



La voce dell' **autotrasporto veneto**

Esigenze indifferibili per ambito di intervento

- Infrastrutture e sicurezza 
- Tributario e fiscale 
- Intermodalità e logistica 
- Giuridico legale 
- Tecnico normativo 
- Contrattuale 



Confartigianato
Imprese Veneto

La voce dell'autotrasporto veneto: problemi, proposte, priorità

A partire da giugno 2018, un centinaio di dirigenti, imprenditori e funzionari del trasporto di Confartigianato del Veneto, grazie anche all'apporto di esperti che hanno coordinato i diversi tavoli di lavoro, hanno avviato un percorso comune per far emergere i problemi, le priorità e le proposte del settore.

Questo lavoro, realizzato anche grazie ad un nuovo metodo di condivisione, diventa oggi uno strumento prezioso per definire la strada da percorrere nel prossimo futuro e ci legittima in modo sostanziale nelle richieste da rivolgere ai decisori e a quanti a vario titolo possono avere un ruolo nel delineare il futuro delle imprese dell'autotrasporto veneto.

Ne riportiamo di seguito l'esito, nella consapevolezza che il valore che esso esprime va ben al di là della sintesi riportata in queste pagine.

A voi tutti, protagonisti di questo percorso, un sincero, caloroso, grazie.

Nazzareno Ortoncelli
Presidente Federazione Trasporti

INFRASTRUTTURE E SICUREZZA

Infrastrutture viarie

Per rendere più sicuro e agevole il luogo di lavoro naturale degli autotrasportatori, si segnalano alcuni interventi infrastrutturali rispetto a situazioni, che ad oggi creano accertate difficoltà nello svolgimento dell'attività lavorativa, e determinano ripercussioni negative sulla fluidità della circolazione.

ESIGENZE INDIFFERIBILI DEL SETTORE

- Rafforzare gli assi di comunicazione verticali della Regione Veneto, in particolare l'asse di collegamento tra Pedemontana e Padova (via Castelfranco Veneto);
- adeguamento della terza corsia dell'Autostrada A13, nel tratto Padova-Ferrara;
- intervento di messa in sicurezza e raddoppio della Romea;
- adeguamento della A22 del Brennero, con previsione della terza corsia;
- sistemazione e messa in sicurezza della SS 47 della Valsugana;
- realizzazione della Valdastico Nord.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Regionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Regione Veneto; Società concessionarie autostradali.

Aree di sosta per mezzi pesanti

Le aree di sosta per i mezzi pesanti sono oggi insufficienti e non adeguate, in termini di servizi, alle esigenze di sicurezza dei conducenti, dei veicoli e delle merci.

ESIGENZE INDIFFERIBILI DEL SETTORE

- Maggiori servizi alla persona e maggiore numero di stalli a disposizione in ogni area di sosta autorizzata;
- identificare aree e stalli per veicoli ADR (merci pericolose);
- sperimentare l'introduzione di una tariffa per la sosta lunga (oltre le 9-11 ore) e nei weekend, per limitare i tempi di sosta e identificare una regolamentazione omogenea, sia all'interno delle aree autostradali, ovvero delle pertinenze come i parcheggi ai caselli, sia nelle aree urbane limitrofe dove sostano i mezzi che non trovano posto nei parcheggi delle stazioni di servizio in autostrada;
- ipotizzare per le aree di parcheggio fuori autostrada l'accesso esclusivo tramite sistemi tipo Telepass;
- inserire nei regolamenti edilizi comunali, ovvero nelle autorizzazioni a costruire, una norma destinata a identificare spazi per la sosta nelle aree industriali e urbane destinate ai mezzi pesanti.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale; locale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Anas; Enti Locali, in particolare le Amministrazioni comunali; Società concessionarie autostradali; Ministeri competenti.

Sicurezza della circolazione

ESIGENZE INDIFFERIBILI DEL SETTORE

- Progettare le rotoatorie tenendo conto della necessità di un agevole transito dei mezzi pesanti (corona di rotazione), non solamente delle misure minime imposte dal codice. In questa prospettiva si potrebbe ipotizzare l'adozione obbligatoria di una sorta di geometria provvisoria delimitata con new jersey in plastica, al fine di testare preventivamente l'opera e ottenere maggiori garanzie, ad opera conclusa, in ordine a sicurezza, durata e tenuta complessiva del traffico;
- manutenzione preventiva costante e continua delle strade e dei ponti;
- introduzione di sistemi per l'inibizione dell'uso scorretto del cellulare durante la guida;
- revoca definitiva del divieto di sorpasso su A4 Vicenza Est - Vicenza Ovest su entrambi i sensi di marcia;
- revisione delle corsie di immissione dell'A4 in entrambi i sensi di marcia, in particolare in corrispondenza del casello Vicenza Est, oggi pericolose o comunque così percepite, sia in entrata che in transito;
- introduzione dell'obbligatorietà ed esclusività della modalità "vocale", su applicativi per mobile (APP) relativi a viabilità, infrastrutture e simili o in generale utilizzabili in fase di guida.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Locale; nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministeri dei Trasporti e dell'Interno; amministrazioni ed enti locali (Comune, Provincia, Regione); organizzazioni politiche.

CONTRIBUTO DI CONFARTIGIANATO

Progetto EBAV Sicurezza che preveda agevolazioni economiche per l'installazione di sistemi ADAS after market e una campagna di sensibilizzazione dei conducenti alla "GUIDA NO CELL".

Revisione degli impianti semaforici

ESIGENZE INDIFFERIBILI DEL SETTORE

- Prescrizione generale sulla durata della luce Gialla dei semafori, che sia di almeno 5 secondi;
- attivazione del countdown per il cambio della luce dei semafori;
- attivazione della luce Gialla prima del passaggio alla luce Verde.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale; locale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministeri dei Trasporti e dell'Interno; Amministrazioni ed Enti locali (Comune, Provincia, Regione); mondo politico.

Segnaletica stradale verticale

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Migliorare la segnaletica stradale, a volte fuorviante e spesso obsoleta, eliminando le ridondanze e potenziando i cartelli di direzione, tenendo conto delle reali aree di attrazione del traffico commerciale e non solamente di quello turistico.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale; locale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Proprietari e/o concessionari delle strade; Amministrazioni ed Enti locali (Comune, Provincia, Regione); mondo politico.

PROPOSTA

Censimento e revisione segnaletica esistente e razionalizzazione della stessa.

Divieti di transito generalizzati per i mezzi pesanti

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Bloccare il proliferare di divieti di transito ai veicoli pesanti, che non risolvono il problema ma lo trasferiscono su altri territori.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Regionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Amministratori locali; Regione Veneto.

PROPOSTE

- Mappatura su base regionale di tutti i divieti di transito imposti ai veicoli pesanti, con regia della Regione Veneto;
- obbligo, per gli appaltatori di cantieri stradali, di rispetto del cronoprogramma per dare certezza in ordine alla durata dei lavori e all'inevitabile disagio degli utenti stradali e non;
- avvio di un percorso nazionale che, tramite una modifica del Codice della Strada, crei le condizioni per cui una qualsivoglia ordinanza di limitazione alla circolazione, indipendentemente dalla motivazione che la fa adottare, per essere operativa ed efficace, oltre a tutte le formalità attuali, debba anche essere obbligatoriamente pubblicata in un'apposita piattaforma a valenza nazionale che ne riporti gli estremi e geo referenzi, sulle principali web app, la tratta oggetto del divieto.

TRIBUTARIO E FISCALE

Riforma fallimentare e crisi d'impresa

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Necessità di modifica degli attuali limiti che impongono la nomina dell'organo di controllo nelle società di capitali.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

PROPOSTA

Pur condividendo pienamente gli obiettivi di prevenzione di situazioni di crisi dell'impresa, gli attuali contenuti impositivi, dettati dal nuovo codice della crisi e dell'insolvenza, andrebbero rimodulati in base alle dimensioni ed alle caratteristiche intrinseche dell'azienda.

I limiti oltre i quali è obbligatorio dotare la società di capitali dell'organo di controllo, hanno subito una riduzione eccessiva e vengono percepiti, almeno al primo impatto, come una sicura voce di costo aggiuntivo per le imprese che, tra l'altro rischia di disincentivare la crescita aziendale.

Fattura elettronica

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Fattura elettronica quale strumento per la certezza dei pagamenti entro i termini di legge o per l'applicazione degli interessi legali.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

PROPOSTA

La fattura elettronica è oramai a regime dal gennaio 2019 per ogni tipo di prestazione e cessione.

Le imprese artigiane di autotrasporto sono attualmente provviste di un unico addetto "amministrativo", intendendosi per tale la figura che si occupa di tutte le pratiche amministrative e contabili dell'impresa, comprese anche la raccolta, la preventivazione e l'organizzazione delle commesse.

Nella maggior parte dei casi, la funzione è svolta dallo stesso imprenditore.

Per tali motivi, l'obbligo della fatturazione elettronica è percepito come una più che probabile fonte di costi aggiuntivi per l'azienda, anche solo in termini di tempo richiesto.

L'avvento della E-fattura sarebbe meglio accetto se, assieme alla procedura di elaborazione ed invio telematico del documento fiscale, si accompagnasse un altrettanto "automatizzato" sistema per garantire l'incasso delle fatture emesse, anche ai sensi di quanto previsto dall'art. 83bis della legge 133/2008: un sistema di pagamento "coercitivo", nei tempi stabiliti dalla norma, da parte del committente dei servizi di trasporto, attraverso l'applicazione automatica delle sanzioni previste dalla stessa legge 133/2008 in caso di mancato rispetto dei termini.

Sul tema della fatturazione elettronica si osservano anche altri aspetti dai quali discendono ulteriori proposte, in risposta alle esigenze del settore, stante anche lo specifico regime previsto per l'autotrasporto in termini di emissione, registrazione delle fatture e liquidazione dell'IVA:

- eccessiva esiguità dei termini per la trasmissione della fattura elettronica al Sdl: appare più opportuno un tempo di 15 giorni dal momento dell'emis-

sione.

- Introduzione di controlli automatizzati sulla coerenza del documento emesso: dalla corrispondenza tra codice fiscale e partita IVA inseriti, al totale del documento rispetto alle righe che compongono la fattura ecc.
- Sanzioni: prevedere che per i primi 18 mesi dalla messa a regime del sistema della fattura elettronica non siano comminate sanzioni in caso di errori legati alla procedura e al contempo si attivi un sistema automatico di segnalazione degli errori e suggerimenti dei correttivi da adottare.
- Attivare un sistema per effetto del quale la fattura elettronica diventi lo strumento oggettivo per garantire il rispetto dei tempi di pagamento, come già previsti per legge, nonché lo strumento formale per la verifica che i corrispettivi richiesti siano idonei a garantire i costi sociali e della sicurezza.

Agevolazioni fiscali del settore

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

PROPOSTA

Considerate le principali tipologie di impresa che compongono il tessuto della categoria, fortemente connotata dalla presenza di imprese individuali, anche sotto forma di impresa familiare e di società di persone, con i soci illimitatamente responsabili quasi sempre riconducibili al nucleo familiare, ci sono elementi da definire imprescindibili.

In primis sono da difendere:

- le deduzioni forfettarie per spese non documentate;
- il recupero accise.

Sono anche da reintrodurre:

- le deduzioni forfettarie autisti relative alle trasferte internazionali scadute a fine 2018, eventualmente anche riducendo il numero minimo dei giorni per accedere alla misura.

Inoltre:

- lo snellimento delle procedure e la riduzione della complessità per accedere alla “Sabatini ter”, renderebbe più appetibile, perseguibile ed incentivante tale strumento per il rinnovo del parco veicolare.

INTERMODALITÀ E LOGISTICA

Investimenti

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Gli investimenti sulle infrastrutture portuali, aeroportuali e interportuali devono essere mirati su determinati progetti e non distribuiti a pioggia.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministero dei Trasporti; mondo politico.

PROPOSTA

Istituzione di un tavolo di coordinamento, almeno di livello regionale, per definire azioni e strategie di investimento sull'intermodalità e la logistica, al fine di utilizzare e implementare le strutture esistenti prima di realizzarne di nuove, con una regolamentazione dei flussi per specializzazione della struttura portuale, interportuale e aeroportuale.

Standard di qualità dei servizi offerti dalle infrastrutture esistenti

ESIGENZE INDIFFERIBILI DEL SETTORE

- Aumentare la "finestra" dei tempi per l'entrata e l'uscita dagli interporti;
- ridurre i tempi per le operazioni di cambio container;
- aumentare la sicurezza dei servizi che vengono sviluppati all'interno delle infrastrutture;
- rendere più efficienti le operazioni sui piazzali di sosta/attesa riducendo i tempi di carico e scarico delle merci;
- creare aree di parcheggio e servizi presidiate per i conducenti in attesa di carico/scarico.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Regionale; Nazionale.

PROPOSTE

- Definire standard minimi di qualità e di sicurezza dei servizi offerti dalle strutture;
- avviare, almeno a livello regionale, attività di rete e scambio di informazioni tra infrastrutture.

E-commerce e servizi di trasporto e logistica

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Regolamentare lo sviluppo dell'e-commerce per la distribuzione di merci e prodotti, soprattutto deperibili, nei centri urbani, rispettando il territorio e le regole contrattuali della logistica.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministero dei Trasporti, organizzazioni politiche.

PROPOSTE

- Definire un regolamento, per la distribuzione nei centri urbani delle merci acquistate su web, che preveda il rispetto del territorio e delle regole contrattuali della logistica;
- Adottare un codice comportamentale di categoria che sia sinonimo di professionalità, qualità, etica e rispetto dell'ambiente, da trasmettere in particolare alla clientela e, più in generale, alla cittadinanza, al fine di rilanciare l'immagine del settore attraverso un'idonea strategia di comunicazione;
- introdurre un fondo statale incentivante, pluriennale, per la sostituzione dell'attuale parco veicolare conto terzi fino a 35 q.li, con veicoli green, al fine di favorire la transizione ecologica nei centri urbani.

Golia 4.0

Cronotrasportati nel futuro

Golia: strumenti e servizi per l'autotrasporto

- Monitoraggio attività tachigrafica
- Geolocalizzazione e pianificazione
- Formazione
- Assistenza legale



Golia 4.0

La nuova versione della piattaforma Golia arricchita di innovative funzionalità e servizi. **Per supportare le aziende nella conformità normativa e l'ottimizzazione del trasporto.**

**Richiedi una
demo gratuita**



Visita il
sito web
goliaweb.it



golia
le ali dell'autotrasporto

GIURIDICO LEGALE

Pagamento servizi di autotrasporto ed esigibilità dei crediti

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Una delle problematiche più importanti dell'autotrasporto riguarda l'esigibilità dei crediti e i tempi di pagamento.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministero dei Trasporti; organizzazioni politiche

PROPOSTA

- Elaborazione di una proposta di legge sul rispetto dei tempi di pagamento;
- reintroduzione del testo originario dell'art.7 ter D. Lgs. 286/05;
- estensione della norma della corresponsabilità del committente.

Trasporto abusivo e irregolare

Concorrenza sleale da parte di:

- imprese/operatori in conto proprio
- terzisti agricoli
- imprese agricole non operanti su propri fondi
- imprese operanti in conto terzi internazionale con cabotaggio scorretto e dumping sociale.

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Contrastare in modo deciso il trasporto abusivo effettuato dal conto proprio, in particolare dai terzisti agricoli e, contemporaneamente, anche il trasporto non regolare effettuato soprattutto dalle imprese di trasporto straniere che violano le norme del cabotaggio stradale, anche facendo leva sul dumping sociale.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale, locale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Organi di controllo; Ministero dei Trasporti; organizzazioni politiche.

PROPOSTA

- Attuare una forte e significativa iniziativa di lobby (campagna di comunicazione) a tutela delle imprese di autotrasporto in conto terzi regolari;
- modificare con apposita riforma la legge quadro di settore, datata 1974, in particolare sul conto proprio, con rivisitazione del campo di applicazione della dichiarazione di trasporto di cose in conto proprio;
- introduzione del CMR digitale per ridurre al minimo la violazione della norma sul cabotaggio e facilitare il controllo delle forze dell'ordine;
- monitorare i movimenti dei veicoli che entrano in Italia tramite forme di rilevazione automatica del numero di targa;
- ribadire che l'azienda agricola può trasportare solo i propri prodotti e che i terzisti agricoli non possono effettuare trasporti di merce a nessun titolo.

Lesioni stradali

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Modificare la materia giuridica riguardante le lesioni stradali gravi.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministeri dei Trasporti e dell'Interno; mondo politico.

PROPOSTA

- Per il reato previsto dall'art. 590 C.P. (lesioni personali colpose), che viene applicato nel caso di incidenti stradali con colpa grave, si chiede l'introduzione della procedibilità solo su querela di parte;
- si propone di modificare il Codice Penale portando a 60 gg l'attuale limite di 40 gg. previsto per la prognosi.

Tariffe di trasporto

La liberalizzazione delle tariffe ha creato, per il settore del trasporto in conto terzi, le condizioni per essere poco remunerativo, al punto da rendere difficile l'evoluzione e l'innovazione delle imprese in attività, divenute poco attrattive nei confronti dei giovani e conseguentemente riducendo drasticamente il ricambio generazionale.

ESIGENZE INDIFFERIBILI DEL SETTORE

- Reintroduzione dei costi minimi e contestuale introduzione, anche con il contributo della fattura elettronica, di un sistema di controllo sistematico della sua applicazione, con la previsione di significative sanzioni per chi non rispetta la norma;
- costituzione di un pool di giudici competenti in materia per area territoriale, ai quali adire per dirimere l'eventuale contenzioso.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministero dei Trasporti; mondo politico.

Questione Austria

Dai tempi degli Ecopunti, l'Austria ha sempre ostacolato il trasporto estero di transito, soprattutto italiano e tedesco, sul proprio territorio. Negli ultimi anni ha introdotto un personale e, per certi versi, bizzarro calendario di divieti di circolazione variamente articolato, diverso da Land a Land, sia a causa di eventi o di festività locali sia, soprattutto, legati alla classificazione Euro dei mezzi, penalizzando fortemente le nostre imprese e quelle tedesche. Tutto ciò, recentemente, si è amplificato con l'estensione dei divieti settoriali e il contingentamento sul numero massimo di veicoli/h di attraversamento in determinate date.

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Richiesta d'intervento nei confronti della Comunità Europea.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale; Comunitario

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministero dei Trasporti; mondo politico.

PROPOSTA

Segnalazione per richiesta di emissione di provvedimenti sanzionatori comunitari nei confronti dell'Austria.

Riforma fallimentare e creditore artigiano privilegiato

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Riconoscimento del credito.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

PROPOSTA

E' stato rilevato come molti tribunali non riconoscano all'impresa artigiana, come definita dall'art. 3 della L. 08/08/1985 n. 443 e annotata nella sezione speciale del registro delle imprese presso le Camere di Commercio Industria Artigianato ed Agricoltura, l'ammissione del proprio credito in via privilegiata. Contestualmente, molti tribunali, non considerano l'impresa artigiana in quanto tale, ma considerano solamente il "lavoratore autonomo artigiano", quindi solamente le ditte individuali, talvolta escludendo i soggetti con lavoratori subordinati e con un fatturato generalmente inferiore a 380.000 euro. Si chiede il riconoscimento del privilegio all'impresa artigiana iscritta all'Albo delle Imprese Artigiane in quanto tale, senza limitazioni.

Legge quadro per l'artigianato

Limiti dimensionali.

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Ampliamento dei limiti dimensionali.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Governmento; Parlamento; organizzazioni politiche.

PROPOSTA

Allineare almeno al numero di 15 gli addetti complessivi per l'impresa di auto-transporto, come già previsto per altre imprese di servizio.

Si chiede la modifica della Legge 08/08/1985 n. 443.



“LA MIA IMPRESA CONTA, PER QUESTO HO SCELTO SCANIA”

Non è solo una questione di costi da ridurre. Integrando i nostri prodotti con i nostri servizi è possibile incrementare l'intera redditività aziendale, migliorando la produttività di ogni mezzo e di ogni autista, anche di quelli più esperti.

SCANIA.
PER L'UNICA IMPRESA CHE CONTA. LA TUA.

SCANIA

TECNICO NORMATIVO

Formazione conducenti

Il conducente è sempre più soggetto ad obblighi formativi e ad una costante e continuativa formazione tecnica, spesso non obbligatoria ma necessaria, per dimostrare la propria professionalità. La formazione è spesso duplicata o non armonizzata.

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Rivedere i contenuti formativi, a volte ripetuti all'interno dei vari percorsi formativi obbligatori, e la distribuzione delle ore di aggiornamento all'interno del periodo che intercorre tra un aggiornamento e l'altro (a titolo di esempio aggiornamento CQC anziché 35 ore ogni 5 anni, 7 ore all'anno per 5 anni), dando in questo modo la possibilità alle aziende di organizzare al meglio l'impiego del personale e avere nel contempo un sistema di formazione continua.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale; regionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministero dei Trasporti; mondo politico

PROPOSTA

Istituzione di un libretto formativo elettronico dei conducenti professionali comprendendo tra questi anche i soggetti con patente B e quelli che oggi impropriamente sono definiti *drivers*, per attestare la professionalità del titolare, referenziare lo stesso ed, infine, evitare di aggiornarsi più volte sullo stesso argomento anche se in percorsi diversi.

Revisioni e collaudi mezzi pesanti

A causa, da una parte, dell'impossibilità di assumere nuovo personale in sostituzione di quello destinato alla pensione e, dall'altra, dell'aumento delle mansioni assegnate, la situazione delle Motorizzazioni provinciali risulta essere sempre più drammatica. La conseguenza è l'aumento dei disservizi a danno delle imprese, non solo dell'autotrasporto ma in primis dell'autoriparazione.

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Privatizzare la revisione dei mezzi pesanti, compresa la revisione dei rimorchi, al pari di quanto fatto precedentemente per gli autoveicoli fino a 3,5 tonnellate di massa complessiva per il trasporto di cose e per gli autoveicoli fino a 16 posti se destinati ai viaggiatori.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministero dei Trasporti; mondo politico.

Ufficio merci delle Motorizzazioni provinciali del Veneto

Per alcune pratiche amministrative relative all'autotrasporto in conto terzi, ad oggi si rileva una difformità nella documentazione richiesta e nell'erogazione del servizio.

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Uniformare le richieste di documentazione e l'erogazione del servizio almeno a livello Veneto ma, successivamente, su tutto il territorio nazionale.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Locale; regionale; nazionale.

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Motorizzazioni provinciali del Veneto e coordinamento regionale delle stesse.

PROPOSTA

Avviare per ogni singola provincia la raccolta delle criticità (a titolo di esempio: ritardi nelle pratiche di immatricolazioni e collaudi), per poi redigere un documento da presentare ai responsabili delle varie aree del Veneto e al coordinatore regionale della Motorizzazione.

Tempi di guida e di riposo conducenti

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Revisione del Regolamento (CE) 561/2006 con introduzione di elementi di maggiore flessibilità nella applicazione dei tempi di guida e riposo dei conducenti.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministero dei Trasporti, Ministero dell'Interno.

PROPOSTE

Considerato che le deroghe nazionali al regolamento (CE) 561/2006 dovrebbero riflettere l'evoluzione nel settore del trasporto su strada e limitarsi a quegli elementi che, attualmente, non sono soggetti a dinamiche concorrenziali, si richiede una deroga italiana relativamente al Regolamento (CE) 561/2006 in merito al rientro fino a 2 ore in caso di successivo inizio riposo settimanale.

In alternativa o provvisoriamente, si richiede una circolare del Ministero dell'Interno che sostenga, nell'applicazione della deroga dell'articolo 12, la legittima possibilità di derogare sino ad un massimo 2 ore la guida giornaliera al fine di raggiungere, per il solo riposo settimanale:

- il domicilio/residenza/alloggio prenotato del conducente;
- la sede/unità locale/parcheggio dell'impresa;
- il destinatario delle merci con possibilità di parcheggiare il mezzo.

Si chiede altresì l'applicazione di tutte le deroghe possibili, come peraltro fatto in Germania, Croazia, Repubblica Ceca, Danimarca, Irlanda, Polonia, dove ne sono previste 16 anziché le sole 5 adottate in Italia, che risulta essere lo Stato membro continentale con minor deroghe attuate.

Inoltre, si richiede, nel caso di emergenza, come ad esempio per fenomeni atmosferici, qualora confermato da atto del Prefetto, la concessione automatica ed indifferenziata in base all'articolo 12 del Regolamento (CE) 561/2006.

Trasporto Rifiuti

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Totale abolizione sistemi di gestione dei rifiuti analoghi al Sistri.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Nazionale

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ministero dei Trasporti e dell'Ambiente

PROPOSTA

Qualora sia necessario un nuovo sistema di tracciabilità, lo stesso deve essere totalmente gratuito e avere una congrua fase di sperimentazione con analisi dei risultati coinvolgendo le Associazioni di categoria.

CONTRATTUALE

Costo del lavoro del personale autista

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Ridurre il costo del lavoro del personale autista e armonizzarlo a livello europeo.

I DATI DEL SETTORE

Molte sono le differenze nel settore dell'autotrasporto: un dettagliato raffronto tra le condizioni di lavoro e i salari degli autisti di veicoli industriali dei paesi comunitari evidenzia enormi differenze a favore delle imprese che hanno sede nei Paesi dell'Est. Un esempio su tutti: il costo chilometrico di un conducente di veicolo immatricolato in Italia è di 0.43 euro, mentre quello di un autista di camion bulgaro è di 0,11 euro.

Il valore medio del salario lordo annuale di un autista di autotrasporto internazionale passa dai 55.810 euro del Belgio ai 15.859 euro della Bulgaria. L'Italia è al secondo posto, con 51.219 euro, seguita da Lussemburgo (49.014 euro), Francia (45.852 euro) e Germania (45.393 euro). Chiudono la graduatoria Ungheria (18.957 euro), Lituania (18.008 euro) e Romania (17.868 euro).

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Regionale; nazionale; comunitario.

PROPOSTE

In considerazione del fatto che la commissione UE non può intervenire legiferando con potere vincolante su questo tema perché ha solo competenza orientativa tesa a coordinare le varie politiche economiche e, che i suoi interventi sono limitati su minimi orario di lavoro, orari di guida e di riposo degli autisti, tutela risarcitoria sugli infortuni e, ambiente e sicurezza del lavoro, a livello nazionale, possiamo agire sulla contribuzione Inps e Inail. Una proposta può riguardare la riduzione delle aliquote Inps mentre, per quanto riguarda l'Inail, si può abbassare la tariffa di premio previsto.

In occasione dell'ultima legge di stabilità le proposte presentate sono state molte. Il risultato più eclatante ha riguardato proprio la riduzione dei premi Inail ma per quanto riguarda il settore del trasporto alla data non abbiamo ancora nulla di ufficiale.

A livello regionale chiediamo invece una convenzione con Inail attraverso il COBIS per attuare il sistema SGSL nel settore trasporto merci. SGSL significa dotarsi di un'organizzazione che consenta un'agevole ma efficace gestione degli aspetti di salute e sicurezza sul lavoro. Adottare SGSL consente di accedere alla richiesta di riduzione del tasso di premio da corrispondere (28% in meno su 10 lavoratori) all'Inail. I sistemi adottati finora sono stati costruiti sulle imprese di più grandi dimensioni e, pertanto, si tratta di realizzarlo ad immagine e somiglianza delle nostre imprese.

Carenza di personale viaggiante qualificato, soprattutto giovane

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Favorire l'inserimento nel mercato di nuovi qualificati autisti, soprattutto giovani.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Regionale; nazionale.

INTERLOCUTORI PRINCIPALI

Ebav di categoria, sindacati dei lavoratori

PROPOSTA

La carenza di personale in un'economia che cresce è presente in tutti i settori del Veneto ma in modo particolare nel settore trasporto. Per capire meglio l'effettivo valore del fenomeno, si propone uno studio sulla situazione demografica degli autisti assunti nelle nostre aziende e una verifica della Vacancy presenti nelle aziende stesse. Si propone altresì di lavorare sull'immagine simbolica della mansione di autista e contestualmente, a livello regionale, di creare nuove prestazioni Ebav a sostegno dell'inserimento, come dipendenti, dei giovani che acquisiscono patenti superiori o CQC, stipulare convenzioni tra associazioni di categoria e autoscuole per abbassare il costo di mercato relativo all'acquisizione di patenti superiori o CQC.

Al Ministero si propone invece di istituire un fondo nazionale strutturale che preveda un contributo una tantum sul costo di acquisizione della patente superiore o CQC.

Riconoscimento del trasporto merci tra le attività usuranti (ossia lavori particolarmente faticosi e pesanti previsti dal decreto 67/2011)

ESIGENZA INDIFFERIBILE DEL SETTORE

Prevedere uno specifico percorso di anticipazione dell'uscita dei lavoratori autisti.

AMBITO / AREA DI INTERVENTO

Regionale; nazionale.

PROPOSTE

Adottare il meccanismo denominato RITA (rendita integrativa temporanea anticipata) come nuova prestazione di previdenza complementare.

Favorire l'adozione di prestazioni di sostegno alle persone e alle aziende che si iscrivono ai fondi regionali della previdenza complementare e l'utilizzo della quota welfare da erogare al lavoratore anche come quota di adesione alla previdenza complementare attraverso il versamento ad un fondo negoziale dell'artigianato.



La voce dell'autotrasporto veneto

Sponsor & Partners





Confartigianato Imprese Belluno

Piazzale Resistenza, 8 | Belluno
Tel. 0437 933111 | Fax 0437 1683007
segreteria@confartigianatobelluno.eu



Confartigianato Imprese Padova

Via Masini, 6 | Padova
Tel. 049 8206311 | Fax 049 8206161
upa.padova@upa.padova.it



Confartigianato Polesine

Via Antonio Bonatti 20 | Rovigo
Tel. 0425 474772 | Fax 0425 1880164
info@confartigianatopolesine.it



Confartigianato Imprese Marca Trevigiana

Piazza delle Istituzioni 34/a | Treviso
Tel. 0422 433300 | Fax 0422 433330
info.prov@confartigianatomarcatrevigiana.it



Confartigianato Imprese Città Metropolitana di Venezia

via Lombardi, 19 | Marcon
Tel. 041 4564511
segreteria@upavenezia.it



Confartigianato Imprese Verona

Via Selenia, 16 | Verona
Tel. 045 9211555 | Fax 045 9211599
info@confartigianato.verona.it



Confartigianato Imprese Vicenza

Via Enrico Fermi, 134 | Vicenza
Tel. 0444 392300 | Fax 0444 961003
info@confartigianatovicenza.it



Via Torino, 99 - Venezia Mestre
tel. 041 2902968 - fax 041 2902953

email: segreteriacategorie@confartigianato.veneto.it