

NOTA INTRODUTTIVA

AI PRIMI RISULTATI DEL TAVOLO AUTOTRASPORTO

PREAMBOLO

L'assetto del mercato italiano dei trasporti risente di una serie di squilibri e di carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle nostre imprese a vantaggio di quelle straniere.

Una domanda di trasporto articolata, propria di un sistema produttivo che è caratterizzato da un numero rilevante di p. m. i., trova in qualche modo corrispondenza nella frammentazione e nell'eccesso di offerta di trasporto stradale, a sua volta connotata da una presenza tuttora significativa di aziende monoveicolari e da un numero ancora ridotto di aziende strutturate, che però, proprio per questa caratteristica, è in grado di assicurare flessibilità e continua disponibilità.

La morfologia del nostro territorio, con l'aggravante della carenza di infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie, contribuisce, ad oggi, a fare dell'autotrasporto un'attività di primaria importanza per l'intera economia, tenuto conto delle implicazioni che un regolare servizio di movimentazione delle merci rappresenta per il nostro sistema produttivo, per la grande distribuzione e, quindi, per l'intera collettività.

L'obiettivo che dobbiamo darci di fronte a questa situazione è duplice: da un lato, superare la sostanziale monomodalità del trasporto delle merci operando sul fronte delle infrastrutture e stimolando forme di comodità, e dall'altro porre le basi per una politica industriale di settore in grado di rafforzare la competitività del settore dell'autotrasporto sul mercato europeo, puntando sulla forte spinta che può dare allo stesso sistema Paese una efficace politica nazionale della logistica.

In questa direzione vanno le iniziative già poste in atto dal Governo sul fronte delle infrastrutture di trasporto, con risultati positivi determinati dallo sblocco dei lavori per l'ampliamento e la ristrutturazione della rete autostradale, ed in particolare per alcuni grandi snodi (Passante di Mestre, Gronda di Genova), oltre alla approvazione di opere infrastrutturali decisive come Terzo Valico, Brebemi, Tirrenica, Ponte sullo Stretto, Orte - Venezia e Tirrenica).

Nella stessa logica, il Decreto legislativo 286/05 ha avviato, dall'anno 2006, un percorso di liberalizzazione regolata con l'obiettivo di migliorare la mobilità delle merci nel sistema Paese e di renderla competitiva nel contesto europeo.

La riforma del 2005 ha previsto la liberalizzazione del prezzo del trasporto stradale di merci, con il superamento del sistema delle cosiddette "tariffe obbligatorie a forcella", e la contestuale previsione di regole volte ad evitare che tale liberalizzazione, ed apertura alla concorrenza, si riflettessero negativamente sulla capacità commerciale dei trasportatori esasperando le forme di autosfruttamento e di elusione delle normative sociali e di sicurezza della circolazione.

La scarsa attività di monitoraggio degli effetti della legge e le rilevanti lentezze nella definizione dei correttivi (a causa del rinvio ad opera del precedente Governo) hanno aggravato uno stato di crisi del settore, dovuto prima al forte aumento del costo del gasolio e poi alla pesante crisi economica, che ha colpito tutto il comparto della logistica.

Nel dicembre del 2008, dopo il dibattito in sede di Commissione normativa della Consulta per l'autotrasporto e la logistica, il Governo ha varato i correttivi alla riforma, attesi dal settore per dare maggiore trasparenza e regolarità nei rapporti fra vettori e committenti.

Il nostro obiettivo è ora quello di favorire, anche attraverso una forte e rinnovata politica dei controlli, comportamenti rispettosi delle norme a tutela della

sicurezza sociale e della circolazione, oltre che delle regole di una leale concorrenza, e contestualmente puntare a politiche che rendano sempre più competitiva la nostra offerta trasportistica.

È a questo fine, che dovremo dar vita al nuovo Piano della Logistica, nel quale uno dei temi fondamentali sarà quello di individuare soluzioni in grado di superare le abitudini commerciali degli operatori italiani nelle transazioni con l'estero, di lavorare con la clausola "franco fabbrica" per le esportazioni e "franco destino" per le importazioni: considerata anche la forte vocazione esportatrice dell'Italia, il fatto che la regia dell'attività di logistica sia lasciata agli operatori esteri rappresenta una perdita di fatturato, stimata nell'ordine di 10 miliardi di euro/anno, che il nostro sistema economico non può più permettersi.

Il Governo è perfettamente consapevole che questa debolezza strutturale è resa più drammatica dalla crisi economica globale in atto: il nostro autotrasporto, infatti, probabilmente è uno dei comparti economici più colpiti dalla crisi, tanto che il Governo ha ritenuto, anche quest'anno, di assegnare in Finanziaria 400 M€ che, unitamente alle risorse strutturali (oltre 300 M €), potranno fornire un forte sostegno al settore.

Così come vanno adottate iniziative importanti e innovative relative al costo del lavoro ed alla disciplina in materia di trattamento retributivo e previdenziale dovuto ai dipendenti delle imprese di autotrasporto.

IL TAVOLO CON LA COMMITTENZA: PRIMO PASSO PER LA SVOLTA VERSO LO SVILUPPO

In un contesto così definito, nel Protocollo d'Intesa dello scorso 1^a dicembre, il Governo ha ritenuto che una condivisione di obiettivi tra la committenza ed il mondo dell'autotrasporto potesse essere il punto essenziale da cui ripartire per

definire una piattaforma comune verso un sistema di trasporto competitivo, regolare e sicuro.

Il tavolo, a questo fine costituito, negli incontri che si sono susseguiti, ha segnato ad oggi alcuni punti prioritari al fine di creare un sistema di trasporto merci su strada contraddistinto da legalità e correttezza dei rapporti fra tutti i soggetti della filiera.

Il nuovo metodo del confronto costruttivo ha consentito di stilare un pacchetto di norme condivise di carattere generale per un migliore equilibrio commerciale dei ruoli dei vettori e dei committenti, e dovrà continuare a livello di accordi di settore per categorie merceologiche, nonché di accordi tra le organizzazioni associative degli stessi operatori del trasporto che interagiscono all'interno della filiera logistica. La legge deve assegnare una valenza derogatoria a tali accordi per stimolarne la conclusione e per valorizzare il ruolo istituzionale delle associazioni di categoria.

In quelle sedi, potranno essere ricercate le soluzioni migliori e più adatte alle specificità dei vari settori, bilanciando i più vincolanti impegni contrattuali di durata o di quantità con una semplificazione complessiva degli adempimenti e del relativo sistema sanzionatorio.

Il processo per il potenziamento dei servizi di trasporto e di logistica passa, poi, attraverso politiche di filiera in grado di promuovere l'adozione di modelli logistici ottimali per filiere specifiche, già sperimentati con i progetti-pilota nell'ambito della Consulta, e incoraggiare lo sviluppo di standard operativi fondati su "contratti di rete", quali forme di aggregazione peculiari del settore della logistica.

Di seguito si riportano i risultati concordati:

- 1) la normalizzazione degli albi provinciali degli autotrasportatori, da realizzarsi anche attraverso la cancellazione immediata di imprese senza veicoli, stimata in circa 50 mila, con l'obiettivo di creare condizioni di trasparenza sul fronte

dell'offerta, indispensabili per regolamentare il mercato dei servizi di autotrasporto;

- 2) il recepimento delle modifiche alla Direttiva sui controlli, che, unitamente all'attivazione del nuovo Regolamento europeo sull'esercizio dell'autotrasporto, darà luogo alla istituzione di una Banca dati comune dei vettori europei, in modo da valorizzarne la regolarità contributiva, fiscale, professionale e commerciale, nonché la correttezza relativa ai tempi di guida e alla sicurezza stradale (*white list* contrapposta ad una *black list*). L'obiettivo è quello di arrivare alla premialità (fiscale e normativa) della correttezza degli interlocutori: vettori in regola e committenti che utilizzeranno solo vettori in regola. Consapevoli che questa alleanza virtuosa porterà ad una maggiore regolarità e correttezza del mercato;

3)-Le norme che si allegano puntano sulla valorizzazione degli accordi di settore fra vettori e committenti ed incidono sulla copertura dei costi minimi all'interno del corrispettivo dei servizi di trasporto; sulla possibilità di azione diretta del vettore effettivo verso il mittente del trasporto; sui tempi di pagamento; sui tempi di carico e scarico; sulla regolarità contributiva dei vettori all'atto della stipula dei contratti; sulla migliore definizione della corresponsabilità di vettori e committenti; sulla disciplina dei pallets.

La gradualità delle sanzioni per il superamento dei tempi di guida e di riposo, ha già formato oggetto di un apposito emendamento al ddl sulla sicurezza stradale, approvato dal Senato;

- 4) *Le norme concordate al tavolo di confronto saranno fondamentali anche per il nuovo Piano della Logistica che dovrà comprendere anche un ampio capitolo dedicato alla funzione doganale e alla sua capacità di attrarre ovvero distorcere i traffici commerciali con l'Italia come origine e destinazione naturali.*

Nel Piano, un ruolo non secondario sarà svolto dal tema della **distribuzione urbana delle merci**, sulla quale dovremo dettare norme uniformi: a queste, pur nel

rispetto delle specificità dei vari centri urbani, dovranno attenersi gli enti locali in sede di regolamentazione del traffico cittadino, riconoscendo al trasporto merci professionale il ruolo di servizio indispensabile al civile svolgimento della vita delle città, al pari del servizio di trasporto pubblico di persone.

Anche per questo obiettivo, abbiamo la necessità di estendere il Patto della Logistica agli Enti Locali (anche alla luce della recente delibera del Comune di Messina sull'ecopass per chi attraversa lo Stretto), in quanto la firma congiunta consentirà lo stabilimento di norme comportamentali comuni e condivise, volte ad evitare l'adozione di divieti, limiti e balzelli ingiustificati per gli autotrasportatori.

5) Fra gli obiettivi a media scadenza, dobbiamo porre il monitoraggio del funzionamento dell'art. 83 bis, e di tutta la normativa sul settore, anche alla luce delle diverse modificazioni introdotte a seguito del lavoro del tavolo, al fine di verificarne l'impatto sul mercato nel corso del 2011, e lavorando alla prospettiva di un testo unico dei trasporti.

CONCLUSIONI

Siamo **fiduciosi** del fatto che, in una politica così strutturata, mantenendo attivo il tavolo ed il metodo del confronto a tre per arrivare a soluzioni condivise, la ricerca di un miglior equilibrio commerciale tra vettori e committenza e la crescita della capacità competitiva delle imprese rispettose delle regole produrranno il risultato virtuoso di una maggiore correttezza e trasparenza dei rapporti contrattuali ed efficienza della mobilità delle merci.

È in quest'ottica che il Governo, nelle norme concordate al tavolo, ha sostenuto con forza ed intende promuovere da subito, gli accordi volontari di settore, quali strumenti per rimettere alla capacità delle organizzazioni associative di vettori e committenti, piuttosto che ad obblighi di legge, le modalità per trovare

regole del gioco, anche nello spirito delle indicazioni date dal Presidente del Consiglio per il rilancio dello sviluppo economico.

Il Governo si impegna a insediare l'Osservatorio entro il mese di luglio 2010.

L'Osservatorio dovrà completare le prime rilevazioni entro tre mesi.

Il tavolo proseguirà i suoi lavori su tutte le altre questioni rimaste aperte e su ogni provvedimento che avesse riflessi sull'autotrasporto, all'interno del lavoro del Piano della Logistica, *allo scopo di continuare un proficuo periodo di confronto per affinare ed individuare nuove aree di convergenza e di crescita complessiva del sistema trasportistico nazionale.*

Dato atto che il 16.6.2010 il Ministro dell'Economia ha firmato il decreto che mette a disposizione del Settore le risorse previste dalla Finanziaria 2010 che verranno confermate nel 2011, a fronte della volontà espressa dal Governo, di dare sollecita attuazione all'intesa raggiunta ^{col presente Protocollo} ~~anche sulle proposte normative~~, le Associazioni dell'Autotrasporto assumono l'impegno a mantenere la pace sociale sino al 31 Dicembre 2011.

allegato 6 norme

Roma, 17 giugno 2010

CONFAGRICOLTATO

FEDIR

Amia

Clus Az

Univas: *[signature]*

FIAT

FAI

x Coordinamento Operativo: *[signature]*

LOGICOP SERVITI
FEDERLAVORO E SERVIZI/CONTCOOPERATIVE
PSL/AGCI

Unatras

OPR FETI

CONFAGRICOLTATO TRASPORTI

La Confetra, pur non potendo sottoscrivere tutto il pacchetto di norme di cui al punto 3, apprezza il clima di collaborazione e di dialogo che dovrà proseguire nel biennio di pace sociale e consentire di trovare un migliore equilibrio tra i vari attori operanti all'interno della filiera logistica nonché di adottare misure per la riduzione del costo del lavoro.

ASSOLOGISTICA COME COPIE AFM

L'ANITA, per esprimere perplessità circa
l'opportunità e l'efficacia di alcuni provvedimenti
previsti nel punto 3, sottoscrive
l'accordo con la fiducia che l'adozione
delle misure sul costo del lavoro si
concretizzerà nel più breve tempo possibile

Ciro Acer

Le Tedit espone il belio ottenuto
per il sistema di collaborazione che
ha portato alle definizioni delle
pesate intere che, per in un qualche
^{non notino}
vaticolato, potrà portare alle ~~defini~~
~~zioni~~ ~~azioni~~ che Annunzio di un
sistema di rapporti maggiorati offi-
ciate, e l'ultimo per la tutela delle
imprese italiane

