

UNA MINACCIA GRAVE PER LE NOSTRE AZIENDE

E' causata dalla concorrenza sleale dei vettori dei Paesi dell'Est, i cui costi di gestione sono nettamente inferiori rispetto a quelli italiani.

di Gerardo Ciriani

Scatta un nuovo allarme alla vecchia frontiera tra Italia e Slovenia. Un tempo le preoccupazioni erano di ordine militare, perché qui c'era il confine con le economie dell'est. Adesso i timori sono di altro genere, in gioco c'è la sopravvivenza delle imprese di autotrasporto del Friuli Venezia Giulia, del Veneto e non solo, a causa dell'entrata in vigore della nuova normativa in materia di cabotaggio stradale. Per questo vogliamo dimostrare sulla base di dati e rilevazioni condotte sul territorio, l'urgente necessità di introdurre misure di intervento a salvaguardia delle imprese di autotrasporto locali (soggette a una concorrenza sleale da parte dei vettori dell'Est, basata su un differenziale dei costi di produzione del trasporto stradale inferiore dal 20% al 40%); di concentrare le attività di controllo tecnico con C.M.R. (centri mobili di revisione) e di controllo documentale sugli automezzi in transito nelle aree prossime al confine e infine di combattere il forte impatto a livello ambientale e l'elevato tasso di incidentalità sulla viabilità di attraversamento.

Queste misure si rendono oltremodo necessarie anche per ridurre il fe-

nomeno dell'alto tasso di incidentalità - in costante crescita per quanto riguarda i mezzi pesanti - registrato sull'autostrada A4 Trieste - Venezia

Occorrono misure di controllo serie, al fine anche di ridurre l'alto tasso di incidentalità

(ricordiamo che il 73% dei mezzi pesanti coinvolti in incidenti ha la targa straniera e che i mezzi pesanti sono coinvolti nel 45% degli incidenti totali sulla A4). Se analizziamo la nazionalità dei mezzi, si scopre che Austria e Slovenia sono ai vertici di questa classifica in negativo con 202 e 173 incidenti nel periodo compreso tra il 2002 e il 2007: sono territori direttamente confinanti con la regione Friuli Venezia Giulia. Più controlli significano più sicurezza sulle strade per merci e persone, nonché riduzione del costo sociale per la collettività generato dal trasporto stradale.

Dallo scorso 1° maggio 2009 i nuovi Paesi entrati nell'Unione Europea sono stati ammessi all'effettuazione di viaggi in regime di cabotaggio all'interno del nostro Paese (per cabotaggio, si intende l'attività di trasporto merci all'interno di uno Stato dell'Unione Europea da parte di un'im-

presa con sede in un altro Paese membro) ovvero viaggi effettuati da vettori in conto terzi comunitari e a ciò abilitati tra due località italiane di carico e scarico in località italiane. Tale facoltà è stata concessa ai vettori di sette Paesi dell'Europa centro-orientale e precisamente Estonia, Lituania, Lettonia, Polonia, Cechia, Repubblica Slovacca e Ungheria, ai quali vanno ad aggiungersi i nuovi membri UE che lo potevano fare dal 1 maggio 2004 e precisamente Slovenia, Malta e Cipro, nonché ai rimanenti 15 membri dell'Unione europea a ciò autorizzati già da diversi anni. I vettori di Bulga-

ria e Romania non potranno fare viaggi in regime di cabotaggio fino al 1 gennaio 2012; alla stessa maniera nessun vettore extracomunitario (Svizzera compresa) è ammesso a tale regime, eccetto quelli dello spazio economico europeo (Norvegia, Liechtenstein e Islanda). Quasi in contemporanea con l'ampliamento (a livello comunitario) dei vettori ammessi al cabotaggio, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del nostro Paese, con il decreto del 3 aprile 2009 e avente validità dal 29 aprile 2009, ha stabilito nuove disposizioni concernenti l'esecuzione in territorio italiano dell'attività di cabotaggio stradale di merci. Le nuove disposizioni prevedono che le imprese vettoriali comunitarie abilitate sono autorizzate a eseguire con lo stesso veicolo fino a due trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale verso l'Italia, dopo aver consegnato in territorio italiano le merci trasportate nel corso del trasporto in-

ternazionale; l'ultimo scarico relativo a un trasporto di cabotaggio, prima di lasciare il territorio italiano, deve aver luogo entro un termine di sette giorni dall'ultimo scarico in Italia, relativo al trasporto internazionale in entrata.

Nella cabina

del veicolo che effettua il trasporto di cabotaggio si devono trovare la copia conforme della licenza comunitaria, la documentazione che provi il trasporto internazionale nel corso del quale si è raggiunto il territorio italiano (lettera di vettura internazionale - Cmr - sulla quale, ai fini del controllo in oggetto, farà fede la data di avvenuta consegna al destinatario italiano della merce proveniente dall'estero), nonché per ogni trasporto

di cabotaggio in seguito effettuato, un documento che riporti almeno il nome, l'indirizzo e la firma del mittente; il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore; il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data di consegna una volta che le merci sono state consegnate; il luogo e la data di presa in consegna delle merci e il luogo di consegna previsto; la descrizione della merce e del suo imballaggio nella terminologia comune e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta nonché il numero di colli, i contrassegni speciali e i numeri riportati su di essi; il peso lordo o la quantità, altrimenti espressa, delle merci; il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.

Vengono abrogate le precedenti disposizioni in tema di cabotaggio, che prevedevano tra l'altro il libretto di cabotaggio; a carico del vettore comunitario in regime di cabotaggio, non vige nessun obbligo di fatturazione con IVA, tanto che varrà il principio della reverse charge. Per quanto riguarda la massa complessiva a pieno carico del veicolo in regime di cabotaggio, questa non deve superare quella indicata sulla carta di circolazione del veicolo (art. 167 del nuovo Codice della Strada) e quindi bisogna tenere conto del valore del peso di immatricolazione all'interno del Paese di residenza del vettore: a titolo di esempio, 40 tonnellate in Austria, Slovenia, Germania, Francia; 44 tonnellate in Belgio. A fronte di questi pesi totali a terra, sempre secondo il nuovo Codice della Strada, vale una tolleranza del 5%. >



LE PRINCIPALI NORME UE

A titolo esemplificativo in questa tabella vengono raccolte le regole sul cabotaggio in uso in ambito comunitario con un aggiornamento al 1° luglio 2009.

Paese	Numero viaggi	Condizioni
UE	3 viaggi di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale entro 7 giorni	-
ITALIA	2 trasporti dopo un viaggio internazionale in ingresso entro 7 giorni	CMR a bordo, foglio di controllo per ogni viaggio di cabotaggio entro 7 giorni
UNGHERIA	3 trasporti alla settimana dopo un viaggio internazionale entro 7 giorni	CMR a bordo, foglio di controllo per ogni viaggio di cabotaggio entro 7 giorni
FRANCIA	Non superiore a 30 giorni consecutivi e comunque massimo 45 giorni in un periodo di un mese	Modulo viaggio cabotaggio per il ministero dei Trasporti e obbligo di rappresentante fiscale
INGHILTERRA	Viaggi non regolari e sistematici, obbligo di lasciare il territorio almeno una volta al mese (trasporti a livello occasionale con intervalli non programmati)	-
GERMANIA	3 trasporti a settimana dopo un trasporto internazionale e quindi obbligo di un altro trasporto internazionale	-
SPAGNA	3 trasporti a settimana dopo un trasporto internazionale	Obbligo di conservare CMR a bordo dell'automezzo e lettera di vettura di cabotaggio
AUSTRIA	Kontrollblatt (foglio di registrazione) validità 60 giorni con trasporti di cabotaggio per massimo 30 giorni, dopo l'azienda non potrà fare ulteriori trasporti di cabotaggio per il resto dell'anno	-
BELGIO SLOVACCHIA	Dichiarazione preventiva di attività Attività a titolo occasionale	- Obbligo di identificazione ai fini IVA
GRECIA	Massimo per 10 giorni in un mese, 1 giorno di intervallo tra un viaggio di cabotaggio e il successivo	Rappresentante fiscale e domanda di trasporto
SVEZIA	10 giorni di attività di cabotaggio al mese, a titolo occasionale	-

Fonte: Confindustria Udine

In altre aree del nostro Paese gli effetti del traffico internazionale di transito con origine/destinazione i territori vasti dell'est europeo hanno effetti decisamente inferiori rispetto a regioni come Friuli Venezia Giulia e Veneto. Di conseguenza bisogna introdurre nella nuova normativa automatismi informatici, regolamentari e fiscali tali da consentire un controllo molto più intensivo sugli automezzi rispetto a quelli che possono garantire le forze dell'ordine - ovviamente limitate numericamente rispetto alle dimensioni del problema (un tir ha una probabilità di essere controllato ogni 133 anni) e che si riassume nei seguenti punti:

- istituire un osservatorio permanente sul cabotaggio stradale per monitorare la dimensione e l'evoluzione del fenomeno (senza dati certi e affidabili risulta più complicato attuare delle politiche di sostegno al settore dell'autotrasporto);

- posizionamento territoriale dei controlli nelle aree prossime ai confini con Austria e Slovenia: concentrare l'attività di controllo tecnico sugli automezzi (C.M.R.) e documentale su merci e automezzo (organi di Polizia) nelle aree dove il fenomeno del cabotaggio stradale è più diffuso e facilmente sanzionabile;

- il rapporto di 1 a 2 tra viaggi a carico internazionale e trasporto di cabotaggio deve essere ridotto al 1 a 1, così come proposto dai trasportatori di tutte le categorie;

- obbligo di domiciliazione fiscale in Italia;

- costruzione di almeno 3/4 piazzali di sosta pubblici lungo la autostrada A23 (da Tarvisio a Palmanova) e la A4

(da Trieste Lisert a Quarto d'Altino) per il controllo dei mezzi pesanti e non; (spese di gestione a parziale carico dei mezzi non in regola). In particolare si sottolinea la necessità di concentrare i punti di controllo nelle aree prossime ai valichi di confine; ■ riportare in Friuli Venezia Giulia i due Centri Mobili di Revisione (ritirati in passato) al fine di rendere più ef-

ficace ed efficiente l'azione sul territorio prossimo al confine. Più ci si allontana dal confine e più il traffico pesante di merci si disperde sulla rete viaria;

- intensificare i controlli documentali sugli automezzi (più semplici e veloci da effettuare anche dagli organi di Polizia senza la presenza dei C.M.R. e dell'assistenza dei funziona-

ri della M.C.T.C.) come deterrente efficace alla mancata applicazione della normativa in vigore in materia di cabotaggio stradale e al fenomeno dell'abusivismo;

- vietare il cabotaggio combinato (ad esempio trattore sloveno e semirimorchio italiano);

- iniziare a istituire il gasolio professionale da attuare, per intuibili ragioni fiscali, progressivamente in quattro/cinque anni al fine di ridurre l'incidenza di una delle voci di spesa più pesanti nel costo di produzione del trasporto stradale e al contempo limitare il differenziale del costo di produzione esistente tra i vettori nazionali e quelli sloveni. Ricordiamo che i vettori sloveni hanno registrato secondo i dati forniti dall'indagine comparativa sui costi

E' auspicabile l'istituzione di un Osservatorio permanente che tenga monitorato il fenomeno

dell'autotrasporto internazionale a livello europeo (fonte: Albo Nazionale Trasportatori) un 28 % in meno;

- introduzione della clausola di salvaguardia (per le regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto più soggette alla grave erosione di quote di mercato a causa delle nuove norme introdotte in materia di cabotaggio stradale) con sospensione per 6 +

6 mesi (sull'esempio di quanto accade nella vicina Francia dove è stata chiesta l'applicazione della clausola di salvaguardia per il cabotaggio). ■

