

**Presidenza e Segreteria Generale**

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.300.213

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



ASSTRI



FEDER-TRASLOCHI

ASSOMARE



Roma, 18 giugno 2010

GOV10116

SM-MQ

Oggetto: Vertenza Autotrasporto. Protocollo d'intesa 17 giugno 2010.

Nella serata di ieri, al termine della 15^a riunione del tavolo tecnico istituito lo scorso 1° dicembre, è stata **raggiunta un'intesa** tra il Governo, la Committenza e le Associazioni dei vettori per migliorare la disciplina dei servizi di autotrasporto merci per conto di terzi.

L'Accordo, ottenuto dopo oltre cinque mesi di lavoro, si compone di:

- una nota introduttiva**, nella quale viene ribadito l'obiettivo di favorire comportamenti rispettosi delle norme a tutela della sicurezza sociale e della circolazione, per puntare a politiche che rendano sempre più competitiva la nostra offerta trasportistica, e di:
- un pacchetto di proposte normative** che puntano alla valorizzazione degli accordi di settore fra vettore e committenti ed incidono sulla copertura dei costi minimi di esercizio all'interno del corrispettivo dei servizi di trasporto; sulla possibilità di azione diretta del vettore effettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto; sui tempi di pagamento; sui tempi di carico e scarico della merce; sulla regolarità contributiva dei vettori all'atto della stipula dei contratti; sulla migliore definizione della corresponsabilità dei soggetti della filiera del trasporto e sulla disciplina dei pallets.

Queste ultime proposte dovranno ora essere tradotte in uno o più emendamenti ad un provvedimento normativo in fase di approvazione, per poter diventare disposizioni di legge operative.

Si evidenziano sinteticamente i contenuti della nota introduttiva e delle proposte normative.

NOTA INTRODUTTIVA

In tale nota il Governo ha ribadito che sul versante economico, oltre ai 300 milioni di euro strutturali, si impegna a sostenere il settore con ulteriori 400 milioni assegnati dalla finanziaria 2010, che sono stati resi disponibili con decreto firmato dal Ministro dell'Economia in data 16 giugno 2010. Dette risorse verranno confermate anche per l'anno 2011.

Sul costo del lavoro, il Governo ha affermato che vanno adottate iniziative importanti ed innovative per la sua riduzione.

Nella nota, il Governo evidenzia che la finalità prioritaria è quella di creare un sistema di trasporto merci su strada contraddistinto da legalità e correttezza dei rapporti tra tutti i soggetti della filiera, che dovranno in particolare essere sviluppate a livello di **accordi volontari di settore** per le diverse categorie merceologiche, cui la legge dovrà riconoscere una valenza derogatoria rispetto alle norme generali, per stimolarne la conclusione e favorire la trasparenza dei rapporti degli stessi operatori del trasporto che interagiscono all'interno della filiera del trasporto.

Per migliorare la disciplina dell'autotrasporto, il Governo si impegna inoltre a:

- **"normalizzare"** gli albi provinciali, con la cancellazione immediata delle imprese senza veicoli, che stima in circa 50mila (sulle 165mila costituenti l'albo nazionale);

- recepire le modifiche alla direttiva controlli che, con il registro elettronico delle imprese di autotrasporto (previsto dal regolamento 1071/2009), darà luogo ad una banca dati dei vettori che operano regolarmente, al fine di arrivare all'obiettivo di premiare la correttezza degli operatori economici;
- graduare le sanzioni per il superamento dei tempi di guida e di riposo (con emendamento già presentato al disegno di legge sulle modifiche al codice della strada);
- varare le proposte normative di seguito descritte, ponendo tali disposizioni alla base di un nuovo Piano della Logistica, che dovrà prevedere anche un capitolo dedicato alla funzione doganale per sviluppare i traffici internazionali;
- riconoscere un ruolo primario al tema della distribuzione urbana delle merci, con norme uniformi cui anche gli Enti locali dovranno attenersi, evitando l'adozione di divieti, limiti e balzelli ingiustificati per gli autotrasportatori;
- monitorare il funzionamento del nuovo articolo 83-bis e delle diverse modificazioni previste nell'accordo per verificarne l'impatto nel corso del 2011, per lavorare alla prospettiva di un testo unico dei trasporti;
- insediare l'Osservatorio sull'attività di trasporto entro luglio 2010, con l'obbligo di tale organismo di completare le prime rivelazioni entro ottobre 2010.

A fronte di tali impegni, il Governo ha chiesto ed ottenuto, dalle parti firmatarie l'intesa, l'assicurazione di mantenere la pace sociale sino al 31 dicembre 2011.

PACCHETTO NORMATIVO

Tempi di carico e scarico – Si propone di aggiungere un articolo, il 6-bis, al Decreto Legislativo 286/2005, con cui si chiarisce che il tempo di attesa del vettore al carico non può essere superiore a 2 ore.

Altrettante due ore vengono previste quale tempo massimo di attesa allo scarico a destinazione.

Superati tali tempi, è dovuto al vettore un indennizzo per ogni ora o frazione di ora di ritardo, che sarà cura del citato Osservatorio determinare in funzione del costo orario del lavoro e del fermo del veicolo.

L'indennizzo, previsto sia in caso di contratto scritto che non scritto, viene pagato al vettore da parte del committente, che a sua volta ha diritto di rivalsa verso il titolare del luogo di carico o di scarico.

Un decreto dirigenziale preciserà le modalità applicative delle disposizioni appena illustrate.

Con gli accordi volontari di settore possono essere stabilite disposizioni diverse e derogatorie rispetto alla norma proposta.

Corresponsabilità vettore-committente – Viene chiarito, con la sostituzione dei commi 4 e 5 dell'articolo 7 del Decreto 286/05, che in caso di trasporto effettuato sulla base di un contratto non scritto (cioè senza gli elementi dell'articolo 6 del citato decreto), le istruzioni sulla corretta esecuzione del trasporto devono trovarsi a bordo del mezzo, contenute all'interno della scheda di trasporto o nella documentazione equivalente o allegate a quella ad essa equipollente, altrimenti scatta la corresponsabilità del vettore e del committente per due tipi di violazioni commesse dal conducente: l'eccesso di velocità ed il superamento dei tempi di guida e di riposo.

Il committente è inoltre tenuto ad indicare, nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente, il numero di iscrizione del vettore all'albo degli autotrasportatori, altrimenti è passibile di una sanzione amministrativa pecuniaria da 600 a 1.800 euro.

In caso di documentazione equipollente (ad es. la CMR, il documento doganale, ecc...), il committente deve allegare una dichiarazione scritta in cui affermi di aver preso visione della carta di circolazione del veicolo o di altra documentazione, da cui risulti il citato numero di iscrizione.

Una pari modifica viene fatta all'articolo 7-bis per prevedere l'obbligo di indicare il numero albo nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente o in allegato a quella equipollente.

Sulla procedura di accertamento delle responsabilità condivise viene ora stabilito, con l'intera sostituzione dell'articolo 8 del Decreto 286, che questo viene effettuato direttamente su strada da parte dell'organo accertatore che ha contestato la violazione al conducente.

Tale organo può difatti verificare subito il contenuto delle istruzioni per l'esecuzione del trasporto e stabilire la loro compatibilità con il rispetto della norma violata. Solo in caso di contratto scritto (ai sensi dell'articolo 6, del decreto 286, e quindi con data certa), qualora esso non si trovi a bordo del mezzo, ma vi sia una dichiarazione scritta che ne attesti l'esistenza (sottoscritta dal vettore o dal committente), l'organo accertatore potrà richiedere la sua esibizione. Una volta entrato in possesso di tale contratto (da produrre nei 30 giorni dalla richiesta), l'organo accertatore potrà verificare la sussistenza di eventuali responsabilità nei confronti del committente e del vettore, applicando loro le sanzioni.

Le sanzioni verranno applicate anche in caso di mancata produzione del contratto nei termini fissati dalla richiesta.

Costi minimi – Con un'importante modifica al comma 4, dell'articolo 83-bis, della legge 133/2008, viene previsto che anche nei contratti di trasporto stipulati in forma scritta (ai sensi articolo 6, del Decreto 286) si tenga conto dei costi minimi di esercizio che garantiscano il rispetto dei parametri di sicurezza.

Detti costi minimi verranno individuati con accordi volontari di settore (tra la maggioranza delle Associazioni dei vettori presenti in Consulta ed una o più organizzazioni associative dei committenti) che dovranno essere stipulati entro 9 mesi dall'entrata in vigore della nuova disposizione. Con tali accordi potranno, in caso di contratti di durata o quantità garantite, prevedersi delle deroghe all'applicazione dei costi minimi di esercizio, nonché alle norme in materia di responsabilità condivisa, scheda di trasporto e anche per l'azione diretta del vettore.

Qualora gli accordi volontari non fossero conclusi nel termine dei 9 mesi, alla determinazione dei costi minimi provvederà il già citato Osservatorio, entro i successivi 30 giorni. Decorso anche quest'ultimo termine, si applicheranno ai contratti scritti le stesse disposizioni fissate per i contratti non scritti dai commi 6 e 7 del medesimo articolo 83-bis, ai soli fini della determinazione del corrispettivo.

Con altri tre commi, aggiuntivi rispetto al descritto comma 4, si è inoltre stabilito che:

- se nella fattura di trasporto viene indicato un importo inferiore a quello dei citati costi minimi, il vettore ha un anno di tempo per richiedere il pagamento della differenza (salvo diversa pattuizione, basata su accordo volontario);
- le disposizioni sui costi minimi non si applicano, in caso di contratto scritto (ai sensi articolo 6, del Decreto 286) ai viaggi effettuati entro il limite dei 100 km. giornalieri (anche qui vengono fatte salve le diverse pattuizioni basate su accordo volontario);
- alla conclusione del contratto, il vettore deve fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali (DURC) di data non anteriore a 3 mesi, da cui risulti il regolare versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.

Tempi di pagamento – Con una modifica ai commi 12 e 13 del citato articolo 83-bis viene ora stabilito che il pagamento del corrispettivo di trasporto debba avvenire entro 60 giorni dalla data di emissione della fattura (che il vettore ha l'obbligo di emettere entro la fine del mese di svolgimento dei trasporti).

A differenza di prima (con tempo di pagamento a 30 giorni), il nuovo termine non è derogabile per volontà delle parti, ma solo mediante i richiamati accordi di settore.

Trascorso inutilmente il termine massimo di pagamento, il vettore ha diritto alla corresponsione degli interessi di mora. Se il mancato pagamento oltrepassa i 90 giorni, al committente si applicano anche le sanzioni di cui al comma 14 (esclusione di un anno dai benefici fiscali e previdenziali, esclusione di 6 mesi dall'affidamento pubblico della fornitura di beni o servizi).

Azione diretta – Per garantire il pagamento del corrispettivo al sub-vettore viene stabilito che quest'ultimo ha la possibilità di agire in giudizio per il mancato pagamento della prestazione di trasporto direttamente nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto.

Questa disposizione vuole raggiungere l'obiettivo che a prescindere da quanto sono i soggetti che si sono alternati nella filiera del singolo trasporto, viene sempre garantita la possibilità di richiedere il pagamento, citando in causa tutti i soggetti della filiera. Quest'ultima disposizione troverà attuazione solo dopo un anno dalla sua entrata in vigore e potrà essere derogata, esclusivamente, mediante accordi di settore.

Gestione dei pallets – Per porre fine alle numerose questioni in materia, è stato ora stabilito che il vettore, al termine dell'operazione di trasporto, non ha nessuno obbligo di gestione e di restituzione dei pallets utilizzati (cioè degli imballaggi o delle unità di carico o movimentazione della merce).

Se il committente e il destinatario della merce si sono accordati per la riconsegna dei pallets, il vettore non risponde del rifiuto di restituzione da parte del destinatario (nemmeno in caso di restituzione di pallets di qualità o numero inferiore rispetto a quanto concordato).

Il vettore ha comunque diritto ad un compenso per ogni prestazione accessoria eseguita.

Nel riportare il protocollo di intesa con tutte le proposte di norme ad esso allegate, nel link sotto indicato, si sottolinea che Conftrasporto, insieme all'UNATRAS, vigileranno sulla coerenza della traduzione in legge dell'accordo con gli impegni assunti dal Governo.

Cordiali saluti.