



18/07/2018

8ª Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni Senato della Repubblica Audizione UNATRAS

L'UNATRAS (Unione Nazionale Associazioni Trasporto Merci) è il coordinamento unitario delle Associazioni che rappresentano il 90% delle imprese dell'autotrasporto merci.

Dopo le richieste di incontro inviate al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Toninelli, a seguito delle mancate risposte su temi fondamentali, quali la mancata emanazione del provvedimento relativo alle deduzioni forfettarie per le spese non documentate, le Associazioni aderenti ad UNATRAS hanno deciso di procedere con la dichiarazione di fermo nazionale dei servizi di trasporto dal 6 al 9 agosto, come comunicata alla Commissione di Garanza degli Scioperi.

Tra le questioni più urgenti l'emergenza era relativa alle deduzioni forfettarie per le quali le piccole imprese di autotrasporto in contabilità semplificata (circa 33.000) attendevano il comunicato dell'Agenzia Entrate senza il quale non hanno potuto procedere con le dichiarazioni dei redditi relative al 2017, il cui termine era già scaduto il 30 giugno, per cui dovranno anche pagare lo 0,40% per gli interessi di mora.

Il 16 luglio u.s. è infine arrivato il comunicato del MEF con importi molto al di sotto di quelli attesi dalla categoria su cui le imprese avevano già fatto affidamento.

Le altre questioni, non meno importanti, sono esplicitate di seguito.

DEDUZIONI FORFETARIE SPESE NON DOCUMENTATE

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, alle ore 20.20 del 16 Luglio 2018, ha diffuso il comunicato stampa n° 112 con il quale sono stati resi noti gli importi delle deduzioni forfettarie di spese non documentate per il periodo di imposta 2017:

- Trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore **ALL'INTERNO DEL COMUNE IN CUI HA SEDE L'IMPRESA** = euro 13,3 per ogni trasporto (35% di euro 38,00)
- Trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore **OLTRE IL COMUNE IN CUI HA SEDE L'IMPRESA** = euro 38,00 per ogni trasporto

La deduzione spetta una sola volta per ogni giorno di effettuazione di trasporti, indipendentemente dal numero dei viaggi.

Il comunicato del MEF stabilisce anche la misura relativa al contributo al Servizio Sanitario Nazionale versato sui premi di assicurazione per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non inferiore a 115 Q.li: fino ad un massimo di euro 300,00 per ciascun veicolo.

Peraltro dall'anno scorso è stato introdotto un codice tributo ma la categoria non è mai stata informata sul vero tiraggio della misura. E' necessario che siano resi pubblici i veri numeri.

È appena il caso di affermare che le somme riportate nel comunicato del MEF, disattendono le aspettative delle imprese: la categoria aveva fatto affidamento su euro 51,00 oltre il comune e euro 17,85 in ambito comunale!



Con questa differenza, ogni impresa pagherà maggiori imposte per importi fino a 2.500 euro. Ma venendo al metodo, rimane sconcertante l'atteggiamento del Ministro Toninelli che, nonostante le ripetute richieste, non si è curato minimamente di avviare un confronto con la categoria ed ascoltare le problematiche che ogni giorno affliggono le imprese di autotrasporto e che frenano il rilancio dell'economia.

È oltremodo preoccupante che il Ministro Toninelli, assumendo questo atteggiamento, disattenda palesemente uno dei principali punti cardine sui cui si fonda il codice che regola questo settore in caso di sciopero:

“si rende indispensabile, per un positivo confronto che produca lo sviluppo di avanzate relazioni industriali, un concreto impegno del Governo a svolgere un'azione efficace tendente a realizzare: un contenimento programmato di tutti i costi diretti ed indiretti gravanti sul settore; una consultazione costante, e possibilmente preventiva delle organizzazioni firmatarie che attuano il presente codice; il raggiungimento di obiettivi di competitività del settore in campo nazionale e comunitario; la realizzazione di una politica organica che dia come risultato profondi mutamenti strutturali del settore“.

Le richieste di incontro avanzate al Ministro, sono drammaticamente in sintonia con gli impegni sanciti dal codice di autoregolamentazione e che coloro che si alternano alla guida del Dicastero dei Trasporti, dovrebbero avere bene in mente.

UNO SGUARDO AL SETTORE

Sono 117.784 (al 31.12.2017) le imprese di autotrasporto iscritte alla CCIAA; di queste 81.103 (68,86% del totale) sono imprese artigiane (sino a 8 addetti): tutte rivendicano il diritto al confronto ed al lavoro.

Il sistema trasportistico italiano, è uno dei settori maggiormente colpiti dalla congiuntura economica: dal 2008 al 2017 **26.946 imprese di autotrasporto cessate**.

Ma nonostante ciò la gomma rappresenta la principale modalità di trasporto con un quota dell'85%. E' impensabile nel medio periodo fare a meno di un settore strategico ed indispensabile per l'economia italiana. Bisogna rimetterlo in condizione di operare ed essere competitivo.

Per risollevarlo occorrono immediati interventi sui mali che lo affliggono: elevati costi di gestione e conseguente dumping sociale perpetuato dalle imprese estere, assenza di una incisiva politica europea che promuova condizioni di partenza uguali per tutti, carenza di valori indicativi di riferimento che garantiscano sicurezza stradale ed adeguatezza sociale.

In queste condizioni in Italia “sbarcano” ogni giorno flotte di camion targati Polonia, Romania, Bulgaria, Slovacchia ed altri Paesi dell'Est UE; in questi territori il salario minimo di riferimento è inferiore a euro 500/mese mentre il costo del gasolio per autotrazione è pari a euro 1,09 per la Bulgaria, euro 1,16474 per la Polonia e di euro 1,26 per Romania e Slovacchia. A maggio 2018 il prezzo del gasolio in Italia era pari a euro 1,50: dai 24 ai 40 centesimi in più a litro!!

Soltanto i vettori polacchi, in Europa, hanno incrementato l'attività di cabotaggio del 120% (Lituania= +109% - Repubblica Ceca= +152% - Slovacchia= +116%.

Per l'autotrasporto italiano con queste differenze non c'è partita! Non si può competere.



COSA SI PROSPETTA

QUESTIONI ECONOMICHE - I TAGLI PROGRAMMATI

Al mancato riconoscimento degli importi attesi per le deduzioni forfetarie si aggiunge:

- taglio sul fondo destinato ai pedaggi autostradali (48 milioni di euro in meno nel 2019 e 2020)
- taglio riservato al rimborso delle accise (fondo decurtato del 15% a partire dal 1° Gennaio 2019: 254.655.000 euro in meno).

Così l'autotrasporto italiano collassa!

REGOLE

Il Governo italiano faccia la voce grossa con l'Europa e si impegni per:

- armonizzare le condizioni di lavoro delle imprese europee, almeno in tema di costo del lavoro e costo del carburante!
- ribadire che la normativa europea non può prevedere ulteriori liberalizzazioni almeno sino a quando non vi siano uguali condizioni di partenza tra gli operatori del mercato unico europeo.
- portare le imposte sul gasolio sotto il 50% del costo complessivo alla pompa (in Italia tassazione ed accise incidono per il 59,9%, secondo posto per maggiori imposte applicate, prima di lei solo il Regno Unito).

COSTI DI RIFERIMENTO

I maggiori costi che devono sopportare le imprese di autotrasporto non aiutano certamente la sicurezza nella circolazione stradale.

Si chiede al Ministro Toninelli di ripristinare, nella formula originaria pubblicata dal MIT il 24.2.2015, i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio.

L'obiettivo è quello di coniugare la libera determinazione dei prezzi di trasporto, con l'esigenza di garantire che le operazioni di trasporto si svolgano nel rispetto delle norme di sicurezza della circolazione stradale e sociale.

CONTINGENTAMENTO BRENNERO

Il Governo del Tirolo Austriaco, il 22 Marzo 2018, ha emanato un provvedimento (per motivi ambientali) che impone il contingentamento del transito dei mezzi pesanti in territorio austriaco; una limitazione cadenzata di 300 mezzi pesanti all'ora, che ha creato e sta creando tutt'ora notevoli disagi alle imprese di autotrasporto che si trovano a transitare su questa direttrice di traffico: chilometri di coda con tutto ciò che ne consegue in termini di sicurezza, impatto ambientale e diminuzione della velocità commerciale.

Quello del Brennero e l'attraversamento del Tirolo rappresenta senz'altro l'asse più utilizzato per lo spostamento delle merci tra l'Austria e l'Italia, se al nuovo esecutivo sta veramente a cuore la convivenza con l'Europa senza vassalli e valvassori, che si facciano rispettare anche su questo argomento e determinino il ripristino immediato della regolarità nella circolazione! E' necessario per la tutela dell'autotrasporto ma soprattutto per l'economia nazionale, che ne subisce danni enormi, contrastare i divieti unilaterali imposti alle imprese.

INEFFICIENZE MOTORIZZAZIONI

Le imprese di autotrasporto lamentano da tempo la diffusa carenza di personale negli organici degli uffici territoriali delle motorizzazioni con conseguenze che, in particolare, si riversano sugli



autotrasportatori in termini di biblici allungamenti dei tempi di effettuazione delle operazioni di revisione dei veicoli pesanti che, per questi mezzi, va assolta ogni anno.

Effetti che ricadono sulle imprese che lavorano con l'estero in quanto con il solo foglio che annota la revisione posticipata (rispetto alla data di scadenza prevista sul libretto di circolazione), non possono circolare all'estero, ma anche sulla sicurezza di tutti gli operatori del settore e dell'intera comunità!

I veicoli vengono infatti sottoposti, ogni anno, a revisione per assicurare che circolino in condizioni di massima efficienza, tale da garantire la sicurezza e da ridurre il rumore e l'inquinamento.

A tal proposito, considerato che di una efficace implementazione del personale dipendente non se ne parla (il comma 565 della Legge di Bilancio 2018, autorizza, per il 2018, l'assunzione di 80 persone: una goccia d'acqua in un oceano), si chiede al Governo di modificare il codice della strada in maniera tale da consentire, con i necessari accorgimenti, la possibilità di effettuare anche le revisioni dei veicoli pesanti presso centri privati (come già accade per i veicoli sino a 35 Q.li di massa complessiva a pieno carico).

TEMPI DI PAGAMENTO

Un cambiamento dovrebbe esserci anche nei tempi di pagamento dei servizi di trasporto: spesso da 90 a 180 giorni di attesa prima di incassare!

Questo Governo dovrebbe coerentemente prendersi a cuore anche questa problematica, introducendo innovazioni che producano effetti concreti nella velocizzazione dei tempi di pagamento come quella, ad esempio, di estendere a tutti (oggi condizione valida solo per le imprese in contabilità ordinaria: legge di Bilancio 2017, commi da 17 a 23), la possibilità di pagare le imposte solo al momento in cui viene incassata la fattura e, di rendere deducibili le fatture passive solo quando pagate.

FATTURAZIONE ELETTRONICA

L'autotrasporto non merita di essere figlio di un Dio minore, neppure in termini di fatturazione elettronica di carburanti.

La proroga al 1° Gennaio 2019 è stata concessa per tutte le imprese che si riforniscono presso distributori stradali di carburanti ma non a quelle che attingono alle cisterne private come nel caso delle numerosissime aziende di autotrasporto che aderiscono a consorzi e cooperative che, oltretutto sono ancora in attesa di avere chiarimenti operativi come nel caso della c.d. "compensazione" (tra la fattura emessa dal consorzio per la vendita del carburante e quella del consorzio per i servizi di trasporto prestati).

Una disparità di trattamento che crea disagi e confusione e che pertanto si chiede di recuperare estendendo la proroga anche a chi effettua il rifornimento presso cisterne private di carburante.

SBLOCCO TRASPORTI ECCEZIONALI

Incertezza e difformità di comportamento sono state denunciate anche in materia di modalità di rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali.

La Direttiva MIT n. 293/2017, del 15 Giugno 2017, la cui elaborazione si è avviata dopo che l'incidente del 28.10.2016 in cui era stato coinvolto un trasporto eccezionale di coils e che aveva fatto riemergere tutte le difficoltà mai risolte di questo comparto, non ha ottenuto l'effetto desiderato, la situazione di criticità è rimasta immutata se non peggiorata perché nessun Ente si vuole assumere responsabilità.

La stragrande maggioranza degli enti territoriali è ben lungi dalla realizzazione di un "catasto delle strade" (1992= Art. 401, DPR 495/92 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice



della Strada) che indichi i transiti più sicuri e, gli oneri per l'effettuazione delle opportune e preliminari verifiche, confliggono, spesso, con le disponibilità economiche degli Enti territoriali; da ciò deriva un maggiore irrigidimento delle procedure e la richiesta sistematica di asseverazioni dello stato delle infrastrutture a carico delle imprese richiedenti l'autorizzazione al transito.

Lo sportello unico previsto dalla Direttiva per dare ai vari enti uniformità di comportamenti, è stato attuato da pochissime virtuose realtà territoriali, occorre che il Governo ne stimoli la sua attuazione .

Il problema del transito in sicurezza nelle infrastrutture viarie, non riguarda soltanto i trasporti eccezionali e/o in condizioni di eccezionalità.

Le criticità di ponti, cavalcavia e sovrastrutture viarie che sistematicamente stanno emergendo in più parti del sistema stradale italiano, rischiano di isolare regioni importanti.

Queste carenze frenano irrimediabilmente lo sviluppo delle economie che interessano il Paese, il Ministro Toninelli non può esimersi da un intervento immediato in materia.

REVISIONE DIVIETI DI CIRCOLAZIONE

Così come non si può ulteriormente lasciare in sospeso un intervento organico in tema di “divieti di circolazione” che riesca a contemperare le esigenze di sicurezza stradale, con gli effetti che i divieti stessi determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.

La normativa di riferimento è purtroppo datata e ogni anno le rappresentanze vettoriali ma anche della committenza e della logistiche, sollecitano il Ministero a impostare integralmente e su basi diverse il calendario dei divieti, affinché i giorni dei divieti non siano oggetto di continue negoziazioni con i Ministeri dei Trasporti (competente alla decretazione) e dell'Interno (Prefetture e Polizia Stradale), con ANAS e AISCAT (gestioni stradali e autostradali), e le deroghe possano essere autorizzate su basi di maggiore certezza, soprattutto per quanto riguarda i trasporti di merci deperibili (agro-alimentare), le esigenze di continuità produttiva (cicli industriali), logistica (intermodalità e trasporti internazionali) e commerciale (grande distribuzione e e-commerce).

Ad esempio, il TAR del Lazio si è recentemente pronunciato in merito al ricorso presentato dal CODACONS in materia di divieti di circolazione ed in particolare sulla possibilità di conseguire permessi in deroga.

A seguito di tale sentenza, alcune Prefetture hanno sospeso il rilascio dei permessi in deroga in attesa di determinazioni – precisazioni del Ministero competente determinando difficoltà operative e danni economici a tutte le imprese dei settori interessati.

L'autotrasporto italiano si auspica che, quanto prima, sia convocato dal Ministro Toninelli, avviando così un percorso per dare la giusta attenzione a queste e a tutte le altre tematiche che necessitano di essere affrontate per la competitività del settore.

Rispetto a tutto ciò ed ai conseguenti sviluppi sulla proclamazione di fermo, qualsiasi decisione non potrà che essere presa alla luce dell'andamento del confronto con il Governo.

Ma auspichiamo altresì che questa Commissione ed il Parlamento italiano possano autonomamente perseguire soluzioni che il “contratto di governo” non ha purtroppo previsto.