

Nell'incontro Italia-Repubblica di Serbia in materia di autotrasporto internazionale di merci su strada svoltosi di recente a Roma, la Commissione mista ha stabilito il contingente 2024 di autorizzazioni bilaterali, dopo che la delegazione ospite aveva reiterato la richiesta di liberalizzazione dei trasporti su strada da/verso l'Italia, in anticipo rispetto all'adesione del Paese all'Unione europea avanzata già da qualche anno e di cui si è persa traccia.

Durante l'incontro la delegazione ospite ha fornito dati statistici sui trasporti bilaterali relativi al 2022, che hanno evidenziato come il 75% dei trasporti è realizzato da vettori serbi e la restante quota da vettori di Paesi terzi che utilizzano permessi multilaterali CEMT, mentre risulta praticamente assente il vettore italiano.

ANITA, la sola Associazione del settore presente ai lavori, ha sottolineato come un accordo bilaterale dovrebbe far lavorare le imprese di entrambi i Paesi, in un regime di sostanziale reciprocità nell'utilizzo delle autorizzazioni.

"E' la prima volta che in un incontro bilaterale con Paesi non-UE viene messo nero su bianco che le imprese italiane del trasporto sono del tutto irrilevanti ed assenti nell'interscambio commerciale - commenta il Presidente di ANITA Riccardo Morelli - e questo dato deve far riflettere tutti, non soltanto la politica, sulle conseguenze per l'economia italiana nel medio e lungo periodo. È troppo recente infatti la lezione della dipendenza energetica del nostro Paese per prendere sottogamba il problema ed incorrere nello stesso errore, concedendo autorizzazioni e finendo per creare monopoli".

Nella Repubblica di Serbia sono presenti circa 9.000 imprese manifatturiere con capitale italiano, delle quali 1.200 hanno una maggioranza di capitale italiano. Tramite la tecnica dell'agganciamento misto tra trattori e semirimorchi, le imprese di trasporto serbe hanno trainato circa 800 semirimorchi italiani, su un totale del contingente base 2023 di 22.300 autorizzazioni per parte, cui è stata già aggiunta un'extra-quota.

La scarsa appetibilità dei vettori di bandiera è dovuta al fatto che il committente del trasporto vende molto spesso la merce franco-fabbrica, disinteressandosi del vettore che effettua il trasporto, il quale viene scelto dal compratore. Il contingente autorizzativo che copre interamente l'esigenza del trasporto tra i due Paesi, mette quindi fuori gioco le imprese di trasporto nazionale, le quali di fatto registrano costi del personale e di esercizio più elevati rispetto alle imprese ubicate in Paesi non-UE.

"Abbiamo inviato una lettera al Presidente del Consiglio Giorgia Meloni e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini per richiamare l'attenzione sul tema dei trasporti internazionali con Paesi non-UE e chiedere un tavolo di confronto con i Ministeri

ANITA lancia l'allarme: il trasporto stradale delle merci con Paesi non comunitari è sempre più nelle mani dei vettori extra-UE | 2

competenti e le Associazioni di rappresentanza dei diversi interessi in gioco. - prosegue Morelli - La nostra Associazione è fortemente preoccupata per la marginalizzazione dei vettori italiani in tali traffici, che stanno determinando dei monopoli del trasporto."

"I più elevati costi di esercizio italiani ma soprattutto i continui aumenti di contingente, che dovrebbero invece essere ridotti, hanno determinato negli ultimi anni una liberalizzazione di fatto dei trasporti con diversi Paesi non comunitari". - ha concluso Morelli.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER



© riproduzione riservata pubblicato il 10 / 07 / 2023