso i sistemi di trasporto intelligenti – La direttiva Ue dovrà essere recepita entro il 2012

## Safety, la roadmap degli Its

Le applicazioni Its per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto: è questo il titolo del documento che in oltre 60 pagine traccia la roadmap per attuare le azioni relative al settore prioritario 3 (quello dedicato appunto alla safety) nell'ambito della Direttiva Ue sugli Its (Intelligent Transport Systems)

che il nostro Paese dovrà recepire entro il 27 febbraio 2012.

Il documento, presentato a Roma in occasione del convegno «Il ruolo degli Its per la sicurezza stradale» organizzato da Tts Italia, l'associazione nazionale per la telematica per i trasporti e la sicurezza, passa in rassegna le tecnologie e le specifiche tecniche per

rendere operativo il servizio paneuropeo di emergenza eCall – che secondo stime consentirà di ridurre la mortalità da incidenti fra il 5 e il 10% – nonché per realizzare servizi di informazione e prenotazione delle aree di parcheggio per i veicoli pesanti e applicazioni avanzate di assistenza alla guida fruibili attraverso dispositivi di bordo.

«È un dovere e un obbligo applicare le tecnologie per la sicurezza», ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, ricordando il ruolo importante giocato dai sistemi telematici applicati ai trasporti, dai tutor ai semafori intelligenti ai sistemi satellitari.

Ricco il gruppo di lavoro impegnato nella stesura delle linee guida che ha visto all'opera rappresentanti istituzionali, università, enti di settore e aziende

delle filiere automotive e Ict capitanati da Tts Italia, che con il coordinamento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta lavorando alla definizione del Piano d'azione nazionale sugli Its.

«Bisogna individuare i contesti regolatori comuni per consentire agli stakeholder di proporre e adottare sistemi e servizi per il tracciamento, la gestione, il controllo e il pagamento del trasporto e di tutti i servizi logistici a esso collegati», sottolinea Massimiliano Zazza, chairman del Comitato tecnico-scientifico di Tts Italia.

Costruttori di veicoli, operatori di Tlc e service provider i principali attori coinvolti nella partita: le aziende dell'automotive dovranno dotare i veicoli dei dispositivi necessari all'erogazione dei servizi. Spetterà alle telco il compito di

PERCORSO A TAPPE	
27 Agosto 2011	L'Italia trasmette alla Commissione una relazione sui progetti prioritari
27 Febbraio 2012	Recepimento direttiva
27 Agosto 2012	L'Italia informa la Commissione sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni

mettere in connessione i veicoli con le centrali di controllo e permettere la comunicazione veicolare (vehicle-to-vehicle). Sul fronte eCall l'Italia si è attivata nell'ambito del progetto europeo Heero che conta sul supporto dei ministeri dell'Interno e dei Trasporti e di aziende quali Aci, Fiat, Magneti Marelli e Telecom Italia.

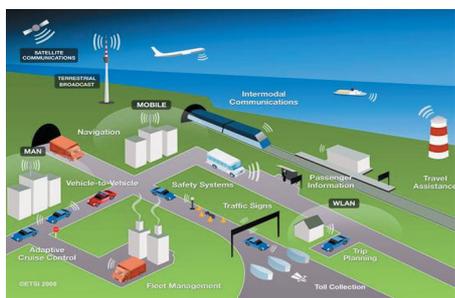
«È necessario coordinare le attività per rendere efficaci gli interventi e rendere sostenibile il servizio di eCall – ha spiegato Lucia Locuratolo di Magneti Marelli –. Nonostante siano stati fissati i protocolli di intervento e avviati grossi investimenti, il sistema fatica ancora a partire».

Relativamente alle aree

di sosta intelligenti si è attivato l'Albo degli autotrasportatori con l'obiettivo di creare una rete in grado di connettere i parcheggi per fornire informazioni in tempo reale ai conducenti (l'Autoparco Brescia Est è considerato una best practice). Da segnalare anche la piattaforma logistica Uirnet, che vede coinvolti tutti gli attori della filiera logistica-transporto. Siamo invece più indietro sul fronte delle applicazioni di bordo: «Sarebbe auspicabile – sottolinea Tts Italia – avviare un progetto best practice per stimolare lo sviluppo di competenze e tecnologie». ■

MILA FIORDALISI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La direttiva sugli Its dovrà essere recepita entro il 2012