

LOREDANA NASSIMBENI

*Dottoranda di ricerca
nell'Università degli Studi di Trieste*

LUCI ED OMBRE D'UN TRASPORTO SU RUOTA IN CRISI

La situazione del trasporto su gomma in Italia negli ultimi tempi sconta una crisi strisciante e non palesa elementi rassicuranti di un suo superamento. Così l'accordo formalizzato lo scorso settembre tra governo e sindacati gettò una base significativa verso la razionalizzazione implicante l'adozione di misure di consolidamento e di sviluppo del comparto.

In sede UE arrivano segnali preoccupanti: rispetto al disegno antagonistico e agli indirizzi di fondo del governo.

Ormai, a mesi di distanza da tale intesa, è necessario guardarsi intorno per fare il punto della situazione; se veramente il 2003 sarà l'anno giusto per avviare il sospirato processo di inversione di tendenza del trasporto su gomma in Italia.

Prima misura è costituita appunto dagli sgravi fiscali relativi al gasolio: per il secondo semestre 2002 il decreto è già stato emanato e quindi non dovrebbero esserci problemi, perché lo sconto preventivato è di 0,04 euro contro i 0,05 iniziali, per quest'anno in corso le notizie variano.

Innanzitutto, si deve osservare, che la Finanziaria ha previsto lo stanziamento di 500 milioni d'euro da impiegare per il sistema di diminuzione delle accise, per essere precisi la copertura è stata stanziata per i primi sei mesi del 2003; ma si deve sottolineare che questi fondi sono all'interno di un titolo denominato "Fondi per l'adempimento comunitario", quindi non esiste un'indicazione precisa che finalizzi parte di questi stanziamenti all'autotraspor-

to, anche se, sia da parte del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Letta, sia da parte del Ministro Tremonti, e dalla Ragioneria di Stato siano pervenute molte rassicurazioni in questo senso.

In realtà, quali aspettative concrete possono esserci, visto il preoccupante andamento dei conti pubblici? Molti temono che il famoso decreto "tagliaspese" possa bloccare o ridurre consistentemente il finanziamento, a tal proposito, diversi sindacati hanno richiesto di lasciare fuori i fondi per l'autotrasporto dal provvedimento in questione. A tale proposito si parla di un taglio del 50% del fondo acceso presso il Comitato centrale dell'Albo e destinato ai rimborsi autostradali da 77,5 milioni d'euro a 38.

Ma le maggiori preoccupazioni si registrano a livello comunitario: non solo non è stato fissato il livello del gasolio professionale, ma si deve sottolineare che la tendenza della maggior parte dei Paesi è quella di non confermare gli sgravi ordinari.

Sia l'Inghilterra che la Germania hanno rifiutato la proposta, fatta in ambito CEE, di un regime transitorio biennale o triennale e in pratica rimane solo la Francia e l'Italia a sostenere questa iniziativa; inoltre non ha avuto alcun seguito nemmeno la soluzione esposta dalla Danimarca, che prevedeva una proroga di due anni per gli autotrasportatori italiani e francesi solo però per quanto riguardava i mezzi personali sopra le sette tonnellate.

Pare, per quanto riguarda la materia relativa agli sgravi fiscali per il gasolio si auspica una soluzione rapida e favorevole anche se i segnali di fondo che si percepiscono sono di segno negativo.

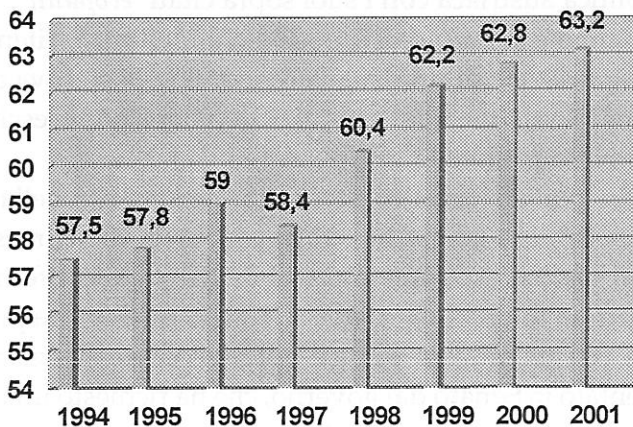
Per quanto riguarda il problema "ecopunti", chi sperava che dal 2004 diventassero un ricordo del passato, è rimasto amaramente deluso. E' ormai palese che l'Austria non accetterà alcuna soluzione che produca una modifica più blanda del sistema di transiti "blindati" in vigore dal lontano 1991.

Giova anche in questo caso riconoscere il merito al ministro Lunardi di essere rimasto fermo sulle sue posizioni. Ma è ormai

evidente, che, ad esempio la soluzione fin ora proposta, graduale diminuzione dei permessi per camion Euro 3 nel 2004, a fronte della completa liberalizzazione degli Euro 4 e divieto di circolazione degli Euro 0, penalizza non solo il trasporto ma l'intera economia italiana oltre a quella belga e olandese. In particolar modo, si registra la discesa degli " *ecopunti*" a disposizione a fine 2003: 40% rispetto al '91 nel 2004, cioè uguali a quelli previsti per quest'anno; tra il 38 e il 39% nel 2005 e tra il 35 e il 38% nel 2006.

Siffatta situazione, descritta nelle superiori riflessioni, riflette i contrasti interni, fra i vari paesi, che non riescono a realizzare una consapevole politica di sviluppo del settore, di decisiva importanza per l'economie distinte ed unite del U.E. Le visuali sono distinte e i contenuti che le caratterizzano vengono più volte modificati.

Percentuale del trasporto stradale sul totale degli attraversamenti alpini



Fonte: AER/VK (Swiss Federal Office for Spatial Development), 2002

A tutto ciò si aggiungono vicende particolari quali l'inibitoria proveniente dalla Francia per il transito dei mezzi pesanti ai valichi di Monginevro e di Colle della Maddalena, entrambi gratuiti, per spingere il traffico pesante verso i trafori a pagamento di

Frejus e del Monte Bianco ognuno vede che tale attraversamento delle Alpi viene a costituire una scelta distorsiva e penalizzante .

Alla base dell'iniziativa del governo di Parigi militano ragioni ambientali; in sostanza, la volontà di eliminare dalle valli di quei due paesi alpini i camion, nel 2002, infatti, ai valichi sono passati rispettivamente circa 900 camion al Monginevro e approssimativamente 750 al Colle della Maddalena, rispetto agli anni precedenti c'è stato un incremento dovuto all'aumento del pedaggio al tunnel del Frejus e alle difficoltà di transito al Monte Bianco.

Questo divieto, che per ora è stato rinviato di qualche mese, è stato sollecitato dai gruppi ambientalisti della zona, anche per una sorta di riequilibrio con la riapertura del Monte Bianco.

Poiché il sistema economico italiano, e, quindi, con esso il mondo dell'autotrasporto, ha visto fraporsi un altro ostacolo, come se già non fosse sufficiente, sul versante orientale delle Alpi, la politica austriaca con i suoi sopra citati "ecopunti".

Ad un anno e mezzo dall'introduzione dell'euro, ritenuto la massima espressione di un sistema economico, ci si trova ancora a fare i conti con situazioni nate per decisioni prese esclusivamente in ambito nazionale.

Venendo poi ad un'altra scottante questione, quella della "patente a punti", la materia ha subito un rinvio di sei mesi, con scadenza al giugno 2003, ma è possibile che questo riferimento sia solo il primo di una lunga serie. L'emendamento che prevede un regime più favorevole per gli autotrasportatori esiste ed è stato presentato in Senato dal governo, che ha richiesto una maxi-delega in materia dopo accese discussioni tra maggioranza ed opposizione si è assistito ad un momentaneo fermo del progetto.

L'emendamento prevede un regime più "soft" per il recupero dei punti per i professionisti della strada; i principi della delega devono essere definiti entro nove mesi dall'approvazione definitiva del disegno di legge: quindi c'è il rischio che la patente a punti entri in vigore entro giugno di quest'anno senza un appo-

sito sistema riservato agli autotrasportatori, o al più tardi sei mesi dopo con il decreto che proroga all'esecutivo la delega in materia stradale.

Inoltre, è già stato pubblicato dal Ministero il calendario dei divieti di circolazione festivi per il 2003 per i veicoli superiori alle 7,5 tonnellate, e per quelli destinati al trasporto di materiale esplosivo; in questo ambito le notizie sono rassicuranti, infatti, oltre ad essere state confermate le deroghe previste nel 2002, si registrano interessanti novità tra, cui quella riguardante i mezzi provenienti/diretti all'estero e alle isole (Sicilia, Sardegna).

Chi proviene da fuori Italia o dalla Sardegna ha l'orario di inizio del fermo posticipato di quattro ore; per chi si dirige verso l'estero, l'orario di termine divieto sarà anticipato di due ore; chi è invece diretto in Sardegna o ad interporti di dimensioni internazionale (per esempio Padova, Verona, Bologna, Ferneti ecc.) fruirà dell'anticipazione sopra indicata estesa a quattro ore, mentre ulteriori eccezioni riguardano la circolazione nelle isole in presenza di traghettamento.

Per quanto concerne le agevolazioni Irap sulle indennità di trasferta e le altre detrazioni richieste dai rappresentanti di categoria, trovano la loro collocazione nella Finanziaria: complessivamente si tratta di concessioni di circa 19 milioni d'euro, e a cui si aggiunge l'adeguamento delle spese non documentali (provvedimento che interessa per lo più le piccole imprese). Si tratta di poter detrarre in modo forfetario una cifra giornaliera legata al trasporto, se effettuato fuori della regione d'appartenenza dell'operatore, ma purtroppo come sempre resta da affrontare il problema della spendibilità.

Questo quadro non sarebbe di certo completo se non affrontasse anche la materia relativa alle mille preoccupazioni per un'Europa presto estesa a venticinque Stati, con l'ingresso di Cipro, Repubblica Ceca, Polonia, Slovacchia e Slovenia.

Il principale rischio è che, l'entrata a breve di dieci paesi, la maggior parte dei quali appartiene all'est del continente, porterà

ad un inevitabile abbassamento degli standard di sicurezza e di compatibilità ambientale, oltre ad una sempre più agguerrita concorrenza sul mercato del lavoro. La richiesta generalizzata è quella di ottenere delle normative con un impianto tecnico adeguato, per regolare il cabotaggio su ruota, non solo da parte dei singoli Stati, ma se possibile, direttamente dalla UE.

Si teme, infatti, che saranno sempre più numerosi i trasportatori dell'Est che opereranno sul mercato italiano per proporre la loro offerta di trasporti in ambito nazionale, a prezzi sempre più competitivi, incompatibili con quelli più elevati praticati dalle ditte italiane.

In sintesi, la situazione di fronte alla quale il trasporto su gomma in Italia si viene a trovare, anche se il governo è generoso di promesse, tuttavia, non mantenute, si vede bloccato dalla penuria dei conti pubblici a causa della congiuntura economica interna ed internazionale.

Senza dubbio, occorre un interessamento da parte italiana, a Bruxelles per ottenere una maggiore attenzione e aiuti per un settore attorno al quale gravita una parte consistente dell'economia italiana basata sul sistema delle esportazioni.