

POLITICA | UNA SENTENZA DELL'ALTA CORTE UE RIAPRE LA POLEMICA

COSTI MINIMI

A VOLTE
RITORNANO

Unatras chiede il ripristino della norma abrogata e la questione si aggiunge ai nodi ancora in sospeso: il ritardo della circolare Inps per la decontribuzione degli autisti, le difficoltà dei controlli sui distacchi, l'aumento delle giornate di stop nel calendario. Unica buona notizia i segnali di sblocco da Bruxelles per **ferrobonus** e **marebonus**. Intanto le associazioni si spaccano sulle quote dell'Albo

di Umberto Cutolo

Ma che lingua parlano in Lussemburgo? Oltre al francese e al tedesco, tra le lingue ufficiali (ma solo dal 1984) c'è anche il lussemburghese, di ceppo germanico, ma con influenze e sonorità francesi, che viene insegnato a scuola, ma non è usato neppure dai quotidiani locali. E, soprattutto, neanche dall'Alta Corte di Giustizia europea nella famigerata sentenza del 4 settembre 2014 che contestò i «costi minimi della sicurezza», provocando l'abrogazione dell'altrettanto famigerato articolo 83 bis che li aveva introdotti e l'affidamento al ministero dei Trasporti l'elaborazione di costi d'esercizio, de-gradati a «costi di riferimento».

Eppure, quale che sia la lingua usata,

di certo qualcuno l'ha mal compresa, se a due anni di distanza, lo scorso 21 giugno, la stessa Alta Corte, è tornata sull'argomento per precisare che la contestazione non riguardava il principio dei costi incompressibili per la sicurezza, ma il fatto che ha calcolarli era un soggetto — l'Osservatorio della Consulta per la Logistica e l'Autotrasporto — «composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati», ma, una volta soppresso l'Osservatorio e affidata l'elaborazione dei costi minimi al ministero dei Trasporti, la legge europea «non osta a una normativa nazionale (...) in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore

a costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione nazionale». Altro che usciti dalla porta e rientrati dalla finestra! Con questa sentenza, i «costi minimi della sicurezza», che erano stati buttati dalla finestra, rischiano di rientrare dal portone principale. Perché, se dal punto di vista giuridico è evidente che la decisione dell'Alta Corte non potrà che influenzare il contenzioso attualmente ancora in corso, da quello politico la richiesta di una revisione della normativa è chiesta a gran voce dalla maggior parte delle associazioni dell'autotrasporto.

Ripristinare i costi minimi

Il governo, ha subito tuonato il presidente di FAI-Confrtrasporto (e vice

LE PRESE DI POSIZIONE SUI COSTI MINIMI



«Il governo dovrà rendere efficaci quelle norme così imprudentemente cancellate»

Paolo Uggè, presidente di FAI-Conftrasporto



«Dunque i costi minimi, determinati dal ministero dei Trasporti, sono pienamente legittimi... Il ministro dei Trasporti Delrio deve ripristinare questo meccanismo con valori certi ed esigibili»

Amedeo Genedani, presidente di Confartigianato Trasporti e di Unatras



«Prendiamo che il ministero – ufficialmente e con un'evidenza che possa essere tale da costituire monito a chiunque – stabilisca quali siano... i costi che possono assicurare che il prezzo del trasporto pattuito tra le parti, corrisponda al rispetto delle condizioni minime che garantiscano la sicurezza»

Anna Manigrasso, presidente di Assotir



«L'ordinanza dell'Alta Corte non esamina l' idoneità dei costi minimi a perseguire l'obiettivo della sicurezza e sui quelli emanati dal ministero deve ancora pronunciarsi (a gennaio, ndr) il Tar del Lazio»

Confetra, (in foto il presidente Nereo Marcucci)

presidente di Confcommercio), **Paolo Uggè**, «dovrà rendere efficaci quelle norme così imprudentemente can-

cellate». **Amedeo Genedani**, presidente di Confartigianato Trasporti (e presidente di Unatras) gli ha fatto eco:

«Dunque i costi minimi, determinati dal ministero dei Trasporti, sono pienamente legittimi e non contrari ai prin-

**Fare rifornimento, pagare i pedaggi e...altri servizi?
Giocati la carta vincente e richiedi la Carta DKV!**

Con DKV Euro Service al tuo fianco puoi:

- » fare rifornimento senza utilizzo del denaro contante in oltre 60.000 punti di accettazione in tutta Europa e circa 6.000 stazioni in Italia
- » pagare i pedaggi autostradali, trafori, ponti, traghetti, anticipo contanti, assistenza 24h e molti altri servizi
- » scaricare gratuitamente DKV App per smartphone e tablet e trovare tutte le stazioni convenzionate DKV

www.dkv-euroservice.com

Available on the App Store
GET IT ON Google play
Download on the Windows Store

You drive, we care.

POLITICA | UNA SENTENZA DELL'ALTA CORTE UE RIAPRE LA POLEMICA

cipi comunitari stabiliti dai Trattati europei», perciò, «il ministro dei Trasporti Delrio deve ripristinare questo meccanismo con valori certi ed esigibili, come abbiamo chiesto a più riprese al tavolo di confronto col Governo, per la tutela della sicurezza stradale e sociale».

Ancor più categorica **Anna Manigrasso**, presidente di Assotir: «Pretendiamo che il ministero — ufficialmente e con un'evidenza che possa essere tale da costituire monito a chiunque — stabilisca quali siano, a suo giudizio insindacabile — per ciascun tipo di servizio e per ciascuna tipologia di carico e di veicolo utilizzato — i costi che possono assicurare che il prezzo del trasporto pattuito tra le parti, corrisponda al rispetto delle condizioni minime che garantiscano la sicurezza di quel trasporto e la legalità della sua effettuazione».

Sull'altro versante, **Confetra** ha subito fatto notare che l'ordinanza «non esamina l'inidoneità degli stessi a perseguire l'obiettivo della sicurezza» e che sui costi minimi emanati dal ministero

deve ancora pronunciarsi il Tar del Lazio, il cui esame è previsto per il prossimo gennaio.

Ma la questione è politica: Unatras, infatti, il raggruppamento che raccoglie la maggior parte delle associazioni, ha messo nero su bianco la richiesta, scrivendo direttamente al presidente del Consiglio, **Matteo Renzi**, oltre che al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio**, e al sottosegretario con delega all'autotrasporto, **Simona Vicari**, per chiedere tout court il «ripristino dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto».

E, a ogni buon conto, nella lettera ha riproposto tutte le altre rivendicazioni rimaste in sospeso dopo l'incontro dello scorso 26 ottobre con la stessa Vicari su decontribuzione, antidumping, tempi di pagamento e — problema esploso all'ultimo momento — la revisione del calendario dei divieti. Il tutto fissando un termine perentorio (la fine di novembre) oltre il quale le associazioni

aderenti a Unatras «metteranno in campo le necessarie azioni a tutela della categoria».

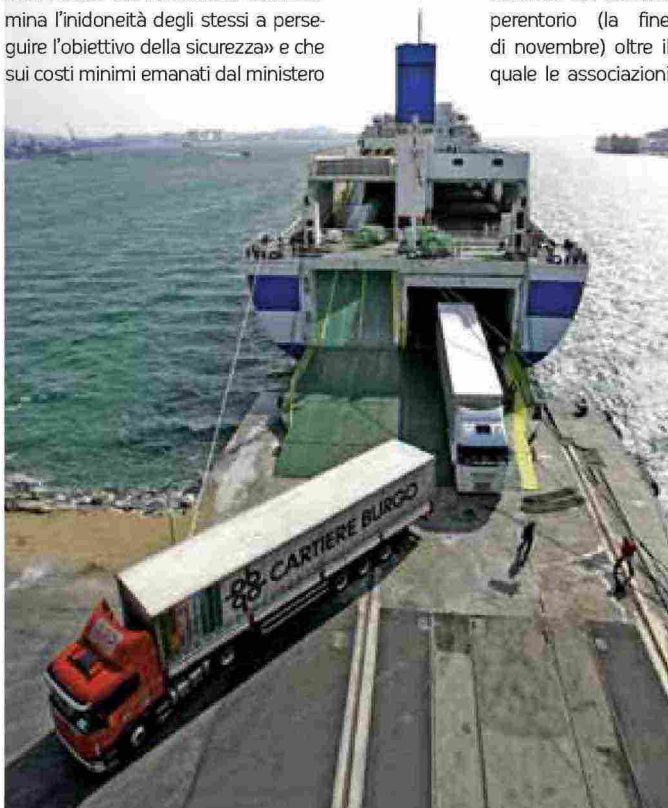
Decontribuzione in attesa dell'Inps

Di tutto il contenzioso in atto, certamente la misura più attesa è quella sulla decontribuzione per gli autisti che operano su tratte internazionali. Di fronte alle solite difficoltà create da Bruxelles, era stato trovato un escamotage: ricorrere al de minimis, cioè a quel meccanismo che consente erogazioni alle singole imprese al di sotto dei 100.000 euro in un triennio, senza incorrere nella denuncia per aiuti di Stato. Ma per far scattare il meccanismo occorre una circolare dell'Inps che ancora non si vede. «Non ci pare abbia una gran fretta di farla», ha osservato in una sua nota la **Fiap**, ma se dovesse arrivare troppo tardi — nel nuovo anno — i 65 milioni stanziati a questo scopo finirebbero in economia. E ancora non si sa cosa accadrà per il 2017.

E fa storcere la bocca anche il decreto attuativo delle norme antidumping sui distacchi, promesso dalla Vicari e arrivato effettivamente il giorno dopo l'incontro. Ma il provvedimento — che prevede la comunicazione obbligatoria preventiva a carico del datore di lavoro che, da uno Stato dell'Unione europea, intenda inviare in Italia il proprio personale distaccandolo presso un'altra impresa — «non può essere considerato una risposta efficace e sufficiente», afferma **Assotir**, «non solo perché interviene a oltre tre mesi dalla pubblicazione del Decreto legislativo, ma perché mancano ancora tutte le misure che rendano effettivamente individuabili e sanzionabili le pratiche di distacco non rispettose delle condizioni minime di retribuzione dei lavoratori distaccati».

Calendario sotto accusa

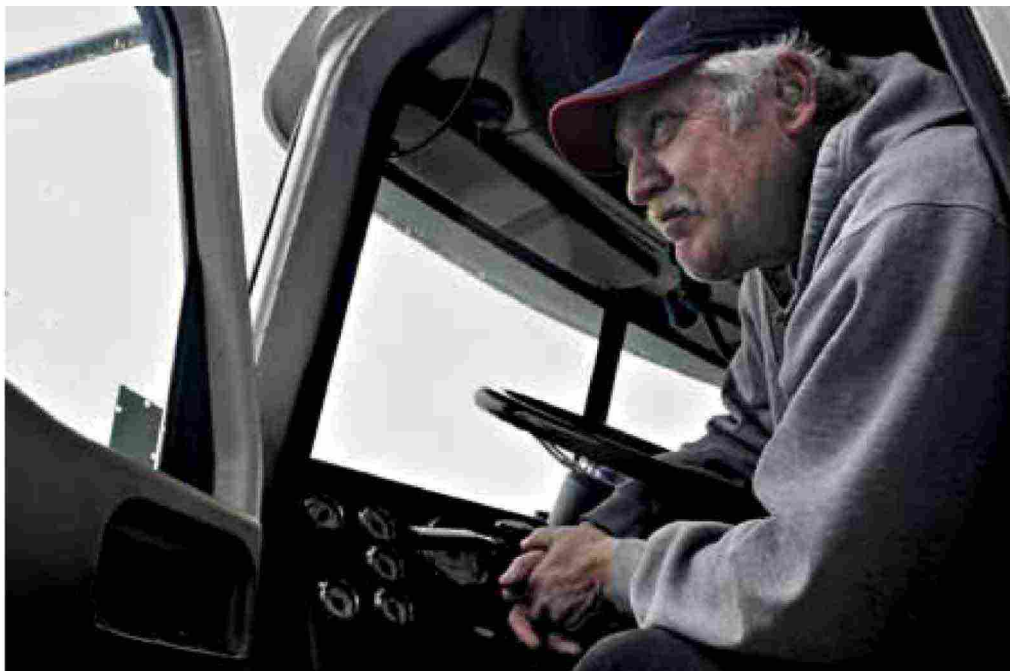
All'ultimo momento, poi, è riesplora (come ogni anno) la questione del calendario dei divieti di circolazione dei veicoli pesanti. L'ipotesi proposta dal ministero e dei Trasporti per il 2017, con un aumento delle giornate di stop, ha provocato la protesta congiunta di Unatras e Anita, che hanno ricordato come l'Italia presenti «il maggior numero di giornate di divieto della circo-



LE QUESTIONE IN VIA DI DEFINIZIONE

- sblocco da parte di Bruxelles del **ferrobonus** e del **marebonus** e definizione dei decreti per renderli applicabili
- conferma da parte ministeriale dei rimborsi delle accise

POLITICA | UNA SENTENZA DELL'ALTA CORTE UE RIAPRE LA POLEMICA



lazione rispetto a tutti gli altri paesi UE, alcuni dei quali — come Olanda e Danimarca — addirittura non fissano nessun divieto di circolazione durante l'anno».

Da noi, invece, ancora una volta, lamentano le due associazioni in una nota, «si è dovuto registrare non solo il mantenimento di tali giornate, ma anche una qualche remora a ricercare soluzioni alternative, che pure potrebbero essere adottate, come quella di prevedere che nelle giornate non festive incluse nel calendario sia disposto un divieto di sorpasso sulle autostrade e sulle strade a due corsie in alternativa al divieto di circolazione».

Ferrobonus e marebonus verso l'OK

Unica notizia positiva, in un contesto che Unatras «valuta negativamente», l'anticipazione da parte del ministro Delrio che i decreti su **marebonus** e **ferrobonus** hanno passato l'esame di tutte le Direzioni generali competenti dell'Unione europea, ma dopo un'attesa di 7-8 mesi che ha fatto slittare lo stanziamento triennale di quasi 200 milioni dal 2016-2018 al 2017-2019. In ogni caso, la lettera della Commissione che sblocca il **ferrobonus** è in partenza, mentre quella sul ma-

LE QUESTIONI DA SCIogliere

- la considerazione del governo dei "resuscitati" costi minimi
- una circolare Inps necessaria per sbloccare la decontribuzione degli **autisti sull'internazionale**
- le modalità con cui sanzionare la nuova normativa sui distacchi
- l'applicazione anche ai trasporti internazionali le misure antidumping contenute nel decreto legislativo 136/2016
- la definizione di un calendario (meno lungo) dei divieti di circolazione dei veicoli pesanti
- trovare una modalità per fissare tempi di pagamento certi per le imprese di autotrasporto
- l'applicazione anche ai trasporti internazionali del decreto

rebonus subirà qualche ritardo, ma non viene messa in discussione la sostanza dei due incentivi, tant'è che **Giancarlo Laguzzi**, presidente di Fer-Cargo, l'associazione delle imprese private che operano nel trasporto merci su ferro, ha criticato Bruxelles per i ritardi, ma ha rivolto un «plauso» allo staff ministeriale. «Anche grazie alla continua interazione con gli armatori», ha spiegato a *Uomini e Trasporti* **Antonio Cancian**, presidente di **Rete Autostrade Mediterranee (RAM)**, la società in house del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha lavorato ai provvedimenti, «abbiamo predisposto in tempi strettissimi, non solo le bozze dei due decreti, ma anche i documenti di accompagnamento per la notifica ufficiale alla Commis-

sione». Alla fine, ha aggiunto **Cancian** «la linea adottata da Bruxelles ci ha dato ragione, superando anche alcuni timori, forse eccessivi, che hanno caratterizzato l'iter di questi provvedimenti, in particolare sulla loro conformità al diritto comunitario in tema di aiuti di Stato».

L'equivoco delle accise

Ma la buona notizia degli incentivi all'intermodalità non basta a rasserenare un clima che, invece, si fa sempre più teso al punto che alcune interpretazioni di stampa sul decreto fiscale avevano fatto temere una riduzione della compensazione dell'accisa. Giunta insieme all'ennesima presa di posizione di un esponente di Confindustria — il presidente del Gruppo Lo-

gistica e Trasporti, **Pietro Ottolenghi** — contro gli «eccessivi» trasferimenti dello Stato all'autotrasporto, l'interpretazione ha immediatamente suscitato le preoccupazioni dell'Unatras. Mentre Uggè rispondeva a Ottolenghi («Vorrei ricordare che a usufruire delle risorse trasferite all'autotrasporto è proprio quel sistema produttivo che nei convegni chiede il taglio degli 'eccessivi' aiuti concessi al trasporto su gomma»), è dovuta intervenire il sottosegretario Vicari a rassicurare ufficialmente che «nulla cambia rispetto a quanto finora era previsto in materia».

Egli incontra al vertice?

Il fatto è che a minare i rapporti tra governo e associazioni, molto più dei temi concreti sono due fattori, uno di rilevanza strategica, l'altro di natura tattica. Il primo è la scomparsa dall'agenda dell'incontro, più volte richiesto dalle associazioni, di un coinvolgimento di palazzo Chigi (si è parlato di un incontro con il sottosegretario alla presidenza Luca Lotti), per evitare la circostanza — per usare le parole di

Uggè — che «le intese sottoscritte, non tutte di competenza del dicastero dei Trasporti sono spesso bloccate da altri ministeri».

È quello che sta accadendo, per esempio, con il ministero del Lavoro per risolvere la questione della decontribuzione una volta scaduto l'escamotage del de minimis. La riunione, sollecitata dalla sottosegretaria Vicari, si è svolta dopo pochi giorni, ma si è conclusa con un nulla di fatto, dal momento che il funzionario inviato dal Lavoro non aveva alcun potere decisionale. Il fatto che la richiesta di un coordinamento centrale di governo non compaia nell'ultima lettera di Unatras, dunque, non è certo un segno di distensione dei rapporti.

Spaccatura sull'Albo

Poi c'è la questione dell'Albo degli autotrasportatori. La delibera sulle quote di iscrizione per la prima volta ha visto dividersi le associazioni. L'iniziativa l'aveva presa l'Anita chiedendo di abbassarle. Era sceso in campo lo stesso presidente dell'associazione confindustriale, **Thomas Baumgart-**

ner, per motivare la richiesta con il fatto che «il settore è vessato da oneri, lacci e laccioli che non trovano eguali in altri Paesi europei e che rendono l'autotrasporto italiano ingrato e poco competitivo».

Al momento del voto, lo scorso venerdì 11 novembre, la posizione dell'Anita si è manifestata in un voto contrario, al quale si è associata **CNA-Fita** da sempre critica nei confronti dell'Albo. Si sono invece astenuti **Legacoop, Confcooperative e Assotir**, quest'ultima motivando il proprio voto con «l'impossibilità di riferire l'entità delle quote di cui si prende l'incasso a un concreto programma di attività che sia all'altezza delle esigenze del settore». Una critica implicita alla nuova gestione dell'Albo, incardinata ormai nel ministero dei Trasporti, tanto è vero che la nota di Assotir prosegue chiedendo un'effettiva partecipazione delle rappresentanze associative presenti nel Comitato Centrale, non soltanto nella decisione iniziale, ma soprattutto in quella della realizzazione». E anche questo non è un segno per i rapporti tra autotrasporto e governo ■

Infinite esigenze, infinite soluzioni

ITALIANA RIMORCHI S.R.L.
Sede Legale e Operativa: Via Tiburtina Valeria km 193,06 - 65028 Tocco da Casauria (PE)
PIVA: IT08811960965 - REAPE 155383
e-mail: info@italianarimorchi.it | tel: +39 08588825230 | fax: +39 08588825270
www.italianarimorchi.it

CARDI **MERKE** **VIBERTI**

Italiana Rimorchi
WIELTON GROUP