

Roma, 27 ottobre 2015

Nel giugno scorso, in occasione del primo incontro con il Ministro Delrio, le scriventi organizzazioni aveva presentato una serie di proposte per il settore dell'autotrasporto e della logistica, riguardanti la competitività la regolarità del mercato, l'esigenza di semplificazioni normative, le azioni di contrasto al dumping sociale e una serie di questioni di carattere normativo.

Da allora dobbiamo dare atto che molte cose sono state definite ed alcune avviate.

Di conseguenza si riportano di seguito i temi sui quali permane tuttora la nostra attenzione.

MERCATO

- a. L'Albo degli autotrasportatori ha messo in atto le procedure per garantire la regolarità delle imprese iscritte. Ora occorre dare all'Albo maggiori poteri e competenze per **escludere dal mercato i soggetti irregolari** ed estendere il requisito di **regolarità anche all'ambito fiscale**;
- b. Introdurre la **indeducibilità delle fatture** se non pagate entro **sessanta giorni** dall'emissione;
- c. Il Governo stabilisca il corretto agire economico di qualsiasi impresa nazionale od estera dell'autotrasporto merci **organizzando controlli su strada specifici e mirati** al rispetto delle comuni regole, senza privilegi né favoritismi settoriali;
- d. La circolazione stradale deve essere comunque garantita anche nel caso di **precipitazioni nevose** non eccezionali e deve essere modificato il **calendario annuale dei divieti di circolazione**:
 - i. **riducendo le giornate di divieto**, in particolare di quelle non coincidenti con festività (sabati e domeniche).
 - ii. **modificando il regolamento di esecuzione del Codice della strada**, al fine di consentire anche l'abolizione di alcune domeniche dei mesi non estivi, durante le quali il traffico veicolare risulta particolarmente scarso sulla rete stradale;
 - iii. **estendendo anche al trasporto combinato nazionale la deroga attualmente prevista**. Del resto, il piano della portualità e della logistica, su cui il Governo punta molto per ridare competitività al "sistema Paese", necessita di una diversa regolamentazione dell'ultimo miglio all'interno del calendario dei divieti, al fine di rendere coerente con il quadro normativo l'esecuzione dei trasporti combinati.
 - iv. **Inserendo tra le deroghe generali i veicoli adibiti nelle attività produttive a ciclo continuo**, ovviamente accompagnati da idonea documentazione.

- e. Contributi per **il rinnovo del parco veicolare ecologico, per lo sviluppo dell'intermodalità** (semirimorchi, casse mobili e container) e per **dispositivi aggiuntivi sui veicoli che riducono l'impatto ambientale**, per almeno tre anni anche con misure di detassazione, da destinarsi a tutte le imprese a prescindere dalla loro caratteristica dimensionale;
- f. **Contributi per incentivare l'utilizzo del sistema intermodale**. L'obiettivo è quello di favorire lo shift modale nella sua interezza, ponendo sullo stesso piano la modalità marittima e quella ferroviaria: una sorta di ferro-mare bonus che da un lato stimoli il trasportatore all'utilizzo della soluzione modale più idonea, ma lo lascia al contempo libero di scegliere la ferrovia o la nave, trattandosi di due alternative equivalenti da un punto di vista ambientale.

2. DUMPING SOCIALE

- a. **Introdurre Decontribuzione del costo del lavoro per gli autisti nei trasporti internazionali** per porre freno alla delocalizzazione, incentivare il rientro delle flotte e rendere non più interessante la somministrazione transnazionale;
- b. Attuare le direttive europee relative al **Distacco e alla Somministrazione** di autisti internazionali realizzando gli opportuni e previsti accordi tra gli Stati interessati;

3. NORMATIVA

- a. Introdurre tutte le deroghe previste dal **Regolamento (CE) n. 561/2006** al fine di avere pari condizioni rispetto alla maggior parte dei Paesi europei;
- b. Escludere le imprese di autotrasporto e logistica dal contributo al funzionamento **dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti**, le cui competenze non interessano il settore, già pienamente liberalizzato e sottoposto alla regolazione dell'Albo degli Autotrasportatori;
- c. **Cancellare l'assetto giuridico del SISTRI**, condizione indispensabile per realizzare una sua valida sostituzione alternativa;
- d. Prevedere una nuova sperimentazione del **Progetto P18**, estendendone la durata a 10 anni, per consentire l'ammortamento dei veicoli;
- e. Revisione dei mezzi pesanti ai privati con accreditamento rigoroso delle officine autorizzate.

IL PRESIDENTE UNATRAS
AMEDEO GENEDANI

IL PRESIDENTE ANITA
THOMAS BAUMGARTNER