

La denuncia di Assotrasporti/Fiap-M: “È antidemocratico il metodo di riforma dell’Albo Autotrasporto”

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2013</div> <div id = "day">19</div><div id = "month">Dicembre</div></div>

Pubblichiamo il comunicato stampa trasmessoci da Assotrasporti/Fiap-M i cui vertici, riunitisi oggi, hanno denunciato il metodo subdolo e antidemocratico con cui le grandi Associazioni di categoria al Comitato centrale dell’Albo Autotrasportatori e le Istituzioni stanno portando avanti la riforma dell’Albo.



"Pare non sia emerso nulla di rilevante dal tavolo ministeriale cui hanno partecipato le maggiori Associazioni dell'autotrasporto lo scorso 17 dicembre. Proprio così, 'pare' Perché nessuno, se non i partecipanti, sa con certezza cosa abbiano discusso i rappresentanti di tali Associazioni, da un lato chi ha firmato il protocollo di intesa con il Governo del 28 novembre scorso con cui è stato sventato uno sciopero 'a sigle unificate', dall'altro chi lo ha rigettato e ha portato avanti un fermo inconcludente la scorsa settimana.

Due sole sono le certezze, secondo i vertici di ASSOTRASPORTI/Fiap-M, riunitisi oggi per discutere gli ultimi avvenimenti del settore.

La prima è che, mentre si susseguono tavoli e incontri a porte chiuse, mentre le 'sigle' litigano e si accordano al Ministero dei Trasporti, chi passa le giornate sui camion continua a lavorare (se e quando lavora) facendo slalom tra una serie infinita di problemi.

La seconda certezza è che presto sarà riformato l'Albo degli Autotrasportatori, l'organismo cui sono iscritte le aziende italiane di autotrasporto di cose per conto di terzi. Incredibilmente nessuno si sta accorgendo del modo con cui grandi Associazioni e Istituzioni stiano gestendo una riforma tanto significativa.

Una riforma che cambierà funzioni e composizione del Comitato centrale, organo di direzione dell'Albo presso il Ministero dei Trasporti. Una riforma che, dopo anni di torpore (passati ad attenderla), è spuntata all'improvviso come emendamento governativo ad una legge finanziaria. Una riforma scritta in quattro e quatt'otto e in gran segreto. Ma soprattutto, scritta da chi? Chi affida nuovi compiti al Comitato centrale e chi decide quale dovrà esserne la nuova composizione? Gli stessi che oggi siedono al tavolo del Comitato, che definiscono requisiti tali da mantenere salda la poltrona e da vietarne l'ingresso alle Associazioni indesiderate.

Tant'è che chi ora è al Comitato ma teme di non esserci più con il prossimo rinnovo per via di alcuni requisiti decisi dalle altre Associazioni al tavolo, sciopera e richiede l'abolizione dell'Albo. ASSOTRASPORTI/Fiap-M, dichiara il Presidente nazionale Secondo Sandiano, rifugge la logica del 'teniamo in vita l'organismo finché posso starci dentro anch'io', perché non è di alcun aiuto a chi ogni giorno lavora sui camion. Anzi, senza un Albo professionale, aumenterebbe la deregolamentazione di un settore delicatissimo, con esiti tutt'altro che felici.

ASSOTRASPORTI/Fiap-M denuncia il metodo di riforma portato avanti sinora. La categoria ha il diritto di sapere cosa discutono i propri rappresentanti, quali riforme stanno portando avanti e per quali finalità. Evidentemente era difficile e scomodo per quelle Associazioni spiegare agli associati che stavano riformando il Comitato centrale introducendovi requisiti di ingresso finalizzati soltanto a bloccare l’accesso alle sigle concorrenti meno gradite.

Il Vicepresidente nazionale Davide Calvi denuncia una riforma portata avanti in modo subdolo, senza consultare né coinvolgere in alcun modo la base, volutamente inserita nella Legge di Stabilità 2014, per assicurarne agilmente il voto parlamentare favorevole grazie alla questione di fiducia posta prima al Senato, poi alla Camera, dove sarà votata domani.

Come evidenzia il Segretario nazionale di ASSOTRASPORTI/Fiap-M Aurelio Prisco, una riforma di interesse per una categoria strategica per l’intero Sistema-Paese avrebbe dovuto seguire il percorso democratico tradizionale, base del nostro Ordinamento nazionale.

Doveva essere oggetto di una chiara proposta di legge. Doveva essere discussa alla luce del sole nelle Commissioni parlamentari ai Trasporti. Doveva essere integrata dai contributi di tutte le Associazioni, comprese quelle che, benché di minori dimensioni, sono di fatto più rappresentative delle grandi, perché più vicine alla base, vera voce del trasporto. Doveva giungere al voto delle Camere ben conosciuta in tutte le sue parti. Insomma, c’era bisogno di un iter democratico, degno di una categoria che merita di essere rappresentata in modo decoroso".

(Fonte: [ASSOTRASPORTI](#))

© TN - TRASPORTONOTIZIE Riproduzione riservata