In un clima generale di sofferenza economica, le tegole più dolorose che si abbattono sul trasportatore italiano sono sicuramente la concorrenza sleale estera ed il dumping sociale. È questo il punto di partenza da cui è partito il convegno organizzato da TN Trasportonotizie al Transpotec Logitec di Verona.



La volontà di **ridare dignità all'autotrasportatore italiano è da sempre l'obiettivo primario di Assotrasporti** , che da tempo si batte per annientare questo fenomeno con richieste al Governo, all'UE e con proposte attuabili concretamente e a costo zero.

Di tutto questo si è discusso al convegno tenutosi lo scorso 18 aprile al Transpotec Logitec di Verona. Ad uno stesso tavolo illustri esperti e personalità politiche hanno discusso sulle problematiche e sulle opportunità del trasporto merci stradale legate all'apertura dei mercati in Europa, dal cabotaggio alla concorrenza estera, dai controlli stradali sui vettori stranieri al dumping sociale, dalla delocalizzazione all'estero al distacco dei lavoratori.

Una piaga, quella del cabotaggio abusivo e del dumping sociale, che si ripercuote negativamente su tutti gli attori della filiera del trasporto, dall'azienda di autotrasporto sino allo Stato. È quanto riassunto da un'indagine UNRAE, l'associazione dei costruttori esteri, che mostra le conseguenze disastrose del trasferimento delle imprese all'estero.

Giancarlo Codazzi, Presidente UNRAE Sezione Veicoli Industriali e CEO MAN Truck & Bus Italia, ha infatti mostrato come negli ultimi 5 anni l'Italia abbia perso 25.000 truck, nonostante questi continuino a lavorare nel nostro Paese. Con questo meccanismo, l'Erario italiano perde importanti risorse in quanto accise sul gasolio, assicurazioni e molto altro sono pagati all'estero.

Un'analisi puntuale quella di Codazzi, dalla quale è nata una riflessione: persino le case costruttrici straniere si sono accorte dell'inversione del rapporto tra veicoli italiani rispetto a quelli stranieri sulle nostre strade, questi ultimi in costante crescita. Il Presidente di Assotrasporti **Secondo Sandiano** ha dunque ringraziato l'UNRAE per l'attenzione posta a questa problematica, che dovrebbe essere di competenza delle amministrazioni e delle altre associazioni sindacali, e non solo di Assotrasporti.

Impossibilitato a partecipare per impegni istituzionali, l'**On. Mauro Ottobre** ha voluto lasciare il suo contributo: "Eventi come quello a cui state assistendo oggi rappresentano una risorsa per il nostro Paese e denotano interesse".

Bisogna andare incontro alle aziende, non bloccarle - è il contributo dell'On. Ottobre - va alleggerita la burocrazia e sono da smantellare i costi di una tassazione eccessiva, superiore a quella della media europea.

Una proposta per risolvere questa tragica situazione ed aumentare la competitività delle imprese arriva da **Gaetano La Legname**, imprenditore del trasporto e consulente dell'**On. Ivan Catalano**
. È la camera di compensazione, un progetto portato avanti dall'On. Catalano che prevede un sistema di compensazione multilaterale di debiti e crediti per tutti gli operatori della filiera del trasporto merci. Questo meccanismo permetterebbe di risolvere il problema che cabotaggio, oltre ad immettere liquidità nel sistema dei trasporti italiano e mettere in atto una semplificazione burocratica.

"Serve un approfondimento del Codice della Strada e direttive più specifiche" è l'intervento di Giuliano Latuga, consulente omologazioni e sicurezza stradale, che prosegue "i requisiti per avere l'accesso alla professione devono essere uguali per tutti".

A portare il saluto della Confederazione europea Piccole Imprese è **Arturo Vitale**, Segretario nazionale Cepi-Uci. “I problemi discussi oggi a questo tavolo - è il suo discorso conclusivo - sono quelli che fanno scappare gli imprenditori dall’Italia. Rimbocchiamoci le maniche!”

Chiude il dibattito **Lorenzo Stura**, Presidente Dipartimento Trasporti Un.i.coop, che ha ringraziato Assotrasporti per “averci aiutato ad intervenire in un settore così delicato come quello dei trasporti”.

Stura si è soffermato sulla necessità di rivisitare il costo del lavoro, che non deve intendersi come costo del lavoratore: quest’ultimo infatti va rispettato perché motore dell’azienda!

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata