

28/12/2020

VALORI INDICATIVI DI RIFERIMENTO DELL'AUTOTRASPORTO, UNA STORIA INFIN

Il 1° **gennaio 1983** entravano in vigore **le tariffe obbligatorie a forcella** previste dalla Legge n. 298 del 1974. Dopo 38 anni con varie denominazioni (tariffe obbligatorie a forcella, costi minimi di esercizio, valori indicativi di riferimento, costi indicativi di riferimento) **in Italia, oggi, dobbiamo confrontarci con i costi minimi di esercizio dell'autotrasporto**, anche se è stato stabilito che i costi minimi di esercizio sono cogenti ed obbligatori. Per informazione ricordo che il Regno Unito ha liberalizzato l'autotrasporto nel 1968, la Francia nel 1990 e la Germania nel 1994.

Sui contenuti del **Decreto Direttoriale n. 206 del 27 novembre 2020** non nascondo il mio disconcerto motivato dal mancato rispetto degli accordi e degli impegni precedentemente assunti tra le Istituzioni: da una parte, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e dall'altra, l'Autorità della concorrenza e del mercato (Antitrust).

L'Antitrust, con le segnalazioni n. AS 1199 del 22 aprile 2015, n. AS 1355 del 8 febbraio 2017 e n. AS 1355 del 26 febbraio 2020, **aveva delineato i termini dell'accordo con il MIT che consisteva nel pubblicare i valori indicativi di riferimento non in modo dettagliato, raggruppati in quattro categorie di costo** (veicolo, ammortamento veicolo, lavoro e energia) con delle forcelle tra un minimo e un massimo e senza l'individuazione di parametri per evitare di poter risalire a un valore di €/km.

Image: CAMION%2814%29.jpg

A futura memoria ritengo opportuno riportare alcune note:

a. Il comma 250 della Legge n. 23 dicembre 2014, n. 190 ha stabilito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto anche delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico, pubblica e aggiorna nel proprio sito internet i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi.

b. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Circolare del 24 febbraio 2015 ha pubblicato i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto, indicando tutti i parame-

permettevano di risalire ai costi minimi di esercizio dell'autotrasporto in €/km.

c. Sul contenuto della pubblicazione del 24 febbraio 2015 è intervenuto l'Antitrust con segnalazione n. AS 1199 del 22 aprile 2015 pubblicata nel bollettino n. 27 del 27 luglio 2015 segnalando: "Tal normativa pur modificando il preesistente regime in materia di costi di esercizio dell'autotrasporto ha istituito un sistema che di fatto può riprodurre il meccanismo dei costi minimi previsto dal precedente regime ...".

d. A seguito della segnalazione dell'Antitrust n. AS 1199, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sostituito la Circolare del 24 febbraio 2015 con una nuova Circolare del 9 luglio 2015 nella quale ha regolamentato solo due voci di costo (gasolio e pedaggi autostradali) come previsto dalla Circolare del 12 dicembre 2014, n. 190.

e. Con Ordinanza del 21 giugno 2016, la Corte di Giustizia Europea, rispondendo ad un quesito proposto dal Tribunale di Cagliari, ha stabilito: "... se in considerazione della natura di autorità pubblica del settore delle infrastrutture e dei trasporti, le regole della concorrenza del mercato interno possono essere derogate dalla normativa nazionale al fine di perseguire l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale".

f. A seguito della Ordinanza della Corte di Giustizia Europea del 21 giugno 2016, le Associazioni di categoria dell'autotrasporto hanno richiesto, al Governo e al Ministro di allora, il ripristino delle pubblicazioni relative ai costi minimi. A sua volta il Governo ha richiesto all'Antitrust la possibilità di ripubblicare i valori in riferimento ai costi di esercizio dell'autotrasporto.

Image: CAMION3.jpg

g. L'Antitrust con segnalazione n. AS 1355 del 8 febbraio 2017 pubblicata nel bollettino n. 10 del 27 febbraio 2017, ha precisato, che nell'eventuale impostazione dei costi minimi di esercizio dell'autotrasporto si deve considerare le componenti variabili quali (la tipologia di impresa, di veicolo, di trasporto, le caratteristiche diverse dei parchi veicolari, impiego di lavoratori autonomi invece di personale dipendente ecc.) segnalando inoltre: i) ... che gli elementi contenuti nella pubblicazione Ministeriale del 24 febbraio 2015 rischia di condizionare la libera contrattazione tra le parti con allineamento dei prezzi dei costi di esercizio dell'autotrasporto verso l'alto, peraltro senza che il Ministero abbia ancora chiarito il legame tra esigenze di sicurezza che si intenderebbe tutelare ...; ii) ... restano ferme le considerazioni fortemente critiche contenute nella sentenza della Corte di Giustizia del settembre 2014, in merito alla non idoneità dello strumento dei costi minimi per perseguire un obiettivo senz'altro meritevole di tutela come la sicurezza

h. Con la sentenza del 7 febbraio 2018, n. 47 la Corte Costituzionale, rispondendo nel giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 83-bis promosso dal Tribunale di Lucca, nel commento, tra l'altro, ha osservato che "Sebbene sia evidente che la sicurezza stradale trovi più diretta tutela nelle disposizioni in materia di circolazione e nelle relative sanzioni, non appare irragionevole né arbitrario che il legislatore persegua"

obiettivo anche con strumenti "indiretti", attraverso un sistema tariffario che eviti un'attività d'imp potrebbe portare all'adozione di comportamenti poco compatibili con la sicurezza stradale".

i. A seguito della sentenza del 7 febbraio 2018 della Corte Costituzionale le Associazioni di c dell'autotrasporto hanno rinnovato la richiesta, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ripubblicazione dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'autotrasporto.

l. In data 24 gennaio 2020 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto all'Antitrust u su una proposta di impostazione metodologica per lo schema di definizione dei costi indicativi di rife dell'autotrasporto per conto di terzi, al fine di ottenerne una valutazione di compatibilità con la nor tutela della concorrenza. La proposta prevedeva la possibilità di distinguere quattro classi di veicol alla massa complessiva, procedendo poi alla definizione di quattro voci di costo associando al forcelle di valori min/max: **1)** veicolo a motore + rimorchio/semirimorchio (voce comprensiva di ; manutenzione, revisione, pneumatici, bollo e assicurazioni); **2)** ammortamento veicolo a motore (; + rimorchio/semirimorchio (8-12 anni); **3)** lavoro (voce comprensiva di stipendio, trasferte e strac **4)** energia (voce comprensiva delle diverse possibilità di alimentazione).

m. L'Antitrust con segnalazione n. AS 1654 del 26 febbraio 2020 pubblicata nel bollettino n. 15 del 2020, ha dato parere favorevole alla proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pre tra l'altro: "... la previsione di quattro grandi categorie di costi non appare suscettibile di fornire alle elementi di costo prestabiliti con eccessivo dettaglio, consentendo alle stesse di muoversi in uno : offerta esteso, come tale rispettoso della autonomia negoziale".

Ciò detto, si può tranquillamente stabilire che il contenuto del Decreto Direttoriale non i e non riporta quanto concordato precedentemente tra il Ministero delle infrastrutture trasporti e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato. A questo punto mi viene sp una riflessione e/o una domanda: perché fare accordi quando gli stessi poi, in un momento success vengono rispettati?

Inoltre desidero far presente che nei mesi di aprile e maggio 2020 le Associazioni (Ass: Assologistica, Confitarma e Federagenti), in rappresentanza di una parte della committenza, avevan una lettera alla Direzione Generale per il Trasporto Stradale e per l'Intermodalità del MIT con **la ri di essere coinvolti prima della pubblicazione dei valori indicativi di rife dell'autotrasporto.** Tale richiesta non ha avuto alcun esito pertanto a tutt'oggi è rimasta inevas: richiesta, l'obiettivo delle suddette Associazioni era quello di dare un contributo tecnico, o costruttivo e rispettoso della situazione di mercato fermo restando che la Committenza, nello s prezzi dei servizi di trasporto, è da sempre impegnata a tenere in debita considerazione i p: adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale.

Image: CAMION%20BRENNERO.jpg

Entrando nello specifico e relativamente al veicolo di oltre le 26 tonnellate, alcune costo, previste nel Decreto Direttoriale, si possono considerare tranquillamente valori non valori minimi. Ad esempio viene indicato un valore di acquisto minimo pari ad € 112.24 calcolare un valore residuo del 20% anziché un valore attuale di mercato pari ad € 85.000/90.000 valore residuo del 20%.

Visto quanto indicato al comma 2 dell'articolo unico del Decreto Direttoriale, **sarebbe auspic convocazione delle Associazioni della Committenza da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, per avere l'opportunità di proporre quanto necessario al fine di poter modificare i contenuti del Decreto stesso.** Anche se pleonastico, in conclusione ricordo che la Committenza è il soggetto che paga i servizi di trasporto e nelle trattative e/o decisioni riguardanti il settore dell'autotrasporto non dovrebbe essere mai esclusa.

di Aldo Rosada
Presidente Commissione Trasporti di Assologistica