

# Esportazioni in aumento. All'insù le vendite alla UE

Per l'Istat la crescita rispetto a febbraio 2009 è stata del 7,3%



ALESSANDRO QUAMI  
ROMA

**E**xport in aumento. Lo scorso febbraio le esportazioni dall'Italia sono aumentate del 7,3 per cento rispetto allo stesso mese del 2009. Lo ha reso noto l'Istat (l'Istituto nazionale di statistica) rilevando come il dato percentuale

presenti andamenti diversi per area di destinazione delle merci: +11 per cento per i Paesi dell'Unione europea e +2,3 per cento per quelli extraeuropei.

**Le importazioni.** Le importazioni hanno registrato un incremento del 12,9 per cento derivante da una crescita del 14,9

per cento dei flussi dai Paesi dell'Unione e da un aumento del 10,4 per cento di quelli provenienti dai Paesi non comunitari.

Complessivamente, a febbraio 2010 il saldo commerciale è risultato negativo per 2 mila 332 milioni di euro, in peggioramento rispetto al deficit di 895 milioni di euro dello stesso mese dell'anno precedente.

#### Flussi congiunturali.

Le dinamiche congiunturali dei flussi, misurate dai dati destagionalizzati - ha precisato l'Istituto nazionale di statistica - evidenziano a febbraio 2010, rispetto al mese precedente, un incremento del 2,5 per cento per le esportazioni (+2,5 per cento per i Paesi Ue e +2,6 per cento per i paesi extra Ue) e un incremento del 3,6 per cento per le importazioni (+2,7 per cento per i Paesi Ue e +4,7 per cento per quelli extra Ue).

#### Import-export come quantità scambiata.

Negli ultimi tre mesi (da dicembre dell'anno passato a febbraio 2010), rispetto ai tre mesi precedenti, al netto della stagionalità, le esportazioni sono aumentate del 5,4 per cento e le importazioni del 7,6 per cento, con andamenti più dinamici dei flussi da e verso i Paesi non comunitari. Nel primo bimestre del 2010, rispetto al corrispondente periodo dell'anno scorso, le esportazioni sono aumentate del 4,5 per cento (5,2 per cento per i Paesi comunitari e 3,3 per cento per i Paesi esterni all'area dell'Unione) e le importazioni del 6,6 per cento (più 9,8 per cento per l'Unione europea e più 3,1 per cento per

l'extra Ue).

Nello stesso periodo, il saldo commerciale è risultato negativo per 5 mila 731 milioni di euro, in peggioramento rispetto al disavanzo di 4 mila 503 milioni di euro del corrispondente mese dell'anno precedente.

#### Import-export in termini di valore.

Nei primi due mesi del 2010 l'aumento del valore delle esportazioni rispetto allo stesso periodo del 2009 è spiegato soprattutto da una crescita dei volumi (più 3,8 per cento), con un incremento dei valori

medi unitari dell'1,1 per cento. Anche dal lato delle importazioni la crescita del valore dei flussi è determinata in gran parte dall'aumento dei volumi (più 5,6 per cento), con un aumento dei valori medi unitari dell'1,6 per cento.

## Incentivi: anche il conto terzi può chiederli?

La domanda è posta al ministero per lo Sviluppo economico

MARCO LEVI  
ROMA

**S**ull'incentivo per rimorchi e semirimorchi c'è il dubbio di Confartigianato trasporti: vale anche per gli autotrasportatori in conto terzi? Infatti, da qualche giorno chi acquista un rimorchio o un semirimorchio nuovo e con Abs ottiene il contributo ministeriale (da mille a 4 mila euro). Il contributo è erogato con sconto sul contratto d'acquisto. Saranno poi i compratori a richiedere i soldi allo Stato.

**Il dubbio.** Il dubbio viene dall'articolo 2 del decreto attuativo degli incentivi, che precisa che i contributi sono concessi nel rispetto di quanto stabilito dal regolamento Ce 1998/2006 (regime de minimis). Ma

il regolamento esclude l'acquisto di veicoli per il trasporto merci su strada effettuato da imprese che operano per conto terzi. E Confartigianato ricorda che "la prassi interpretativa della Commissione europea fa rientrare nel concetto di veicoli anche i rimorchi".

Sulla questione si sta muovendo pure Confetra, che dà per scontato che a oggi il conto terzi sia escluso dal contributo: "L'applicazione rigorosa delle regole europee del de minimis, che escludono agevolazioni per l'acquisto dei veicoli, non deve portare a conseguenze aberranti come in questo caso", ha affermato il dg Piero Luzzati.

**Il rischio.** Da qui, gli autotrasportatori dovrebbero attendere i chiarimenti

ministeriali, ma al contempo dovrebbero muoversi per gli acquisti, perché il contributo terminerà con l'esaurimento degli otto milioni di euro messi a disposizione dal governo. Ciò che è certo è che le imprese in conto proprio, quelle di logistica che utilizzano trazione e le società di noleggio, possono rivolgersi con tranquillità al venditore già da ora.

**Il ministero.** Le imprese di autotrasporto per conto terzi furono escluse dagli incentivi dello scorso anno sui veicoli commerciali. Ma il caso dei rimorchi e dei semirimorchi è più rilevante. Perciò Confartigianato trasporti chiede al ministero per lo Sviluppo economico precisazioni.

## Il traffico crocieristico a Ravenna

A. G.  
RAVENNA

**A**lla presenza di rappresentanti delle Istituzioni locali, di operatori portuali e del settore turistico, delle organizzazioni economiche del territorio e regionali, l'Autorità Portuale e la Società di RTP, Ravenna Terminal Passeggeri - la Società che ha avuto aggiudicata la

concessione che durerà sino al 2019 è costituita da Royal Caribbean (24%), Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna (24%), Venezia Terminal Passeggeri (24%), Società Bassani di Venezia (24%) e Camera di Commercio di Ravenna (4%) - hanno fornito alcuni dati relativi all'andamento del traffico crocieristico a Ravenna.

Il 2011 rappresenterà l'effettivo ingresso del ter-

minale passeggeri di Ravenna nel settore delle crociere con l'arrivo di navi che effettueranno 62 toccate, con una capacità di circa 75.000 crocieristi che sbarcheranno sulle banchine di Porto Corsini (più 33.500 membri di equipaggio). Tale dato va letto alla luce anche di ulteriori 65.400 passeggeri (più 24.800 membri di equipaggio) per l'arrivo dei quali è stata chiesta disponibilità

all'Autorità Portuale da parte delle rispettive compagnie. La disponibilità è stata confermata ed ora si sta lavorando per concludere i contratti che prevedono garanzie di carattere infrastrutturale in termini di ingresso, approdi, approfondimento ecc.

"Ravenna ha sino ad ora giocato ai margini nel panorama crocieristico internazionale - ha dichiarato il Presidente dell'Auto-

rità Portuale di Ravenna, Giuseppe Parrello - ma i numeri oggi presentati e quelli che possono derivare dal perfezionamento di accordi in corso, segnano l'effettivo ingresso della città in questo settore con un ruolo riconosciuto da tutte le più grandi e prestigiose compagnie del mondo di navi da crociera. La fiducia che queste ci hanno dimostrato deve essere confermata dal-

la conclusione dei lavori infrastrutturali in corso e dal rispetto degli impegni presi perché, se è vero che nel 2011 si potranno realizzare gli obiettivi per i quali si è lavorato negli ultimi anni, è altrettanto vero che da punto di partenza per ulteriori sviluppi questo può, qualora non si verificano le condizioni sopra citate, rappresentare un exploit isolato senza continuità negli anni successivi, destinando Ravenna ad attestarsi in questo settore al ruolo secondario ricoperto sino ad ora".

# Quanto vale l'autotrasporto in conto terzi

*Prosegue la nostra inchiesta sui numeri del settore*

F. PAOLO LI DONNI  
ROMA

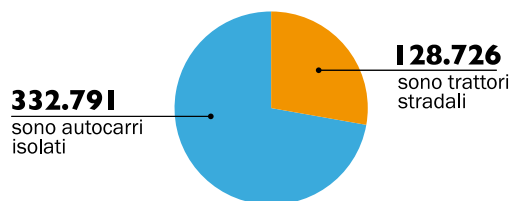
**E**ccoci giunti alla terza puntata della nostra inchiesta sui numeri dell'Albo dell'autotrasporto (dati aggiornati al 3 dicembre). L'aver analizzato il numero e la composizione delle imprese (113.285 con veicoli e oltre 50.000 imprese senza veicoli) ci ha mostrato un comparto fortemente polverizzato con circa l'84% delle imprese con autoveicoli comprese nella fascia da 1 a 5 ovvero imprese monoveicolari o microimprese. Un dato certamente non sorprendente. Infatti da anni nei convegni si rimprovera alla categoria lo sbilanciamento a favore dei cosiddetti padroncini. Nella seconda puntata, analizzando non le imprese ma bensì la flotta e quindi il numero di autoveicoli iscritti all'Albo, qui si, abbiamo scoperto un dato inaspettato e

in controtendenza rispetto al precedente. La maggior parte degli autoveicoli sono concentrati per il 46,19% nella fascia di imprese da 6 a 50 e per il 15,47% nella fascia di imprese con oltre 50 autoveicoli. Un dato questo che dimostra invece un mercato strutturato. In questa puntata prosegue quindi l'analisi della flotta veicolare dell'Albo e della sua composizione. La tabella accanto ci mostra quindi la capacità di trasporto complessiva dell'azienda di autotrasporto di cose per conto terzi italiana. Nel dettaglio il dato indica quindi che su un totale di 461.517 autoveicoli 332.791 sono autocarri isolati e 128.728 sono trattori stradali. Proseguendo l'analisi emerge un altro dato significativo che potremo approfondire in seguito. Complessivamente vi sono 55.240 rimorchi e 211.349 semirimorchi. Da queste scomposizioni sarà

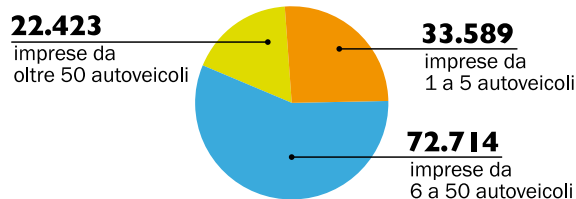
quindi possibile prefigurare che tipo di complesso veicolare è possibile formare (Autotreni/Autoarticolati). Ma se per puro esercizio statistico ci divertiamo a fare alcuni conti sul totale della flotta possiamo abbozzare alcune numeri ipotetici. Per esempio se moltiplichiamo il totale degli autoveicoli per una media di 70.000 Km (la percorrenza media in un anno) che numero viene fuori? 32.306 mln di Km che rappresentano il totale dei chilometri percorsi dalla flotta dell'Albo in un anno. Se poi dividiamo questo numero per 3,5 (il consumo medio per km) vediamo quanto incide questo settore per l'industria petrolifera. Il dato è significativo: 9.230 mln di litri. Se moltiplichiamo quest'ultimo numero per il costo medio del gasolio (rilevazione 12 aprile) ecco a voi servito il valore economico: 11.261 mln di euro l'anno.

## La composizione della flotta dell'Albo

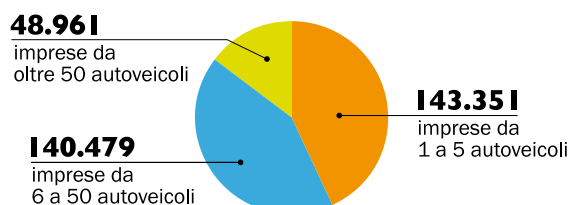
su **461.517** autoveicoli



su **128.726** trattori stradali



su **332.791** autocarri isolati



Nostra elaborazione su dati dell'Albo dell'autotrasporto

# Autotrasporto in subbuglio. Da Assago la CNA-Fita pronta al fermo

*Il presidente Caffi raccoglie gli aspri umori delle imprese*

DANIELE CAPORALE  
ASSAGO

**S**i accendono ulteriormente i toni. Gli autotrasportatori sono stanchi, esasperati dalle controversie che li hanno visti come penalizzati protagonisti negli ultimi mesi. Volontà politica e coraggio. Con un comunicato parterito all'indomani degli

incontri, svoltisi con i propri confederati, Fita-Cna si è fatta una volta per tutte portatrice degli obiettivi che la categoria dell'autotrasporto da anni persegue: Fita-Cna "Certamente non sarà "complice" in nessun modo di mediazioni inutili che, anche nel recente passato, hanno finito per penalizzare ulteriormente le

imprese di trasporto". Un messaggio chiaro e diretto a Governo e committenza, se l'abbandono, circa una settimana fa, del tavolo di discussione voluto dal sottosegretario Giachino non fosse bastato. Ma non solo. Durante l'incontro dell'11 Aprile ad Assago, in presenza del responsabile nazionale Gianni Montali, che

ha informato gli associati di quanto accaduto a Roma durante l'ultimo incontro tripartito, e del presidente nazionale Fita Daniele Caffi (nella foto) che ha invece dovuto svolgere il delicato ruolo di ricevitore degli aspri umori dei presenti, sfociati talvolta in comportamenti che poco hanno a che vedere con un'assem-



blea, ma che egli stesso ha in parte giustificato viste le motivazioni. Ancora una volta le richieste dei trasportatori sono maggior tutela della categoria, oramai priva di potere contrattuale, e reali controlli sulla sicurezza legittimati da regole ben precise, "Se no fermo!" qualcuno ha urlato. "Non si può parlare di sicurezza sui giornali e poi non muovere un dito," spiega Marco Amodio, MDA Spedizioni e consigliere CNA-Fita di Torino. Servono controlli reali da parte della polizia, che non facciano più solamente riferimento al codice della strada, ma che, visto il trend "criminale" che le committenze e alcuni trasportatori hanno fatto loro con contratti al di sotto di un prezzo onesto e che permetta all'autista di viaggiare in sicurezza, sfocino nel codice penale. Sono periodi duri, ma rimanere a galla non deve essere un atto fuorilegge".

## Di nuovo al tavolo per il 20 aprile

D. C.  
ROMA

**S**ettore in subbuglio. Da un lato, la Procura decapita i vertici di due imprese di autotrasporto: associazione a delinquere e reati contro la sicurezza del lavoro. Dall'altro, il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino convoca autotrasportatori e committenza per riaprire il dialogo. Ma si vada per ordine.

**La bufera giudiziaria.** La mano della giustizia (operazione Over time) ha investito due imprese di autotrasporto refrigerato della provincia di Forlì-Cesena e Pesaro: Tir Spagna e Ces tir. L'inchiesta rivela il superamento delle ore di guida e di riposo degli autisti. L'indagine è stata aperta dalla Procura di Forlì che ha emesso dieci provvedimenti di custodia cautelare per reati gravi: associazione a delinquere finalizzata alla

commissione di estorsione e di rimozione od omissione dolosa di cautele contro gli infortuni sul lavoro. È la prima volta che questi reati sono applicati per infrazioni connesse ai tempi di guida degli autisti. Secondo la Procura, le due aziende costringevano gli autisti a superare in modo sistematico i tempi di guida e hanno ideato alcuni stratagemmi per evitare i controlli su strada.

**Il fermo.** Intanto, alcune associazioni di autotrasportatori tornano a parlare di fermo. Lo ha fatto Confratrasporto, mentre una posizione analoga sebbene meno netta è venuta da Trasporto-unito. Al che il sottosegretario ha convocato una nuova riunione del tavolo (a tre) per il 20 aprile. "Il tempo sta trascorrendo in intense trattative per raggiungere una mediazione condivisa tra i contrapposti interessi,

entrambi legittimi, di autotrasportatori e committenza - ha dichiarato Giachino -. La mediazione è ormai a portata di mano". L'ordine del giorno della riunione del 20 aprile comprende i tempi di pagamento, quelli di carico e scarico, la regolarità contributiva, la riduzione della filiera, la diminuzione delle sanzioni per le infrazioni minori, i pallet, la forma contrattuale.

Parla il presidente della FAI-Confrtrasporto Paolo Uggè

# Sbagliato il metodo della trattativa

*Inutile mettere 40 persone intorno ad un tavolo. Così non si arriva a nulla. Il governo inoltre non ha fatto alcunchè per attuare la riforma*



F. PAOLO LI DONNI  
ROMA

**D**a più parti nella categoria giungono categoriche messe in mora del processo di riforma da lei avviato. Montali, della CNA-Fita, sostiene che ci ha ripensato anche lei. Cosa risponde?

No assolutamente. Sono convinto che la riforma andava fatta per un semplice motivo. Il regime delle tariffe obbligatorie penalizzava solo i vettori italiani consentendo ai vettori esteri di poter operare liberamente senza nessun vincolo. Quel regime sarebbe stato una palla al piede per l'operatività delle nostre imprese. Comunque ricordo che nelle assemblee le imprese ci spiegavano che le tariffe obbligatorie non le rispettava nessuno nonostante fossero previste sanzioni pesanti per gli operatori. Quella riforma andava fatta. Il problema è un altro, quella riforma non è stata applicata. Dal 2006-2007 e fino ad oggi non è stata fatta la consultazione, non è stato fatto l'organismo di controllo e di verifica, non sono stati fatti i controlli sui quali si basava. Se non si fanno i controlli come si può capire se la riforma funziona o no. Anziché aumentare, i controlli sono diminuiti e continuano a diminuire anche oggi. Da qui la necessità di porre la questione di una rivisitazione rispetto al testo inapplicato che era

in vigore. Ecco spiegato l'83 bis che, guarda caso, si basa sugli stessi principi della riforma.

**In concreto a cosa si riferisce?**

Le faccio un esempio. Sui giornali di questi giorni è stata pubblicata la notizia dell'arresto di 10 persone. Nel mirino due aziende di autotrasporto di Cesena e Pesaro. Gli autisti avrebbero superato abbondantemente gli orari di guida e di riposo. Però dalle cronache non si evince che sia stato disposto un controllo sui committenti. Eppure questo è un caso previsto dalla legge che impone di verificare se siano state date dai committenti disposizioni che hanno indotto il trasportatore a non rispettare le norme sulla sicurezza della circolazione. Se questo fosse vero, sarebbe una chiara omissione di atti d'ufficio e noi siamo pronti, verificate le cose, a intervenire segnalando al procuratore della Repubblica che questa è una violazione della norma sui controlli da parte delle autorità competenti. Non si può dire che la norma o la riforma non funzionino, se non vengono applicate per intero. Ricordo che la riforma si reggeva su tre principi: la responsabilità condivisa, il rispetto delle norme per la sicurezza sociale della circolazione e i controlli, che dovevano essere mirati ed incrementati per andare a verificare presso i commit-

tenti e gli autotrasportatori il rispetto della legge. Bisogna centrare l'obiettivo e pretendere che venga fatta rispettare la normativa vigente mettendo in mora il governo che non fa i controlli. Credo che sia stata una sintesi superficiale il dire che la riforma non è condivisa dalla categoria e che io ci ho ripensato. Sono sempre più convinto che la riforma andava fatta. Certamente va adattata, migliorata ma il vero problema è che il governo precedente e quello attuale non hanno fatto nulla per farla applicare. La riforma e quindi la legge 32 è stata fatta con il consenso di tutte, e sottolineo tutte, le associazioni di categoria e quello di una parte della committenza. Una sola associazione mi disse che si sarebbe astenuta perché aveva sostenuto pubblicamente una linea diversa però mi assicurò che era d'accordo e che non avrebbe creato problemi.

**Mi può dire il nome della sigla a cui si riferisce?**

La CNA-Fita. Per la riforma ci fu la condivisione sostanziale di tutti.

**La responsabilità della mancata applicazione della riforma e dell'impasse attuale, secondo lei, è principalmente del governo?**

Non è un pregiudizio ma una constatazione amara. Sottolineo che il governo

precedente in due anni non ha fatto nulla per far funzionare la riforma. Il governo attuale in questi due anni, al di là degli annunci e l'83bis che siamo riusciti ad inserire minacciando un fermo dei servizi di trasporto, non ha fatto che ripetere l'esperienza negativa del precedente esecutivo. Ripeto, i controlli sono diminuiti. Come si fa ad attuare una riforma se non si fanno funzionare gli elementi fondamentali che la rendono efficace. C'è una responsabilità precisa e forte del governo che non ha dato attuazione ad una legge dello Stato.

**Gli incontri con la committenza sono stati utili o c'è una totale chiusura?**

La committenza non è tutta uguale: c'è quella industriale e quella che rappresenta essenzialmente l'intermediazione parassitaria. Mentre con la prima si possono, a mio avviso, trovare le condizioni per un'intesa, come dimostrano alcune dichiarazioni, con la seconda ci sono difficoltà perché ha assunto un atteggiamento non costruttivo.

**Si tratta quindi di una trattativa impossibile?**

A mio modo di vedere una trattativa non si fa in questo modo. Raccolte le varie posizioni chi fa la mediazione non deve mettere 40 persone intorno ad un tavolo. Così non si arriva

a nulla. Bisogna lavorare sulle parti, cercando di avvicinare il più possibile le posizioni. Verificato che c'è una sostanziale convergenza, non di tutti, ma della maggioranza - per intenderci le maggiori associazioni dell'autotrasporto e Confindustria - allora faccio a questo punto il governo e dico questa è la nostra proposta, prendere o lasciare! Poi, per carità, sono sempre possibili piccoli aggiustamenti ma non si lasciano passare settimane nella speranza di avere il consenso di tutti. Ecco perché come Unatras abbiamo deciso di abbandonare il tavolo. Guardi, io ho fatto una precisa domanda. Al sottosegretario ho chiesto se accettiamo, si arriva alla firma? Risposta: no bisogna che siano d'accordo tutti. Così si gioca a rinviare ed è una mediazione sempre al ribasso. Così non si creano i presupposti per un accordo. La trattativa non è condotta nel modo adeguato per raggiungere un'intesa.

**Rimangono margini di trattativa utili ad evitare il fermo?**

Secondo me ci sono, ma dipende tutto dalla capacità del governo di fare la sua parte. Per me diventa sempre più difficile spiegare alle nostre imprese come mai un esponente del governo, nella fattispecie il ministro Alfano, abbia espresso parere favorevole su una tariffa minima inderogabile per

gli avvocati, dicendo che la riforma Bersani non ha fatto gli interessi dei cittadini e dei professionisti. Perché questo modo di pensare non dovrebbe essere esteso agli autotrasportatori? Certamente non si può andare avanti con provvedimenti che in un articolo affermano un principio e poi al comma successivo lo negano. Se siamo veramente convinti di mandare avanti principi come la responsabilità condivisa o le regole di sicurezza bisogna agire diversamente. Le faccio alcuni esempi. Nel caso dei pallets si afferma che la responsabilità del vettore non scatta se ne restituisce meno di quanti ne ha avuti e poi si afferma anche "fatto salvo che il vettore non sia responsabile per i danni creati". Così si prende in giro la gente. Si crea un contenzioso incredibile e si lascia al committente la possibilità di scaricare sull'autotrasportatore la responsabilità finale. Lo stesso vale per la responsabilità del pagamento della filiera e quindi del proprietario della merce. Se in fondo all'articolo che deve introdurre questo principio metto un comma dove dico "fatti salvi gli spedizionieri vettori ai quali non si applica la norma", si annulla il dispositivo sull'accorciamento della filiera e sulla responsabilità del primo vettore.

**Da una nostra inchiesta sui dati dell'Albo**