

## Vertenza Autotrasporto proposte Trasportounito Fiap

La scrivente TRASPORTOUNITO FIAP, organizzazione di rappresentanza delle imprese italiane di autotrasporto di merci in conto di terzi:

- considerate le **gravi condizioni in cui versano le imprese di autotrasporto** sia sul versante finanziario-economico e sia su quello operativo;
- evidenziate le **forti preoccupazioni per l'aggravio dei costi del gasolio, autostradali, assicurativi, del personale viaggiante** alle quali occorre dare risposte adeguate atte ad assorbire l'incidenza sui costi di gestione;
- constatata la **non rispondenza della riforma che ha liberalizzato il settore nel "regolamentare" il mercato e la sua funzionalità**;
- preso atto che le disposizioni sui costi minimi di esercizio, tempi di pagamento dei servizi di autotrasporto, indennizzi per le attese al carico e allo scarico delle merci, regolazione del sistema di subvezione, contenuta nel protocollo del giugno del 2010 e divenuta Legge 127/2010 **non ha prodotto risultati effettivi in termini di regolazione del mercato dell'autotrasporto**;
- valutata l'urgenza di dover **accrescere la capacità contrattuale delle imprese di autotrasporto**;

presenta, in sintesi, le seguenti proposte pur confermando la necessità di una ridefinizione complessiva dell'impianto normativo della disciplina dell'autotrasporto, per il quale occorrerebbe con urgenza un **Testo Unico** dell'autotrasporto :

### **A. Funzionalità del mercato e normative del settore**

Integrazioni, modifiche e semplificazioni alla riforma dell'autotrasporto con particolare riferimento:

#### **1. Tempi di pagamento**

La certezza assoluta dei tempi di pagamento (su tutta la filiera del trasporto) è determinante sia per ridurre i rischi dell'esposizione economica delle imprese di autotrasporto e sia per correggere le distorsioni derivanti dal fatto che le imprese debbano prestare garanzie a 30 giorni mentre il committente mediamente paga oltre i 60 giorni (senza rispettare le disposizioni vigenti). Si rende altresì necessario ristabilire corrette relazioni industriali per tutta la filiera del trasporto. Tale soluzione in particolare potrebbe garantire:

- liquidità a tutte le imprese regolari della filiera
- un diverso rapporto con il sistema degli Istituti Bancari (i quali hanno stabilito che l'autotrasporto è ad altissimo rischio) mentre gli strumenti dell'accesso al credito sarebbero utilizzati per gli investimenti e non per coprire i costi di esercizio;
- la selezione funzionale della committenza (si elimina il grave fenomeno relativo alla mancata trasparenza, e quello derivante dalla continua chiusura ed apertura di nuove imprese ecc...).

**Interventi di modifica normativa:**

- Modificare l'attuale disposizione legislativa: tempo massimo di pagamento 30 giorni data fattura. Ciò vale per tutta la filiera del trasporto;
- In caso di mancato pagamento nei termini fissati l'impresa di autotrasporto, o altro soggetto della filiera del trasporto-logistica, può delegare al recupero delle somme una "Agenzia Statale", quindi di natura pubblica (costituita ex novo o esistente);
- La fattura per le prestazioni di autotrasporto deve divenire titolo immediatamente esecutivo decorsi 30 giorni dalla sua emissione.

## 2. **Costi minimi**

### **Elementi fondamentali:**

- Il principio da cui partire è che il sistema normativo deve prevedere di regola che, in caso di irregolarità, l'onere della prova contraria è a carico del committente del servizio di trasporto e non dell'impresa di autotrasporto.**
- E' errato fondare la forza del sistema dei costi minimi sulla potenziale "rivalsa" dell'Autotrasportatore, obbligato a chiedere l'intervento del Giudice. La norma deve funzionare nel corso delle attività e senza compromettere il rapporto di lavoro.**
- La verifica del rispetto della regola dei costi minimi deve essere svolta presso le Imprese committenti mediante specifiche competenza da affidare alla "Guardia di Finanza".**
- La sanzione per chi infrange la regola deve consistere anche nel pagamento retroattivo delle differenze tariffarie e degli eventuali interessi (non è pensabile che a seguito della segnalazione l'istruttoria di accertamento produca solo la sanzione senza costringere al pagamento di quanto dovuto all'impresa di autotrasporto).**

### **Interventi di modifica normativa:**

- La legge deve definire un'unica formula di calcolo base. Infatti occorre definire e pubblicare in modo ufficiale un metodo di legge da adottare per il calcolo del costo minimo a km, che tenga conto degli adeguamenti temporali dell'incidenza del costo del gasolio.
- Chiarire che i costi minimi si applicano a "viaggio" e cioè anche se le prestazioni non si riferiscono strettamente al trasferimento della merce (es. viaggio di ritorno a vuoto; tratta di avvicinamento al luogo di carico/scarico senza merce a bordo ecc..).
- Al costo minimo deve prevedersi una fascia percentuale di compensazione per la contrattualizzazione del servizio di trasporto fra i vari livelli di sub-vezione, che permetta alle parti di rispettare in ogni caso le regole della sicurezza.
- La normativa, senza rimandare il compito agli accordi volontari di settore, deve essere integrata nel merito dei parametri che il ministero considera utili per la determinazione del costo minimi di esercizio, che sono la massa del veicolo con cui il trasporto è effettuato e la distanza tra luogo di carico e luogo di scarico. E' necessario quindi che la norma tenga conto di alcune fondamentali e caratteristiche differenze di costo:
  - tra tipologie di merce trasportata (merce deperibile in regime ATP, merce pericolosa in regime ADR, prodotti petroliferi, prodotti liquidi a mezzo cisterna, alimentari secchi destinati alla GDO, prodotti agricoli sfusi, prodotti in containers, veicoli a mezzo bisarca, rifiuti industriali, ecc.);
  - tra tipologie di servizio (linea, raccolta e distribuzione a medio raggio, rifornimento di impianti con veicoli specifici, distribuzione urbana, navettaggio da porto a deposito interno, ecc.);

- tra tipologie di veicoli (attrezzature specifiche; tara maggiore o minore; motore più o meno ecologico; con presenza o meno di motore ausiliario per il raffreddamento, ecc.)
  - tra percorsi in cui è obbligatoria la messa a disposizione del veicolo su percorsi di andata e ritorno e percorsi di sola andata;
  - tra trasporti in cui è essenziale la distanza e trasporti in cui è essenziale il tempo;
  - tra trasporti spot e trasporti ripetitivi;
  - tra trasporti effettuati necessariamente con più autisti.
- Disporre che le tratte intermedie, nel caso in cui si superino le due ore per lo scarico, non possono essere considerate “cumulative” con altri scarichi ai fini del computo chilometrico complessivo giornaliero (non permettendo quindi al committente di aumentare i km fatturabili con il fine di abbattere il costo minimo di legge).
  - Indicare con chiarezza che il costo minimo di un trasporto deve essere determinato in base alle fasce chilometriche che lo compongono e non in base alla fascia corrispondente al percorso complessivo: per esempio se un trasporto è di 600 km il costo minimo dovrà risultare dalla media dei costi minimi calcolati sulla base dei dati gasolio e incidenza inerenti: la fascia 50-150 - 151-250 - 251-350 - 351-500 - oltre 500.  
Questo criterio è necessario per evitare che il committente possa chiedere all'autotrasportatore di operare su fasce chilometriche a lui più convenienti, così ponendo più vettori uno contro l'altro al “ribasso” dei costi minimi.
  - Ridurre la distanza minima giornaliera per l'applicazione dei costi minimi e ripristinare il minimo 50 km/giornalieri.
  - Imporre l'uso di un distanziere certificato.
  - Esplicitare per legge che i costi minimi si applicano anche per i contratti scritti (allo stato attuale questa opzione è derivata dalla mancata individuazione dei costi minimi da parte dell'osservatorio, e quindi per evitare future interpretazioni è necessario consolidare legislativamente tale disposizione). Prevedendo la medesima procedura di presentazione del ricorso per decreto ingiuntivo prevista per i contratti non scritti (comma 9 art. 83 bis)
  - Parificare a 5 anni, eliminando ogni distinzione tra contratto scritto e non scritto, i termini di prescrizione dell'azione del vettore (ricorso per decreto ingiuntivo) per le differenze di corrispettivo.
  - Occorrono sanzioni più severe contro il committente che le dovesse violare, attraverso un diretto controllo in azienda per la verifica della disciplina della L. 127 ed in particolare sul rispetto dei costi minimi di esercizio e dei termini di pagamento dei servizi di trasporto. L'onere della prova di non aver infranto la regola del rispetto dei costi minimi di esercizio deve essere quindi a carico del committente, modificando radicalmente l'attuale sistema normativo che impone al trasportatore di scegliere tra l'apertura del contenzioso e la perdita della commessa o l'accettazione di una situazione illegale.
  - L'Agenzia delle Entrate nel corso dell'attività di controllo presso le imprese committenti, in caso di verifica di violazioni in merito all'applicazione dei costi minimi, dei tempi di pagamento e della remunerazione dei tempi di attesa presso le imprese committenti, deve imporre il pagamento di quanto dovuto al vettore per la prestazione dei servizi o per gli interessi maturati (quindi non soltanto sanzionare con la perdita dei benefici di cui al comma 14 art. 83 bis).
  - Relativamente ai costi minimi in caso di incidente stradale (mortale o con invalidità permanenti) occorre definire un procedimento accelerato (rispetto alla attuale procedura) di verifica del rispetto da parte del committente sulla corretta applicazione della disposizione dei costi minimi, dei tempi di pagamento e della remunerazione dei tempi di attesa. In caso di violazione di dette regole, oltre al riconoscimento al vettore della

prestazione dei servizi ed interessi maturati, occorre richiamare in maniera chiara ed automatica la corresponsabilità anche penale dello stesso.

- L'incarico di tutta la competenza sanzionatoria dovrebbe essere assegnato all'Agenzia delle Entrate, risolvendo tra l'altro il doppio ruolo e competenza di organo di controllo, istruttorio e di sanzione del MIT (introdotto dalla conversione in Legge 106/2011 del DL 70/2011).
- Occorre chiarire che sono soggetti ai costi minimi di trasporto anche i trasporti internazionali della merce con partenza o destinazione il nostro Paese.

### **3. Remunerazione tempi di attesa al carico/scarico**

Così come impostato il sistema normativo non ha prodotto alcun risultato operativo: nessuna piattaforma di carico/scarico, terminal portuale ecc.. si è attrezzato per "tracciare" e "certificare" l'operatività veicolare.

Di conseguenza, avendo scelto di far gravare sul vettore l'onere della prova dell'attesa, senza fornire strumenti in tal senso utili, la norma non ha prodotto effetti.

Occorre ribaltare l'onere della prova, che provino l'errata richiesta di indennizzi per le attese da parte del vettore, sulla committenza, spingendo così i sistemi a tracciare i tempi con grande efficacia.

#### **Interventi di modifica normativa:**

1. Chiarire per legge che nella franchigia delle due ore deve essere incluso (modificando il DD n. 69 del 24 marzo 2011 che ne prevede l'esclusione) il calcolo dei tempi effettivi per le operazioni di carico e di scarico delle merci e i tempi di attesa sostenuti quando il veicolo industriale viene fermato al di fuori dell'area di scarico.
2. Eliminare l'onere per il vettore della produzione di apposita certificazione attestante l'orario di arrivo al luogo/punto di carico o scarico ai fini della dimostrazione dell'attesa. Fa fede la registrazione tachigrafica da comunicarsi, da parte del vettore, insieme alla richiesta di indennizzo.
3. Occorre disporre l'onere della prova a carico del committente per l'eventuale dimostrazione, con documentazione probante (del mittente, caricatore o altro soggetto deputato a tali operazioni), della non corrispondenza in termini della richiesta di indennizzo presentata dal vettore (in questo caso verrebbero sicuramente attivati i sistemi di tracciabilità dei veicoli presso le piattaforme logistiche e nei porti).
4. La legge dovrebbe prevedere l'incarico, nel caso di controversie in materia, a svolgere il ruolo di organo dirimente extragiudiziale, le camere di conciliazione.
5. Nel caso in cui i porti o gli interporti non adempiano alla realizzazione ed attuazione degli accordi di programma entro e non oltre un periodo di tempo non superiore a sei mesi, vengono sospesi tutti i conferimenti economici e le agevolazioni previste per gli enti inadempienti.

### **4. Accordi di settore**

**Occorre modificare il sistema mediante l'introduzione di due strumenti normativi:**

- **"Accordi di settore" (eliminando il termine "volontari")** che, per condizioni riferite alla sicurezza, alle garanzie sociali ed alla trasparenza, devono essere realizzati

obbligatoriamente a livello nazionale sotto la responsabilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: **container, bisarche, petrolifero.**

- **“Contratti d’Area”**. Il Contratto d’Area è uno strumento contrattuale fra almeno 7 imprese di autotrasporto (anche se collegate da contratto consortile) ed almeno 1 committente con la partecipazione delle associazioni di rappresentanza. Il contratto d’area deve essere depositato presso la Consulta dell’Autotrasporto e della Logistica che lo convalida.

**Con gli accordi di settore ed i contratti d’area dovrebbe essere possibile derogare all’applicazione dei costi minimi pur mantenendo fermi gli elementi essenziali del contratto (dlgs 286/05).**

## **5. Contratti di trasporto e intermediazione**

Per evitare il continuo sfruttamento delle imprese di autotrasporto e la diffusa inosservanza delle regole relative alla corretta applicazione del contratto di autotrasporto occorre stabilire una **vigilanza che controlli e sanzioni quei committenti che oltre ad obbligare la sottoscrizione del contratto (pena l’esclusione dal lavoro) impongono nello stesso disposizioni vessatorie.**

La questione del **Durc**, in sede di sottoscrizione del contratto, deve essere chiarita nel senso che non può essere discriminatoria: anche la committenza deve dimostrare la propria affidabilità (considerando peraltro che è l’impresa di autotrasporto che anticipa i costi e non il contrario).

**Lo sfruttamento del soggetto debole della filiera è determinato soprattutto dalla presenza di intermediari puri, cioè da soggetti che non possedendo mezzi, strumenti o strutture relative all’organizzazione del lavoro,** distribuiscono viaggi di autotrasporto e operano sfruttando la debolezza commerciale e finanziaria delle imprese ai autotrasporto. Occorre una soluzione chiara e precisa avente forza di legge: “Per le attività di autotrasporto è vietata l’intermediazione pura, e cioè quella attività di intermediazione che non sia riconducibile a soggetti che dispongono di mezzi attrezzature e strutture utili alla gestione dei servizi di autotrasporto”.

## **B. Gasolio, Assicurazioni, Studi di settore**

### **1. Gasolio**

La situazione richiederebbe interventi determinati ed incisivi di carattere politico-legislativo. Per quanto riguarda l’autotrasporto considerato che a Bruxelles, i Paesi comunitari, non intendono proseguire il percorso del gasolio professionale intracomunitario è indispensabile avviare le procedure per la realizzazione di un **gasolio professionale nazionale**, per la cui gestione, distribuzione, costi e tassazione si stabilisce un apposito criterio di tipo fiscale ed operativo.

**Nel frattempo occorre immediatamente:**

- Consentire il **recupero delle accise con cadenza almeno semestrale:**
- **Defiscalizzare il gasolio** utilizzato per i veicoli attrezzati per il mantenimento della temperatura controllata.

### **2. Assicurazioni**

Agli incrementi dei premi assicurativi strumentale e spesso irragionevole e spropositato, per nulla legato alla sinistrosità, impone un intervento urgente ed autorevole da parte del Governo

mediante una **determinazione di una strategia nei confronti delle compagnie assicuratrici per evitare le pesanti penalizzazioni cui è costretta la categoria** che si trova a fronteggiare una sorta di cartello, il quale ha deciso di moltiplicare il costo delle polizze, orientando in molti casi le agenzie al rifiuto di assicurare i veicoli industriali.

### **3. Studi di Settore**

Prevedere per il settore dell'autotrasporto una revisione degli indici, modalità e procedure per l'applicazione degli studi di settore, **in modo da tener conto dell'incidenza effettiva dei costi.**

## **C. Codice della Strada, Tempi di guida, Politica dei Controlli**

### **1. Tempi di Guida e di riposo e Codice della Strada**

- **Eliminazione della disposizione inerente il pagamento su strada** delle sanzioni comminate a vettore nazionale su territorio nazionale;
- **Modifica della responsabilità oggettiva** (comma 14 art. 174) nel caso di superamento dei tempi di guida e di riposo.
- **Eliminare in modo ufficiale il conteggio dei tempi di guida** nei casi di incolonnamento per l'imbarco o sbarco anche fuori dalle aree portuali;
- Vietare alle Polizie locali di scaricare i dati del tachigrafo ovvero raccogliere i documenti relativi ai 28 giorni precedenti per procedere alla contestazione differita.

### **2. Politica dei Controlli**

- Occorre la definizione di una **reale ed efficace Politica dei Controlli sul Mercato dell'Autotrasporto**, che si sostanzia nella verifica della regolarità complessiva dell'impresa e non nell'accanimento verso i veicoli e autisti su strada.
- Ciò per evitare che a molte sanzioni su strada per infrazioni non sempre sostanziali, corrisponda invece la **mancaza assoluta di verifiche su Imprese completamente irregolari** sul versante del lavoro, previdenziale, della sicurezza e magari anche penale, che concorrono slealmente sul mercato.
- La Politica dei Controlli necessita di un **progetto di coordinamento effettivo degli Enti deputati al controllo, attraverso lo sviluppo di una piattaforma telematica che interfacci le varie banche dati attualmente gestite dai singoli organismi** (Albi, Motorizzazioni, Agenzia Entrate, Forze dell'Ordine ecc...).

## **D. Questione Sicilia**

L'economia siciliana e le sue filiere produttive, con particolare riferimento all'ortofrutta, rischia di soffocare a causa di oggettive difficoltà infrastrutturali e normative. **Occorre:**

- Favorire, anche mediante la **diminuzione del sistema sanzionatorio**, il trasferimento dell'ortofrutta nella tratta sud-nord con particolare riferimento ai veicoli che hanno compiuto una tratta via mare;
- Sostegno dell'**eco-bonus** per le tratte da e per la Sicilia;
- Obbligare le imprese armatoriali al rispetto di una strategia di sistema.

## **E. Accesso alla Professione ed al Mercato**

**Il metodo di lavoro seguito per la modifica delle disposizioni relative all'accesso alla professione è da contestare.** Dopo l'invio di un primo testo che ha consentito all'Associazione di esprimere dei contributi tecnici, il testo è praticamente segregato. **Riteniamo sia estremamente scorretto pubblicare il testo di legge sulla Gazzetta Ufficiale prima di un necessario confronto.**

### **1. Per l'accesso al mercato:**

- la regolamentazione sull'accesso al mercato, deve prevedere il mantenimento dell'attuale regime (una impresa entra quando un'altra impresa esce) senza ulteriori vincoli anche di natura temporale.
- Occorre reintrodurre un sistema autorizzativo aziendale che permetta di evidenziare con molta chiarezza il limite di immatricolazione dell'azienda (ciò per aiutare le forze dell'ordine nel controllo degli abusivi su strada).
- si deve individuare un sistema che garantisca che chi viene cancellato dall'albo degli Autotrasportatori e che sia stato condannato per gravi infrazioni alla legge riconducibili all'attività di Autotrasporto, non possa cedere l'accesso al mercato ad azienda che, anche se amministrata da altre persone, possa ricondurre ad una continuità di esercizio.

Prevedere inoltre l'estensione delle incombenze previste per il "conto terzi" ai soggetti che utilizzano veicoli immatricolati in "conto proprio".

## **F. Sistri e Autotrasporto**

Il sistema di controllo e tracciabilità dei rifiuti SISTRI secondo noi **non garantisce il perseguimento dell'obiettivo di contrastare i danni causati dal trattamento o smaltimento illecito dei rifiuti.**

Ciò in quanto **troppo complesso nell'operatività** disposta nel testo di legge (Decreto del Ministero dell'Ambiente 17 dicembre 2009, poi sostituito con il D.M. 18 febbraio 2011, n. 52). Il SISTRI, come costruito operativamente, rischia di generare **solo un aumento dei tempi ora necessari per concludere un'operazione di gestione dei rifiuti.**

Inoltre il SISTRI ha fino ad ora solo **penalizzato fortemente le Piccole e Medie Imprese dell'Autotrasporto** che partecipano al ciclo di gestione dei rifiuti, con costi eccessivi (diretti e indiretti); **sono già enormi le cifre pagate in anticipo rispetto all'operatività effettiva del sistema:** (contributo annuale in funzione della dimensione della sua impresa e delle attività che svolge - contributo per ogni automezzo con il quale esercitano il trasporto dei rifiuti - installazione delle black box sugli automezzi con relative giornate di fermo degli automezzi. carta SIM per il rilevamento satellitare della black- box e gravi danni prodotti ai sistemi di alimentazione dei veicoli.

**Di conseguenza riteniamo che occorra:**

- Una **forte semplificazione operativa che elimini gli adempimenti inutili o ridondanti e riduca fortemente i costi di implementazione del sistema** da parte delle Imprese ;
- **L'esclusione dal regime del SISTRI delle Imprese Artigiane e delle PMI che trasportano**

**rifiuti non pericolosi e di alcune specifiche categorie di attività di trasporto** (es. imprese che operano nel settore del movimento terra o comunque in area di cantiere).

- **Riconoscere che i contributi al SISTRI pagati per gli anni 2010 e 2011 valgono per gli anni successivi o, in alternativa, introdurre un credito d'imposta per le imprese che hanno effettivamente pagato detti contributi.** Ciò in quanto non è giustificato il contributo per "spese di funzionamento" quando il SISTRI in realtà non a mai funzionato (il termine di entrata in operatività del SISTRI è il 9 febbraio 2012).