

DOCUMENTO ANITA

La crisi economica mondiale che ha pesantemente colpito tutti i settori economici e produttivi del nostro Paese, ha prodotto effetti particolarmente negativi nel settore dell'autotrasporto, già caratterizzato da una debolezza strutturale delle imprese, da una forte pressione competitiva su scala nazionale e dalla presenza di una insostenibile concorrenza da parte dei vettori esteri, soprattutto quelli dei Paesi dell'Est, che offrono i propri servizi a prezzi altamente competitivi potendo contare, nei loro Paesi, su un sistema di costi di esercizio sensibilmente più bassi di quelli registrati dalle imprese italiane.

Al tempo stesso non si può più rinviare una vera e propria riforma strutturale del settore, con l'obiettivo di rafforzare le imprese e renderle più competitive in un mercato ormai globalizzato.

Il momento storico è quindi molto delicato e un esito positivo del tavolo tecnico è fondamentale per recuperare efficienza e rafforzare la competitività delle imprese nazionali.

Per questo motivo gli interventi del tavolo devono guardare ad un orizzonte più ampio, ad evitare che misure specifiche, apparentemente risolutive, possano compromettere il futuro dell'autotrasporto italiano.

In quest'ottica, un importante lavoro va fatto nella direzione della cosiddetta "regolarità", che deve riguardare tanto le imprese di autotrasporto, attraverso interventi già enunciati al tavolo, quanto la stessa committenza. Infatti, se da un lato le imprese di autotrasporto sono arrivate al limite della sopportabilità nell'operare in un mercato così alterato nei suoi fondamentali elementi di competitività, dall'altro la committenza

assume comportamenti poco orientati alla qualità dei servizi ed al suo adeguato riconoscimento in termini di corrispettivi.

Il tavolo, quindi, oltre a definire le linee per la riforma, che devono necessariamente coinvolgere anche il Comitato centrale dell'Albo, affinché possa essere affidato a tale organismo un ruolo importante per definire più stringenti caratteri di regolarità operativa del settore, vincolanti anche per la committenza, dovrà altresì intervenire con appositi strumenti normativi sui seguenti argomenti, prioritari per la nostra Associazione.

- 1) Ridurre il **costo del lavoro**, secondo le indicazioni già fornite con il precedente documento;
- 2) garantire, in primo luogo, a tutti gli attori della filiera del trasporto e della logistica **termini di pagamento certi**, con possibilità nell'ambito di accordi volontari di settore che le parti possano prevedere tempistiche di pagamento differenti a fronte dei quali introdurre condizioni di miglior favore;
- 3) privilegiare il rapporto diretto mittente/vettore eliminando quanto più possibile l'intermediazione priva di valore aggiunto, intervenendo sulla **riduzione della filiera** nei termini già indicati al tavolo;
- 4) fissare una franchigia (1 ora e mezza) per ciascuna delle **operazioni di carico/scarico**, superata la quale venga riconosciuto al vettore un indennizzo. Gli accordi volontari di settore possono stabilire adeguamenti o adattamenti alla franchigia stabilita, a seconda della natura e tipologia della merce oggetto dell'accordo;
- 5) neutralizzare gli effetti sul vettore delle conseguenze economiche dell'interscambio dei **pallets**, la cui gestione deve essere di competenza del proprietario della merce nei propri rapporti negoziali con i destinatari della merce stessa;

- 6) regolamentazione delle **aste elettroniche**;
- 7) favorire la sottoscrizione di **accordi volontari di settore**;
- 8) dare attuazione alla direttiva controlli, nel rispetto del **principio della gradualità delle sanzioni**;
- 9) rivedere l'attuale disciplina sul **cabotaggio**, ai fini del rafforzamento dei controlli sui vettori esteri.

Roma, 9 marzo 2010