

RUOTE D'ITALIA del 20 DICEMBRE 2017

Logistica e sicurezza stradale, l'Italia deve smettere di girare a vuoto

Creare, attraverso tavoli di partenariato, un confronto tra mondo pubblico e privato per analizzare quali strade percorrere per far accelerare la crescita economica e allo stesso tempo sociale del Paese: Conftrasporto da tempo va indicando questa via, che ha come passaggio obbligato lo sviluppo della logistica, e ora finalmente questa soluzione sembra essere stata condivisa, comprendendo una volta per tutte che la logistica è un sistema a rete indispensabile in un'economia dei flussi per la competitività di un sistema economico e per la sicurezza. In questi giorni, scordandosi quanto sostenuto nel passato proprio a proposito dei costi della sicurezza nel trasporto merci, sembra che vi sia finalmente stato il riconoscimento del valore delle regole e del loro rispetto, temi messi al centro (alleluia!) del “tavolo della logistica” costituito insieme alle rappresentanze dei lavoratori presso il ministero dello Sviluppo economico. Meglio tardi che mai! E ancor migliore il quadro potrà apparire se verrà subito chiarito un punto chiave: il valore del rispetto delle regole che si intende dare per “interrompere i meccanismi distorti perpetrati attraverso la pratica degli appalti” dovrà valere solo per le forme di cooperative irregolari o sarà invece un principio di carattere generale? A questo proposito i responsabili di Conftrasporto, intervenendo un mese fa in merito al tentativo di introdurre, solo per alcune professioni particolarmente “nobili”, la “regola” dell'equo compenso, si erano domandati se fosse lecito che la massimizzazione del profitto si realizzasse solo attraverso il ribasso dei costi della vezione. In molti sono rimasti sconcertati nel non sentire questi “nuovi paladini” sostenere che la sicurezza e il rifiuto del concetto di lavoro come merce devono essere punti di riferimento (presto ne scopriremo le ragioni delle prese di posizione e allora ricorderemo?). E ancor più perplessità ha suscitato il sentirli affermare, sostenuti in questo dal giurista presidente dell'Autorità della concorrenza, la tesi secondo cui la normativa comunitaria vieterebbe i minimi tariffari. Lo rammentiamo a chi ama dissertare su tale punto: la Corte di Giustizia afferma esattamente il contrario. È contraria solo ai patti di cartello ed è per questo che chiede che tariffe o costi debbano essere fissati da un'Autorità pubblica. Lo stesso concetto, del resto, è stato ripreso a Napoli in un convegno ospitato all'Istituto per gli studi filosofici proprio sulla funzione dell'equo compenso per tutti gli ordini professionali. Gli operatori dell'autotrasporto italiani sono assoggettati a forme di concorrenza sleale attraverso forme di dumping sociale e il concetto della remunerazione proporzionale alla qualità e quantità del lavoro svolto deve essere collegata all'esistenza “libera e dignitosa”, come asserisce l'articolo 36 della Costituzione. Ma questo sembra valere solo se fa comodo. Quante imprese che utilizzano i vettori hanno favorito l'estendersi di un sistema per qualche appalto in più? Se vogliamo operare seriamente iniziamo a sostenere la battaglia per la Road Alliance: la via indicata dai nove Paesi europei che hanno sottoscritto il documento per promuovere, attraverso reali controlli, una politica integrata per la tutela dei diritti sociali dei lavoratori e della sicurezza stradale nel settore dell'autotrasporto è il punto da cui ripartire.

PAOLO UGGE'