

PATTO DI FIUGGI

Albo degli Autotrasportatori

Si riporta il documento finale a seguito degli "Stati generali delle Associazioni dell'autotrasporto", evento tenutosi a Fiuggi il 17 e 18 ottobre 2014.

STATI GENERALI DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA DELL'AUTOTRASPORTO FIUGGI 17/18 OTTOBRE 2014

Premessa

Gli Stati Generali delle associazioni dell'autotrasporto di cose per conto di terzi si sono riuniti per la prima volta al fine di contribuire unitariamente alla individuazione di idee comuni in grado di affrontare al meglio le problematiche che le trasformazioni economico – sociali hanno posto loro innanzi. Il tentativo delle associazioni di categoria, sorretto dalla mediazione tecnico-scientifica dell'Albo degli Autotrasportatori e dal supporto tecnico dei ministeri dell'Interno, del Lavoro e dei Trasporti, non si sovrappone alla naturale dialettica interna ed esterna delle medesime ma rappresenta una moderna novità di confronto che va perseguita nel tempo.

Semplicità e legalità

Le associazioni hanno ritenuto di intraprendere una strada di riforme e semplificazioni dell'impianto normativo che ha come obiettivo anche quello di regolare diversamente i rapporti tra impresa e committenza. Una maggiore libertà di rapporti negoziali deve passare attraverso un impianto di regole semplici, che non appesantiscono l'attività delle imprese e che soprattutto tutelino le imprese regolari.

Gli Stati Generali delle associazioni dell'autotrasporto hanno riunito per due giorni circa 90 delegati in rappresentanza di 9 associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale e 3 ministeri (Interno, Lavoro e Trasporti). Tutte le associazioni presenti a Fiuggi (Anita, Confartigianato Trasporti, Confcooperative, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, Sna Casartigiani, Unitai) hanno condiviso questo documento di sintesi finale frutto delle attività dei quattro tavoli di lavoro (Normative, Lavoro, Albo, Europa) attivati nell'ambito della due giorni.

Filiera

A partire dal committente, o da un operatore che svolga servizi integrati di deposito, movimentazione e/o lavorazione della merce che implica rottura dicarico, i passaggi dovranno essere al massimo 2: primo e secondo vettore. Fatto salvo questo principio, in caso di passaggi successivi al secondo, i servizi resi devono essere retribuiti allo stesso prezzo del trasporto percepito dal secondo, verificabile con l'obbligo di esibizione della fattura dietro semplice richiesta.

Semplificazione

Nell'ottica di una generale semplificazione burocratica e normativa, la scheda di trasporto va da subito eliminata. Sui divieti di circolazione è necessaria una revisione in tempi brevi, da prevedere già per il calendario 2015, sulla base delle indicazioni già espresse dalle associazioni di categoria. La semplificazione sarà approfondita nel corso di successive riunioni organizzate dalle associazioni di categoria.

Accesso alla professione e al mercato

La polizza assicurativa di responsabilità professionale per dimostrare la idoneità finanziaria è valida solo per i primi due anni di esercizio. A partire dal terzo anno la idoneità finanziaria potrà essere dimostrata solo con bilanci/conti aziendali o fidejussione bancaria. Vanno riviste le norme sull'accesso al mercato finalizzate ad una maggiore razionalizzazione e ad una migliore tutela delle imprese italiane.

Responsabilità oggettiva (art. 174 e 178 CdS)

In vista dell'attuazione della delega sul CdS da parte del Governo, la responsabilità oggettiva (art 174 e 178 CdS) deve essere armonizzata con quanto prevede il regolamento comunitario 561/2006

Comitato Centrale, legalità e regolarità del mercato

Il Comitato Centrale deve essere messo in grado di cancellare dall'albo le imprese non in regola. Entro 6 mesi dovrà essere perfezionato l'incrocio delle banche dati già previste dalla normativa vigente (Inps, Inail). Contestualmente si dovrà procedere alla rimozione degli ostacoli giuridici ed operativi che bloccano la cancellazione delle imprese prive di veicoli.

L'Albo si caratterizzi sempre di più come un organismo di controllo sulla regolarità delle imprese. Il controllo deve essere costante nel tempo attraverso un incrocio delle banche dati che assicuri la trasparenza a favore di tutti i soggetti interessati, pubblici e privati. Si acceleri l'integrazione tra REN e

Albo e il passaggio di competenze dalle Province alle Motorizzazioni al fine di ripulire gli elenchi dalle aziende senza veicoli. Anche gli esami per l'accesso alla professione devono tornare in capo alle Motorizzazioni dei capoluoghi di Regione, mentre è necessario riformare la normativa della legge quadro dell'autotrasporto per avere il controllo del fenomeno del conto proprio.

Nel definire le norme attuative dovrà essere previsto un limitato periodo transitorio per consentire la piena e immediata applicazione dei principi sopra descritti utilizzando lo strumento dell'autocertificazione e comunque senza ulteriori oneri a carico delle imprese.

L'Albo deve inoltre:

- promuovere forme di certificazione di affidabilità delle imprese iscritte con meccanismi volontari e premianti;
- rilevare e rendere disponibili dati statistici certi sul settore;
- promuovere l'immagine della categoria anche attraverso la diffusione di questi dati, oltre a quelli relativi alla sicurezza e alla sempre maggiore tutela ambientale di cui si fa carico il settore;
- promuovere una unificazione delle norme e una semplificazione delle leggi sul settore in un testo unico normativo;
- curare la formazione diretta alle aziende e degli organi di controllo. Occorre anche accelerare la definizione di norme per l'aggiornamento periodico dei titolari di attestato di idoneità professionale.

Politiche comunitarie

Le politiche comunitarie sul trasporto stradale delle merci, nonché quelle sociali, preoccupano l'autotrasporto italiano per gli evidenti squilibri che esse non riescono ancora a correggere e che incidono gravemente sulla competitività del settore. Tali squilibri - che pongono in competizione imprese operanti sull'intero territorio comunitario alle condizioni dettate dal paese di provenienza - si manifestano principalmente in due ambiti: quello del cabotaggio e quello dei costi d'impresa.

Per quanto riguarda il cabotaggio, fermo restando che la prospettiva della completa liberalizzazione del trasporto resta un traguardo ineludibile, è opportuno - così come hanno compreso gli Stati membri, rinviandone l'avvio - che essa scatti in un contesto di maggiore armonizzazione delle norme comunitarie.

Le proposte emerse su questo punto sono:

- Contrastare il cabotaggio illegittimo attraverso un coinvolgimento della committenza e con l'inasprimento delle sanzioni, in particolare per la mancata segnalazione del passaggio di frontiera, rilevabile anche attraverso strumenti legati al pedaggiamento elettronico.
- Migliorare in quantità e qualità i controlli su strada da parte delle forze dell'ordine, attraverso l'incremento dei programmi di formazione.
- Giungere a definire un minimo salariale per gli autisti europei impegnati nei trasporti internazionali, mutuando, con le opportune specificità, quanto già avviene per altre categorie di lavoratori con una forte mobilità internazionale, per i quali questa regola è stata introdotta per evitare una delocalizzazione delle imprese determinata esclusivamente dal basso costo del lavoro.
- Chiedere un chiarimento interpretativo da parte del Comitato Trasporti Terrestri della Commissione Europea in merito al Regolamento 561/2006 relativo ai tempi di guida e di riposo, per garantire una maggiore flessibilità nella fase di rientro dell'autista e in fase di arrivo all'imbarco ferroviario/marittimo dei veicoli.

Firmato:

Anita, Confartigianato Trasporti, Confcooperative, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, SnaCasartigiani, Unitai

27/10/2014