

I LOGISTICI SONO INSODDISFATTI?

Troppe le problematiche irrisolte dalle nuove e più recenti norme che regolamentano il settore, spesso complesse e talvolta pure farraginose.

di Aldo Rosada

Con l'ennesima emanazione di normative sull'autotrasporto, nel 2009, la già negativa situazione economica degli operatori logistici si è ulteriormente aggravata dovendo incontrare maggiori costi operativi per modifiche procedurali nell'esercizio della propria attività. Nonostante l'impegno del sottosegretario di Stato Bartolomeo Giachino gli ultimi risultati ottenuti non sono stati affatto incoraggianti e la committenza logistica tra l'altro segnala:

- il suo non coinvolgimento al tavolo di concertazione finalizzato a ottenere una completa condivisione con le associazioni dell'autotrasporto sulle necessarie iniziative da intraprendere prima dell'emanazione delle normative di legge;
- la mancata costituzione dell'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto, che in passato, contrariamente a oggi, è stata sollecitata con insistenza dalle associazioni dell'autotrasporto;
- la mancata consultazione per la costruzione degli indici di costo del carburante e dei costi di esercizio dell'autotrasporto come previsto al comma 10 dell'art. 83-bis della legge n. 133/2008 modificato successivamente con D.L. n. 5/2009;
- la mancata tutela per un manteni-

mento in campo internazionale della già precaria competitività aziendale;

■ la mancata tutela nelle sedi istituzionali del proprio ruolo e della propria funzione, al fine di evitare la prevaricazione esercitata da altri soggetti che sono presenti e operano nello scenario dell'autotrasporto.

Il contenuto di alcune recenti disposizioni di legge si caratterizza per un eccesso di burocrazia

La committenza da un lato è sì d'accordo con la necessità di una riforma dell'autotrasporto al fine di garantire in primo luogo la sicurezza nella circolazione stradale, dall'altro non può però condividere il contenuto di alcune disposizioni di legge che ultimamente sono state caratterizzate da una esasperata burocrazia. Al di là delle considerazioni di carattere generale ed entrando nel merito della normativa si riscontrano alcune incongruenze relative sia agli aspetti tariffari che alla nuova e famigerata *scheda di trasporto*.

Tariffe minime obbligatorie per contratti verbali (Decreto Legge 5/2009 convertito nella Legge 33/2009): il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato per i veicoli aventi una massa

complessiva superiore alle 26 tonnellate un costo dell'autotrasporto di €/km 1,80 per tratte da 51 a 150 km e di €/km 1,12 per tratte superiori ai 500 km;

■ detti costi sono superiori di circa il 20-30% rispetto a quelli per ora applicati dal mercato e ben al di sopra dei reali costi che attualmente un autotrasportatore dovrebbe sostenere per garantire la sicurezza nella circolazione stradale;

■ nell'intermodale contenitori un autotrasportatore ogni giorno effettua mediamente due servizi locali e per ogni servizio viene riconosciuta una

distanza minima di 150 km. Attualmente per ogni servizio all'autotrasportatore viene riconosciuta una tariffa di mercato di 170-180 euro anziché 270, come risulterebbe dalle comunicazioni del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

■ se verrà mantenuta l'impostazione del prezzo come abbiamo indicato al punto precedente, il trasporto intermodale (strada-ferrovia) non sarà più competitivo e il poco traffico attualmente effettuato sarà trasferito tutto alla strada con i conseguenti danni eco-ambientali determinati dall'ulteriore congestionamento di strade e autostrade.

Scheda di trasporto (Decreto Ministeriale 554/2009 e circolari ministeriali del 17.07.2009 e del 06.08.2009). L'istituzione della *scheda di trasporto* è stata richiesta dal ministero dell'Interno per poter age-



volare gli organi di Polizia Stradale oppure l'autorità competente nell'

La scheda di trasporto è un documento non solamente complesso, ma pure di difficile interpretazione

individuare, durante i controlli agli automezzi, i soggetti coinvolti nella filiera dell'autotrasporto come espressamente previsto dall'art. 7 del Decreto Legislativo n. 286/2005;

■ per la tracciabilità dei soggetti coinvolti nella filiera

dell'autotrasporto e per poter accertare eventuali responsabilità come previsto dall'art. 8 del Decreto Legislativo n. 286/2005 si ritiene però che poteva essere emesso un documento di semplice lettura;

■ contrariamente a quanto indicato al punto precedente è stato emanato un documento complesso di difficile interpretazione, nel quale vengono richieste anche le generalità del compilatore della *scheda di trasporto* (manca solo la richiesta delle impronte digitali!);

■ è importante sottolineare che la *scheda di trasporto* prevede l'indicazione del *proprietario della merce*, ma non sempre - o meglio - quasi mai l'operatore logistico è informato sulle condizioni di vendita della merce, condizioni che gli permetterebbero di indicare giuridicamente e correttamente colui che ha la proprietà della merce durante il trasporto. Se si considera quanto indicato all'art. 2 lettera e) del Decreto Legislativo n. 286/2005 che recita: "*il proprietario della merce è l'impresa o la persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore*" (praticamente il caricatore) potrebbe essere stata richiesta l'indicazione del solo caricatore e non anche del proprietario della merce, quanto meno nei tra->



sporti internazionali e intermodali (mare-strada) e come previsto dal Decreto ministeriale, quando non si conosce il proprietario della merce, nella *scheda di trasporto* si deve indicare una motivazione che sia effettivamente attendibile;

■ anche se le circolari ministeriali contenenti le disposizioni operative sono atti interni destinati a indirizzare l'attività degli organi inferiori e/o sottostanti e non hanno efficacia vincolante né possono spiegare effetti giuridici nei confronti delle persone estranee alla Pubblica Amministrazione che le ha emanate neppure ai fini dell'interpretazione di determinate norme di legge (vedi sentenze della Corte di Cassazione - anche a Sezioni Unite - n. 14619 del 10.11.2000, n. 11011 del 04.07.2003 e n. 1948 del 24.02.1987) le stesse, contengono una non corretta distinzione tra documenti equivalenti e documenti equipollenti;

■ per quanto indicato al punto precedente si ritiene opportuno precisare che nel vocabolario di lingua italiana alla parola *"equivalente"* si legge: *"detto di ciò che, per valore, quantità, misura, significato, o per altre qualità corrisponde ad altro"*, pertanto i documenti considerati equivalenti devono essere com-

pletati con gli eventuali dati mancanti e previsti dalla scheda di trasporto; mentre alla parola *"equipollente"* si legge: *"di uguale valore ed efficacia"* pertanto i documenti considerati equipollenti non dovrebbero essere integrati con gli eventuali dati mancanti e previsti dalla *scheda di trasporto* come invece precisato nelle circolari ministeriali;

■ il risultato di questa normativa relativa all'approvazione della *scheda di trasporto*, così complicata e complessa, è consistito nell'aver ritardato l'esecuzione di ogni servizio di trasporto e la conseguente riduzione della produttività degli automezzi, con una mancata redditività dell'autotrasportatore.

In conclusione, nell'interesse economico globale del nostro Paese, si ritiene indispensabile più che auspicabile un attento intervento istituzionale al fine di tutelare gli interessi di tutte le parti sociali (nessuna esclusa). ■

**Occorre un
attento intervento
istituzionale,
al fine di tutelare
tutte le parti
sociali
(nessuna esclusa)**