

**Presidenza e Segreteria Generale**

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.30.02.13

Fax.: 06/58.16.389

Sede operativa nazionale

Viale Bacchiglione n° 16

20139 - Milano

Tel. 02/53.93.539 r.a.

Fax 02/53.97.381

Codice Fiscale **97207870581****Roma, 16 Gennaio 2015****ASS15028****SM-MQ****Oggetto: Protocollo d'intesa del 28 Novembre 2013. Confronto tra i contenuti e l'esecuzione datane a tutt'oggi dal Governo.**

E' trascorso poco più di un anno da quando, il 28 Novembre 2013, al termine di una dura vertenza con il Governo Letta, venne siglato un Protocollo d'intesa formato da 19 punti con l'obiettivo di gettare le basi per il superamento di una serie di problematiche che, altrimenti, avrebbero condotto al fermo dei servizi dell'autotrasporto. Dopo le novità per il settore che sono state introdotte dalla Legge di Stabilità del 2015 (Legge 190 del 23 Dicembre 2014), ci sembra utile fare il punto della situazione sullo stato di attuazione di quel protocollo.

PARTE ECONOMICA (punti dall'11 al 14 del protocollo)

L'esame della parte economica non può prescindere da queste premesse:

1. nel mese di Marzo, il commissario per la spending review Carlo Cottarelli rendeva note le sue proposte per rivedere la spesa pubblica dello Stato e, nell'ambito della riorganizzazione dei trasferimenti alle imprese, **proponeva l'abolizione di tutti quelli a favore delle imprese di autotrasporto merci**.
2. Qualche mese più tardi, nel Luglio 2014, ad aggravare uno scenario già complicato giungeva la relazione della Corte dei Conti, secondo la quale gli aiuti concessi all'autotrasporto, pari a circa due miliardi l'anno (compresi gli stanziamenti per le accise), *"non contribuiscono allo sviluppo del settore perché sono destinati quasi interamente al rimborso di spese correnti"*;
3. Dall'inizio del 2014 il quadro economico del Paese si è addirittura aggravato, con la conseguenza che il Governo è stato costretto a tagliare una buona fetta di trasferimenti alle imprese.

Partendo da queste premesse, non certo incoraggianti, si è instaurato un dialogo con l'Esecutivo che ha portato a risultati importantissimi nella Legge di Stabilità del 2015. Infatti:

- a) l'art.1, comma 150 ha previsto che **a partire dal 2015**, l'autotrasporto benefici di **risorse strutturali aggiuntive pari a 250 mln €** che, quindi, si sommano agli altri stanziamenti strutturali (rimborso accise, riduzioni compensate dei pedaggi autostradali). Pertanto, l'autotrasporto ha finalmente un quadro certo dei fondi di cui potrà disporre negli anni a venire. Queste risorse verranno utilizzate per finanziare quelle misure che saranno concordate con il Governo, tenendo conto anche delle priorità manifestate dalle imprese; a tal fine, l'unico vincolo da rispettare è quello dettato dall'art.1, comma 151 della Stabilità, che impone di destinare una quota non superiore al 20% della somma sopra citata, alle imprese che pongano in essere processi di aggregazione e ristrutturazione aziendale.
- b) L'altro risultato di fondamentale importanza per le nostre imprese, è stato il **mantenimento del rimborso delle accise sul gasolio** (art.1, comma 234 della Stabilità) che, alla luce di quanto era stato stabilito dal dpcm del 20 Febbraio 2014, a partire dal 1 Gennaio 2015 avrebbe dovuto subire un taglio del 15%. Occorre evidenziare che:
- **il mantenimento della misura era al primo punto del protocollo d'intesa;**

- il taglio del 15% delle accise avrebbe comportato un risparmio di spesa per il Governo di circa 270 mln che, ovviamente, sono stati recuperati dal nostro settore dopo che è venuto meno.

Accanto a questi risultati, bisogna sottolineare altri due aspetti legati sempre alla parte economica del protocollo d'intesa:

1. al 31 Dicembre 2014, sono stati completati i pagamenti dei rimborsi dei pedaggi autostradali del 2011 e del 2012 (punto 11 del protocollo);
2. per quanto riguarda gli incentivi agli investimenti (punto 12 del protocollo), a partire da quelli relativi al 2014, il decreto legge sblocca Italia (d.l. 133/2014, convertito in Legge 164 dell'11 Novembre) ha stabilito che la modalità ordinaria di fruizione è quella del credito di imposta, velocizzando così le procedure per il riconoscimento. Per quanto riguarda le pratiche del 2013, l'esame sta andando avanti per cui tutto lascia supporre che i pagamenti agli aventi diritto saranno completati per i primi mesi di quest'anno.

Sempre a proposito delle misure di carattere economico di cui potrà beneficiare anche il nostro settore, occorre segnalare:

- la riduzione dei premi Inail prevista per le imprese "virtuose" sotto il profilo degli infortuni sul lavoro. Per il 2015, ricordiamo che questa riduzione è stata fissata al **15,38%** (dal 14,17% dell'anno precedente);
- le misure introdotte dalla Legge di Stabilità 2015 per la riduzione del costo del lavoro, e in particolare:
 - a partire dall'esercizio 2015, la deduzione integrale dall'Irap del predetto costo, sostenuto per i dipendenti assunti a tempo indeterminato;
 - sempre per favorire le assunzioni a tempo indeterminato nel 2015, l'esonero totale dal versamento dei contributi per un massimo di 36 mesi, nel limite di 8060 € annui.

PARTE NORMATIVA

Per quanto concerne la parte normativa del protocollo del 28 Novembre 2013, gli interventi previsti riguardavano le seguenti tematiche.

COMITATO CENTRALE PER L'ALBO.

Il Protocollo (punti dal 2 al 5) prevedeva il riordino delle competenze del Comitato Centrale per l'Albo, affinché a quest'organismo fossero affidati dei compiti di controllo e di verifica della regolarità delle imprese iscritte sia sotto il profilo dei requisiti per l'accesso alla professione, sia sotto quello della regolarità contributiva ed assicurativa.

In merito all'accesso alla professione, va segnalato che:

- l'art.1, comma 94 della Legge di Stabilità del 2014 (Legge 147/2013) ha previsto il trasferimento della tenuta dell'Albo degli autotrasportatori dalle Province agli Uffici della motorizzazione. Tuttavia, il d.p.c.m che deve concretamente operare questo passaggio di consegne, deve ancora essere emanato.
- Collegato al trasferimento della tenuta dell'Albo di cui sopra, l'art.32 bis, comma 3 del decreto legge 133/2014 (convertito con Legge 164/2014, cd "sblocca Italia") ha attribuito al Comitato Centrale la competenza sui ricorsi contro i provvedimenti adottati dalle motorizzazioni provinciali, in materia di accesso alla professione e di sanzioni disciplinari.

Quanto alle nuove competenze dell'Albo in materia di verifica della regolarità previdenziale e assicurativa delle imprese del settore, sono state assegnate definitivamente con l'ultima Legge di stabilità (art.1, comma 248). Infatti, nell'ambito delle responsabilità che incombono sul committente ai sensi del nuovo testo dell'art. 83 bis della Legge 133/2008, la norma ha incaricato il Comitato

Centrale (previe intese da raggiungere con Inps ed Inail) del compito di pubblicare sul proprio sito internet una situazione aggiornata della regolarità previdenziale e assicurativa dell'impresa di autotrasporto; ciò affinché il committente venga messo in condizione di poter stipulare dei contratti di trasporto, con imprese in regola sotto questi profili.

CONTRASTO DEL CABOTAGGIO ABUSIVO.

La battaglia contro il cabotaggio abusivo (alla quale erano dedicati i punti 6 e 7 del protocollo) ha ricevuto nuova linfa, dopo che il decreto legge 133/2014 ("sblocca Italia") ha previsto l'inversione dell'onere della prova a carico del conducente del veicolo con targa estera. Pertanto se, durante un controllo su strada, gli agenti riscontrino un'incompatibilità tra le registrazioni del tachigrafo e la documentazione che deve trovarsi sul veicolo quando si svolge il cabotaggio, o il conducente riesce a spiegare tale incompatibilità oppure è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 5.000 € a 15.000 € ed al fermo del veicolo per tre mesi (sei mesi in caso di reiterazione nel triennio - art.46 bis, comma 1, legge 298/1974). Le forze dell'ordine sono state formalmente messe a conoscenza di queste disposizioni dopo l'emanazione della circolare a firma congiunta Interni/Trasporti, avvenuta lo scorso 15 Gennaio, per cui ci attendiamo un definitivo salto di qualità nell'attività di contrasto a questo fenomeno.

DIFFICOLTA' INCONTRATE DALL'AUTOTRASPORTO IN SICILIA E IN SARDEGNA.

Il punto 15 del protocollo impegnava il Governo a convocare, con regolarità, un tavolo tecnico/politico con le Associazioni, per individuare delle soluzioni ad alcune problematiche incontrate dall'autotrasporto nelle Isole maggiori. Purtroppo, fin'ora si è tenuta una sola riunione senza, peraltro, giungere a delle soluzioni concrete e attuabili nell'immediato.

REVISIONE DELLA NORMATIVA SUI COSTI MINIMI E DISCIPLINA DELLA SUBVEZIONE

Il punto 16 del protocollo prevedeva la riattivazione del confronto con la committenza *"per la revisione delle regole, anche in relazione alle problematiche legate a intermediazione e subvezione e costi minimi, per evitare conflittualità e contenziosi, incentivare il rispetto delle regole e consentire il migliore sviluppo del settore dopo la grave crisi economica che ha colpito il paese"*. Nel frattempo, il 4 Settembre 2014 è arrivata la Sentenza della Corte di Giustizia U.E che ha dichiarato illegittimo l'impianto dei costi minimi decisi dall'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto (organismo che, come si ricorderà, operava presso la Consulta generale), fissando comunque dei principi che potevano invalidare anche i costi elaborati dal Ministero. Il sistema che è scaturito dopo le modifiche introdotte all'art. 83 bis dalla Legge di Stabilità 2015, ricalca i principi che erano già contenuti nel decreto legislativo 286/2005 in materia di libera contrattazione del prezzo, con due importanti aggiunte:

- la decisione sul prezzo del trasporto deve tener conto **dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale**;
- un parametro di valutazione della predetta adeguatezza, sarà rappresentato dai **valori indicativi di riferimento decisi dal Ministero dei Trasporti**.

A questo proposito, per coloro che sostengono che le nuove norme avrebbero peggiorato il sistema che, ricordiamo, era nato per garantire la sicurezza di tutti gli utenti della strada, ci sembra utile riportare l'affermazione contenuta in una circolare a cura della committenza, dove si sostiene l'aperto dissenso verso queste nuove disposizioni ed il tentativo, infruttuoso, fatto in Parlamento per ottenerne la modifica (evidentemente, con l'obiettivo di renderle meno severe).

Sempre in adempimento del punto 16 del protocollo, è stata introdotta una disciplina specifica per la subvezione (art.1, comma 247, lett. b della Stabilità 2015), con l'obiettivo di accorciare il numero di passaggi del trasporto. Pertanto:

- il ricorso alla subvezione deve essere autorizzato dal committente, pena la possibilità per quest'ultimo di risolvere il contratto di trasporto;
- il sub vettore non può, a sua volta, subvezionare il trasporto ad un terzo vettore, pena il diritto di quest'ultimo a ricevere un prezzo del servizio almeno uguale a quello pattuito dal sub vettore con il primo vettore - suo committente (oltre alla responsabilità in solido del sub vettore, per l'adempimento degli obblighi contributivi, fiscali e retributivi del secondo sub vettore).

CALENDARIO DIVIETI

In esecuzione del punto 17 del protocollo, sono stati introdotti significativi miglioramenti al calendario dei divieti di circolazione del 2015, visto che:

- e' stato ufficialmente eliminato il divieto del Martedì successivo alla festività pasquale;
- nel periodo estivo:
- è stata ridotta la fascia oraria di applicazione nei Sabati dei mesi di Luglio ed Agosto;
- è stato eliminato il divieto continuativo nel fine settimana a cavallo tra Luglio e Agosto (che, come si ricorderà, andava dalle 16 del Venerdì alle 22 del Sabato seguente);
- nelle domeniche da Giugno a Settembre, i camion potranno riprendere a circolare alle 22 anziché alle 23;

- **grazie ad una precisa richiesta della Confrtrasporto**, sono stati esclusi i trasporti combinati strada – rotaia (combinato ferroviario) o strada – mare (combinato marittimo), quando la parte del tragitto iniziale o terminale effettuata su strada non superi i 150 Km in linea d'aria dal porto o dalla stazione ferroviaria di imbarco o sbarco

SISTRI.

Sul Sistri, occorre purtroppo registrare che il punto 19 non è stato affatto attuato, giacché nessuna azione coordinata con il Ministero dell'Ambiente è stata realizzata al fine di semplificare ed efficientare il sistema di controllo e tracciabilità dei rifiuti pericolosi (SISTRI).

Va inoltre segnalata l'ennesima incongruenza normativa: con il DL 192/2014 (cd. mille proroghe) l'applicazione delle sanzioni per il suo mancato utilizzo è stata rinviata al 1° gennaio 2016, mentre quelle per mancata iscrizione delle imprese al sistema e per omesso versamento del contributo annuale sono state rinviate solo al 1° febbraio 2015, con pesanti ripercussioni economiche sulle imprese ad esso obbligate, soprattutto quelle di trasporto.

Il testo del protocollo del 28 Novembre 2013 può essere scaricato dal link sottoindicato.

Cordiali saluti