



Quaderno FLC n. 24

## **Autotrasporto oggi: analisi delle criticità e proposte operative** Sintesi

Il Quaderno 24 del Freight Leaders Council, «Autotrasporto oggi: analisi delle criticità e proposte operative», dopo una ricostruzione storica che parte dagli albori del trasporto stradale di merci, svolge un'analisi del contesto normativo, nazionale e comunitario, nel quale si esercita la professione di autotrasportatore, e compie una disamina dei principali contratti applicabili, per incentrarsi, poi, sul suo principale obiettivo: analizzare la situazione del settore sulla base dei diversi punti di vista espressi dai soggetti coinvolti, a vario titolo, nella *supply chain*, committenti, vettori, corrieri, spedizionieri, destinatari della merce.

### **LA METODOLOGIA DELLA RICERCA**

A questo fine, sono state interpellate le principali organizzazioni associative, a ciascuna delle quali è stato sottoposto un questionario mirato, per conoscere le maggiori criticità incontrate e le loro proposte di soluzione. Oltre all'esame e alla valutazione delle risposte pervenute, sono state affrontate alcune tematiche specifiche, di particolare interesse per gli obiettivi del Quaderno, come i costi di esercizio, i controlli, i servizi accessori del trasporto e la loro sicurezza, l'utilizzo e la gestione dei *pallets*, l'uso e la convenienza dei sistemi intelligenti, le assicurazioni e le connesse responsabilità, la certificazione di qualità, i servizi intermodali, marittimi e ferroviari, le forme di collaborazione fra committente e autotrasportatore.

La diretta collaborazione dei principali esponenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competenti nel campo dell'autotrasporto, ha consentito, poi, di fare il punto sulla posizione dell'Amministrazione in ordine ai vari aspetti, alle problematiche e alle prospettive del settore, e di realizzare un *focus* specifico sugli aspetti internazionali, con particolare attenzione alle difficoltà innescate da fenomeni come il cabotaggio abusivo e il *dumping* sociale.

Traendo spunto dai numerosi temi trattati, è stata condotta un'analisi della situazione di mercato e delle criticità segnalate, ivi compresi i rilievi mossi dalla Corte dei Conti sulle politiche di sostegno delle imprese di autotrasporto nella approfondita relazione del mese di luglio 2014.

### **LE CINQUE PRIORITÀ**

Da questa analisi, è emersa chiaramente l'esigenza di tracciare obiettivi politici di ampio respiro, che, in campo nazionale, attengono alla concorrenza ed al mercato nonché alle forme di sostegno del settore e, in campo europeo, puntano sulle problematiche economiche e sociali che incidono sul buon andamento del mercato interno: è stato così possibile definire specifiche proposte di regolazione, da sottoporre alle autorità decisionali. Le soluzioni ipotizzate nascono all'interno di un *team* che abbraccia non solo la domanda e l'offerta di trasporto, ma anche le istituzioni preposte al settore, e comprendono almeno cinque priorità:

1. affrontare seriamente il tema della semplificazione normativa, arrivando ad una sorta di **Testo unico dell'autotrasporto**, non come uno slogan, ma come concreto aiuto agli operatori, che ormai da troppo tempo faticano a districarsi nella giungla di disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, non sempre coerenti e coordinate;

2. eliminare, finalmente, le incongruenze e le difficoltà operative (ad esempio in tema di attribuzione delle responsabilità), prodotte dalla mancanza di una disciplina del **contratto di logistica e dei relativi operatori**, a tutt'oggi non presente nel codice civile;
3. **reformulare una disciplina sui costi**, che sia compatibile con la recente sentenza della Corte di giustizia europea, ma che sia anche in grado di fornire agli operatori del trasporto e ai committenti parametri di riferimento oggettivi, dei quali tener conto nella negoziazione del prezzo del servizio;
4. porre al centro dell'attenzione il concetto di legalità e reperire risorse adeguate per **un programma organico di controlli**, non solo tecnico-amministrativi e sulla circolazione dei veicoli, ma anche sui fenomeni di abusivismo, sulla regolarità dei rapporti di lavoro, sull'attività di cabotaggio, nonché sul coinvolgimento della committenza nelle responsabilità condivise;
5. **ripensare i meccanismi di finanziamento e di incentivazione pubblica** del settore, riconvertendo le risorse destinate ad agevolazioni fiscali a pioggia, in interventi diversificati e non contestabili a livello comunitario. È da queste priorità, che prendono le mosse le proposte di regolazione generale del settore, attraverso:
  - una **legge delega di ampia portata** che, coinvolgendo nella sua formulazione gli operatori interessati, prelude al testo unico dell'autotrasporto, e veda, fra i principi direttivi, non solo la semplificazione delle leggi esistenti, ma anche una incisiva delegificazione di tutte le disposizioni che possono essere demandate a fonti di livello secondario;
  - la **tipizzazione del contratto di logistica**, integrando le disposizioni del codice civile dedicate al contratto di trasporto e alle figure contrattuali ad esso affini.

Per quel che riguarda la diversa destinazione di parte delle risorse stanziare per l'autotrasporto, si tratta di individuare preventivamente le scelte da tradurre in interventi legislativi: il Quaderno suggerisce alcuni obiettivi, come quello di prevedere **stanziamenti «strutturali» dedicati ai controlli, premiare le imprese «virtuose»**, puntare su **iniziative di formazione** che favoriscano la ristrutturazione del settore, promuovere **forme innovative di intermodalità e di co-modalità**.

#### LE PROPOSTE NORMATIVE

Vi sono, poi, una serie di proposte normative per tematiche specifiche, che rispondono ad esigenze non rinviabili segnalate dal mondo dell'autotrasporto e dall'Amministrazione, e che meritano un *corpus* legislativo *ad hoc*, senza attendere i tempi di approvazione ed attuazione di una legge delega:

- la **disciplina dei costi di esercizio**, per la quale, dopo le difficoltà interpretative della pronuncia della Corte di Giustizia europea, si propone di prendere in considerazione l'esperienza francese che prevede la fissazione di un «prezzo di riferimento a titolo indicativo», in base al quale il vettore è tenuto a fatturare almeno i costi di produzione, che comprendono la spesa per il carburante, per la manutenzione e per l'ammortamento dei veicoli, e considera nulli tutti gli accordi contrari alle norme in materia di sicurezza;
- una **disciplina più stringente della sub-vezione**, che limiti **ad una sola volta** la possibilità di affidamento della prestazione di trasporto ad un sub-vettore, e preveda l'obbligo di indicare, nel contratto di trasporto, se le parti intendano ricorrere alla sub-vezione;
- l'introduzione di disposizioni di **contrasto e prevenzione delle infiltrazioni criminali** e del riciclaggio di denaro «sporco», assicurando la **tracciabilità del pagamento** dei corrispettivi per i servizi di trasporto, attraverso l'obbligo di utilizzare strumenti che consentano di ricostruire l'intera operazione;

- la previsione di **un modello «pubblico» di certificazione di qualità** delle imprese di autotrasporto riconosciute regolari a seguito delle verifiche condotte dal Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori, in quanto elemento in grado di indirizzare le scelte dei committenti e di esimerli di incorrere nelle situazioni di corresponsabilità.

#### LE AZIONI OPERATIVE

Accanto alle proposte di contenuto normativo, il Quaderno ipotizza una serie di azioni, fra le quali:

- la realizzazione di un **programma organico di potenziamento e specializzazione dei controlli**, anche attraverso sistemi telematici di tracciabilità dei veicoli, con una specifica attenzione al fenomeno del cabotaggio, e tenendo conto dei nuovi compiti assegnati al Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori: a questo fine, evidenzia la necessità, oltre che di personale opportunamente formato, di adeguate risorse «strutturali», da reperire riducendo alcune misure di aiuto «a pioggia», che la stessa Corte dei Conti sospetta di incompatibilità con la disciplina comunitaria;
- la **«sburocratizzazione» delle procedure**, affidando al Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori l'individuazione di soluzioni atte a ridurre passaggi e documenti cartacei;
- **l'attuazione degli interventi che, nel Piano di azione degli ITS**, interessano direttamente l'attività di autotrasporto, come il miglioramento delle condizioni di accesso alle aree di sosta;
- la **riconsiderazione dei criteri alla base del «calendario divieti»**, nell'ottica del recupero di produttività e di competitività delle imprese, e avuto riguardo all'andamento degli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pesanti.

#### LE BEST PRACTICES

Il Quaderno si conclude con la segnalazione di alcune *best practices* dedicate alle imprese di autotrasporto, che hanno l'obiettivo di aiutarle a conseguire migliori standard ambientali, maggiore sicurezza sul lavoro, e significative riduzioni dei costi di esercizio.

- Il **Premio Lean & Green**, nato in Olanda e gestito in Italia dal Freight Leaders Council, è assegnato annualmente alle imprese di produzione di beni ed a quelle di trasporti e logistica, che aderiscono a un programma finalizzato alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica del 20% in cinque anni ed al contemporaneo aumento dell'utile aziendale. Il *Lean & Green Award*, assegnato al termine del percorso di validazione, è una sorta di «Bollino verde», che consente di far sapere ai propri utenti che l'impresa sta attivamente lavorando per rendere i processi logistici più sostenibili e razionali.
- Il **Programma Sicurezza Federtrasporti**. Il Gruppo Federtrasporti ha ritenuto fondamentale migliorare la propria sicurezza sul lavoro concentrandosi sulla riduzione del rischio stradale. Per raggiungere questo obiettivo, ha attivato, in collaborazione con Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, l'Azienda sanitaria e la Polizia Stradale, un programma che ha fatto registrare finora una riduzione sia della frequenza dei sinistri, sia del numero di incidenti in termini assoluti (dal 2005 al 2013, i TIR che ogni anno causano incidenti sono passati da 60 su 100 a 30 su 100), sia dei relativi costi (fermo e riparazione del veicolo, infortuni, danneggiamento del carico, perdita della franchigia) e delle spese assicurative nell'ordine di € 700/1000 annui).
- **Michelin Solutions** è una nuova società del Gruppo Michelin che commercializza soluzioni innovative per le flotte di veicoli adibiti al trasporto di merci e di persone, con l'obiettivo di ridurre in modo strutturale i costi di gestione delle aziende, attraverso la riduzione:
  - dei costi globali di gestione dei pneumatici delegata a Michelin (Effityre);

- dei consumi di carburante fino a 2 litri/km, con un risparmio annuo netto di oltre € 1000 per ogni trattore con percorrenza media di 120.000 km (Effifuel);
- dei costi di gestione e l'aumento della produttività del parco rimorchi e semirimorchi (Effitrailer).