



**Idee e proposte per lo sviluppo
e la crescita competitiva dell'autotrasporto**

Elezioni politiche 2013

Le idee e proposte di ANITA per il rilancio della competitività e la crescita dell'autotrasporto italiano hanno l'obiettivo di allineare il nostro Paese a quelli europei.

E' necessario invertire la tendenza degli ultimi anni, che sta portando le imprese verso una progressiva destrutturazione e a delocalizzare la propria attività all'estero, in Paesi con condizioni di esercizio, sistemi normativi e burocrazia più favorevoli.

Gli imprenditori italiani, tuttavia desiderano fortemente restare nel nostro Paese e ricreare qui le condizioni per crescere e rafforzare le proprie imprese.

Imprese forti necessitano però di un mercato aperto e trasparente, regolato da una riforma strutturale che appare sempre più necessaria ed urgente, accompagnata dal rilancio degli investimenti e da politiche che garantiscano parità di condizioni con gli operatori esteri.

A livello comunitario, infatti, a fronte di un mercato liberalizzato da tempo, non corrisponde un'armonizzazione dei fattori competitivi. Fiscalità, costo del gasolio, costo del lavoro, condizioni di esercizio registrano differenze sostanziali, che mettono fuori mercato le imprese italiane e tale situazione è ancora più evidente nei trasporti di cabotaggio operato in Italia da vettori comunitari.

Si espongono di seguito le nostre proposte.

Roma, 5 febbraio 2013

Accesso selettivo al mercato

- Innalzare il tonnellaggio minimo oggi richiesto;
- elevare il tetto della idoneità finanziaria;
- introdurre regole più rigide sull'onorabilità degli amministratori e gestori anche per coloro che – a qualunque titolo – abbiano cessato l'attività e intendano rientrare nel mercato (per contrastare il fenomeno delle imprese “chiudi e riapri”).

Riorganizzazione delle competenze

- Apportare modifiche al titolo V della Costituzione per riportare allo Stato competenze delegate alle Amministrazioni locali in materia di autotrasporto, trattandosi di materia di interesse nazionale;
- procedere con la riforma dell'Albo;
- prevedere interconnessioni delle banche dati dell'Albo con quelle di altri enti (INAIL, INPS, ecc.) e accesso pubblico al REN (registro elettronico nazionale) per garantire trasparenza, regolarità e legalità nel mercato delle imprese.

Politiche di sviluppo per rafforzare le imprese e renderle più competitive

- Ridurre la pressione fiscale e contributiva sul costo del lavoro per combattere destrutturazione e delocalizzazione delle imprese, anche attraverso incentivi per stabilizzare/incrementare i livelli occupazionali;
- incentivare gli investimenti in infrastrutture (materiali e immateriali), attrezzature, sistemi di gestione, per lo sviluppo logistico e la crescita strutturale delle imprese:

- per l'acquisto di veicoli euro 6, a minore impatto ambientale e disincentivando l'utilizzo di mezzi più inquinanti;
 - per progetti di sviluppo del trasporto e della logistica, da realizzarsi anche attraverso il ricorso a nuovi strumenti di aggregazione (contratti di rete, di distretto, di filiera);
 - per realizzare una maggiore integrazione con le altre modalità di trasporto (marittimo e ferroviario);
- aumentare la capacità di carico dei veicoli portando l'altezza a m. 4,20 durante la circolazione, per incrementare la produttività del veicolo e l'efficienza dell'azienda;
 - ristabilire parità di condizioni e ridurre la burocrazia; revisione e semplificazione delle normative che regolano il settore (conto proprio, ecc.);
 - riallineare la norma di settore sui tempi di pagamento con la normativa comunitaria che fissa una tempistica a 30gg;
 - aumentare il tetto per le compensazioni dei crediti d'imposta che oggi è fissato a 516mila euro;
 - razionalizzare la rete distributiva dei carburanti, prevedendo altresì impianti automatizzati e dedicati al rifornimento di veicoli industriali, in prossimità delle arterie stradali maggiormente interessate al traffico commerciale;
 - intervenire in campo assicurativo per ridurre significativamente i premi assicurativi alle imprese di autotrasporto, in assenza di sinistri gravi.

Costi minimi e accordi di settore

- Procedere ad una revisione dell'attuale disciplina sui "costi minimi", differenziando i rapporti regolati da contratti scritti e contratti verbali ed introdurre specifiche garanzie per il vettore sul pieno riconoscimento dei costi sostenuti per il gasolio, pedaggi e traghetti;

- rivedere la disciplina degli accordi settoriali;
- ridurre la filiera del trasporto, stabilendo un limite per la sub-vezione;
- introdurre semplificazioni amministrative nella gestione del trasporto ed in materia di controlli (ad es. abolizione della scheda di trasporto).

Codice della strada

Procedere a una revisione organica del Codice della strada per renderlo più snello e per consentire correttivi che non necessitino ogni volta di un intervento legislativo, recuperando in tal modo efficienza.

Le politiche europee del trasporto

Sempre più le politiche del trasporto vengono decise a livello comunitario e ciò riguarda anche i trasporti nazionali o di **cabotaggio**, che rischiano di essere oggetto di una completa liberalizzazione, a scapito di una sostanziale armonizzazione dei costi di esercizio delle imprese, principale fattore di competizione tra operatori.

In tale contesto gioca un ruolo fondamentale l'affermazione del “**gasolio professionale**” come fattore di convergenza delle condizioni di mercato.

Particolare attenzione merita il tema del “**distacco transfrontaliero**” dei conducenti, che può determinare forme di concorrenza sleale tra imprese e che stimola una riflessione dell'impatto sul piano occupazionale e sulla tenuta dei sistemi pensionistici nel lungo periodo.