TRASPORTARE IERI, OGGI E DOMANI

Uno studio del Freight Leaders Council ripercorre la storia del Trasporto, fotografa la situazione del settore e dipinge le possibili prospettive e le soluzioni da mettere in atto nei prossimi anni

di Ludovico Serra

Presentato a Roma, nell'aula Emiciclo del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Quaderno 24 del Freight Leaders Council, dal titolo "Autotrasporto oggi: analisi delle criticità e proposte operative". Il documento parte da una ricostruzione storica, dagli albori del Trasporto, fino ad analizzare il contesto normativo, nazionale e comunitario nel quale si esercita la professione di autotrasportatore, dai vari punti di vista di tutti i soggetti coinvolti nella supply chain: committenti, vettori, corrieri, spedizionieri e destinatari della merce.

PUNTI DI VISTA A CONFRONTO

Sono state interpellate, quindi, le principali organizzazioni associative di settore, a ciascuna delle quali è stato sottoposto un questionario su criticità e proposte di soluzione, ma anche su questioni specifiche come i

costi di esercizio, i controlli, i servizi accessori del trasporto e la loro sicurezza, l'utilizzo e la gestione dei pallets, l'uso e la convenienza dei sistemi intelligenti, le assicurazioni e le connesse responsabilità, la certificazione di qualità, i servizi intermodali, marittimi e ferroviari, le forme di collaborazione fra committente e autotrasportatore. I referenti delegati dal ministero dei Trasporti hanno completato il quadro, fornendo la posizione istituzionale sui vari aspetti, con un focus specifico internazionale (cabotaggio abusivo e il dumping sociale). Infine, è stata condotta un'analisi sulla situazione del mercato e delle criticità segnalate, compresi i rilievi mossi dalla Corte dei Conti sulle politiche di sostegno delle imprese di autotrasporto nella approfondita relazione del mese di luglio 2014.

LE 5 PRIORITÀ DA SEGUIRE

Da tutta questa analisi, è emersa chiaramente l'esigenza di tracciare obiettivi politici di ampio respiro, sia in campo nazionale sia in campo europeo, seguendo cinque priorità:
1) Testo Unico dell'autotrasporto; 2) riformulare una disciplina sui costi; 3) contratto di logistica e dei relativi operatori; 4) un programma organico sui controlli; 5) ripensare i meccanismi di finanziamento e di incentivazione pubblica del settore. Tra le principali proposte, quindi, spicca la necessità ormai improrogabile di un Testo Unico dell'autotrasporto che, attraverso una legge delega, semplifichi, finalmente, la complessa giungla di disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, non sempre coerenti e coordinate. Invocata anche una riformulazione della norma sui costi minimi, modellata sull'esempio francese, compatibile con la recente sentenza della Corte di giustizia europea, ma anche in grado di fornire parametri di riferimento oggettivi nella negoziazione del prezzo del servizio.

FREIGHT LEADERS COUNCIL

Freight Leaders Council (FLC) è una libera associazione privata, apartitica, fondata nel 1991, che riunisce esperienze e professionalità di aziende leader della filiera della logistica (produttori, caricatori, operatori, trasportatori, gestori di infrastrutture per tutte le modalità) che intendono formulare pareri, giudizi ed indirizzi rivolti alle istituzioni per contribuire allo sviluppo e alla competitività in tutti i settori di interesse.

MAGGIORI CONTROLLI E INCENTIVI MIRATI

Secondo lo studio FLC, i tempi sono maturi per l'istituzione di un contratto di logistica e dei relativi operatori per eliminare, finalmente, le incongruenze e le difficoltà operative (ad esempio in tema di attribuzione delle responsabilità), prodotte dalla mancanza di una disciplina, integrando le disposizioni del codice civile dedicate al contratto di trasporto e alle figure contrattuali ad esso affini. Necessario, poi, un programma organico di controlli non solo tecnico-amministrativi e sulla circolazione dei veicoli, ma anche sui fenomeni di abusivismo, sulla regolarità dei rapporti di lavoro, sull'attività di cabotaggio, nonché sul coinvolgimento della committenza nelle responsabilità condivise. Riguardo ai meccanismi di incentivazione pubblica si conclude che sarebbe opportuno un ripensamento, verso interventi diversificati e non le solite agevolazioni fiscali a pioggia, in modo da non avere contestazioni a livello europeo. Non manca anche una serie di proposte più specifiche, normative e operative, come la limitazione della sub-vezione a un solo passaggio, la tracciabilità dei pagamenti per contrastare le infiltrazioni della criminalità e la previsione di un modello pubblico di certificazione di qualità. Tra le possibili azioni operative da mettere in atto, l'attuazione dei programmi ITS, la "sburocratizzazione" delle procedure e la riconsiderazione dei criteri di compilazione del Calendario dei divieti alla circolazione per i mezzi pesanti.

BEST PRACTICES

Lo studio FL, inoltre, ha presentato anche tre best practices, esempi positivi, che già esistono e già si muovono nella direzione individuata nel Quaderno 24: il programma europeo "Lean and Green" che premia le aziende impegnate nella riduzione della CO_2 del 20% in cinque anni, riducendo al tempo stesso i costi di gestione; il "Programma Sicurezza Federtrasporti" che attraverso la formazione, gli esami psicofisici e il monitoraggio dei veicoli ha fatto registrare un netto calo dei sinistri e dei relativi costi; la società Michelin Solutions che ha ridotto i costi di gestione di pneumatici e i consumi di carburante aumentando la produttività del parco rimorchi e semirimorchi. Nell'ambito del programma "Learn and Green", poi, sono state premiate le aziende più virtuose del 2014: Anheuser-Busch InBev e Futura Enterprise.