

11/10/2016

Aldo Rosada, commissione Trasporti di Assologistica

"Autotrasporto, obblighi e responsabilità del committente". E' questo il titolo e il tema del corso che il prossimo 17 ottobre Aldo Rosada, esperto di settore, consigliere di Assologistica e membro del board di Assologistica Cultura e Formazione, tiene presso la sede dell'Associazione, in via Cornalia 19, a Milano.

Perché il mondo dell'autotrasporto è così soggetto a continui aggiornamenti giuridici?

A questa domanda dare una risposta è molto complicato, in quanto ritengo che tutto sia frutto di una somma di fattori. Ricordo che i continui aggiornamenti normativi vengono emanati non solo dall'Italia, ma anche dall'Unione Europea. Nella maggioranza dei casi le norme emanate dall'Italia sono il risultato di una costante pressione fatta al Governo da parte delle Associazioni che rappresentano gli autotrasportatori, finalizzata alla tutela degli interessi delle proprie imprese associate (vedi l'introduzione dei costi minimi di esercizio con la Legge 4 agosto 2010, n. 127, costi minimi che poi - a seguito del ricorso al TAR da parte della Committenza - sono stati abrogati con la Legge 23 dicembre 2014, n. 190 con il ritorno alla autonomia negoziale). Detto ciò sulla base delle mie conoscenze cercherò in qualche modo dare le motivazioni, che sintetizzo così: **l'autotrasporto italiano soffre di una offerta superiore alla domanda** e per questo motivo, all'interno di tale comparto, si verifica una concorrenza intestinale dove in certi casi al mercato vengono proposte tariffe di trasporto al ribasso; quando si verifica tale situazione non ci sono i margini economici per adeguare gli automezzi alla sicurezza nella circolazione stradale. **L'autotrasporto italiano soffre di un elevato iter burocratico, con conseguenti costi per l'espletamento di tutte le pratiche previste dalla normativa di legge;** tali costi non sempre sono economicamente ammortizzati dalle imprese di autotrasporto. **L'autotrasporto italiano soffre e subisce una concorrenza sleale da parte degli autotrasportatori esteri, con un "dumping sociale",** in quanto non essendo soggetti a costi elevati per contributi, stipendi, ecc., gli stranieri si possono permettere di offrire tariffe di trasporto al di sotto di costi necessari per salvaguardare i principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale.

La responsabilità solidale del committente come sta modificando il settore?

La Legge 23 dicembre 2014, n. 190 ha introdotto la responsabilità solidale del committente. Quando il vettore risulta irregolare, il committente è obbligato in solido con il vettore stesso al mancato pagamento di quest'ultimo dei trattamenti retributivi, nonché dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi agli enti competenti. **II**

settore si è modificato notevolmente a danno del committente che si è trovato nelle condizioni di aumentare la struttura aziendale, sostenendo maggiori spese generali non riconosciute dal mercato. Desidero sottolineare che al committente vengono attribuiti per legge compiti e controlli che non dovrebbero essere di sua competenza.

Di quali delle altre norme nuove di cui si parlerà nel corso è bene che gli addetti ai lavori si informino adeguatamente?

Durante il corso tra norme vecchie e nuove verranno trasmessi alcuni accorgimenti per tutelare l'attività o quanto meno ridurre i rischi in cui il committente potrebbe incorrere in applicazione dell'attuale normativa di legge e tra questi per citarne alcuni: **la stipula di un contratto scritto** anziché verbale evita la responsabilità solidale del committente per la parte fiscale e violazione del codice della strada; come previsto dal comma 249 della Legge 23 dicembre 2014, n. 190, in caso di contenzioso, nella negoziazione assistita, **la mediazione potrà essere esperita, in prima battuta, presso le Associazioni di categoria** a cui aderiscono le parti contrattuali; **rivisitazione di tutte le norme** (le più importanti) dal punto di vista operativo al fine di poter stipulare al meglio un contratto di trasporto scritto e tra queste: clausola di decadenza; azione diretta nei casi di sub-vezione; inserire coperture assicurative integrative; elenco di tutti i documenti da richiedere al vettore; gestione dei pallet; verifica della regolarità del vettore sul portale dell'automobilista; regolamentazione del gasolio e dei pedaggi autostradali e così via.

a cura di Ornella Giola