

Camera dei Deputati

Legislatura 19
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE : 3/01295
presentata da **TRAVERSI ROBERTO** il **26/06/2024** nella seduta numero **314**

Stato iter : **IN CORSO**

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI
MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **25/06/2024**

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta orale 3-01295

presentato da

TRAVERSI Roberto

testo di

Mercoledì 26 giugno 2024, seduta n. 314

TRAVERSI. — **Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro delle imprese e del made in Italy.** — Per sapere – premesso che:

il gruppo BRT spa, precedentemente Bartolini S.p.A., uno dei maggiori player del settore corrieri a livello nazionale, in data 23 marzo 2023 è stato assoggettato, con decreto del Tribunale di Milano, ad amministrazione giudiziaria, con la prescrizione di una profonda ristrutturazione aziendale;

in data 27 marzo 2024 alla gestione dell'amministratore giudiziario è subentrato il nuovo gruppo dirigente di BRT spa che ha avviato il piano di ristrutturazione dell'azienda che prevede la sostituzione di gran parte dei 3.000 piccoli imprenditori, con un numero assai più ridotto di nuovi fornitori, orientativamente intorno alle 200 unità, tutti di dimensione non inferiore ai 50-60 addetti;

la conclusione del suddetto piano dovrebbe avvenire tra fine 2024 e primo trimestre 2025 e punta alla sostituzione pressoché della maggior parte dei 3.000 fornitori «storici» sull'intero territorio nazionale;

le procedure di attuazione del piano sono state, a giudizio dell'interrogante, sbrigative e devastanti, avvenute tramite disdetta, da parte di BRT, dei contratti in essere con la gran parte dei 3.000 fornitori, con preavviso unilaterale di 30 giorni. Il tenore di questi contratti (da considerare veri e propri contratti-capestro) rende l'idea della posizione dominante di BRT su tutti i propri fornitori: durata, obblighi, tariffe, dimensione del fornitore, persino il trattamento economico degli autisti dei fornitori, sono decisi da BRT. Non c'è stato alcun confronto con i fornitori, l'azione perseguita da BRT appare perseguire eliminazione dal suo circuito commerciale dei circa 3.000 fornitori che, dopo aver contribuito in modo determinante alla crescita del «modello Bartolini», improvvisamente ora si trovano sprovvisti di lavoro e di tutele;

dal 29 aprile al 3 maggio 2024 Assotir ha proclamato il fermo nazionale del settore, a seguito del quale si è avviato un tavolo di confronto. Assotir ha proposto a BRT di valutare la possibilità per i fornitori che risultassero «compliant» rispetto a requisiti dalla medesima BRT richiesti, di organizzarsi nelle forme associative classiche previste dalla legge (essenzialmente consorzi di imprese e forme simili), entrando così a far parte dell'elenco dei fornitori BRT, ma tale proposta non è stata accolta dalla BRT;

ad oggi questo severo e rigido piano di ristrutturazione della già Bartolini S.p.A. sta di fatto portando alla chiusura di migliaia di piccole imprese di trasporto, con i conseguenti effetti di depauperamento di un patrimonio culturale, imprenditoriale e occupazionale che, al contrario, avrebbe potuto essere promosso, attraverso selezione, verso una crescita imprenditoriale, organizzandosi nelle opportune forme di aggregazione imprenditoriale previste dalla legge, come, tra l'altro, richiesto dallo mercato stesso;

quello che diventa ogni giorno più evidente è l'inaccettabilità della logica del «massimo ribasso» che vede questi trasportatori costretti a continuare a prestare il servizio, per di più a condizioni tariffarie fortemente penalizzanti rispetto a quelle accordate ai nuovi fornitori, in attesa di eventuali ed imperscrutabili decisioni da parte di BRT di staccare la spina –:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti descritti in premessa e se non ritengano opportuno avviare azioni di competenza, anche di carattere normativo, che possano tutelare come nel caso in premessa i fornitori «storici» e le loro famiglie e nel complesso i trasportatori, affinché non si possa cadere nel ricatto e nella logica dell'«usa e getta» di un servizio essenziale e di una categoria di lavoratori che è determinante per la crescita del nostro Paese ed è stata fondamentale soprattutto nel recente passato nell'epoca della pandemia.

(3-01295)