

Roma, 16 ottobre 2008

**Circolare n. 174/2008**

**Oggetto: Autotrasporto – Vertenza del settore – Rassegna stampa.**

Una seppur parziale testimonianza dell'attività svolta recentemente dalla Confetra sulla scottante materia dell'autotrasporto si ricava dalla rassegna stampa allegata.

f.to dr. Piero M. Luzzati

*Per riferimenti confronta circ.re conf.le n. 168/2008  
 Allegato uno*

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

<p><b>Liberomercato</b></p>	<p>Quotidiano    Data <b>10-10-2008</b>          Pagina <b>7</b>          Foglio <b>1</b></p>
-----------------------------	---

  

**Del Boca (Confartigianato Trasporti)**

**«Ultimatum di 15 giorni al governo o sarà blocco dell'autotrasporto»**

→ ■■■ Ultimatum di 15 giorni al governo. O accetta di sottoscrivere gli accordi di giugno con le categorie dei trasportatori o dopo una serie di assemblee sarà agitazione e fermo dei tir. «L'ipotesi del blocco si palesa dopo il dietrofront del ministro Matteoli», spiega a Liberomercato Francesco Del Boca, presidente di Confartigianato Trasporti, «probabilmente su pressione di Confindustria e Confetra che non accettano le nuove posizioni sulle tariffe». E' quanto emerso al termine del Comitato esecutivo Unatras, che, esprimendo profonda insoddisfazione e preoccupazione, chiederà comunque al ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, un incontro urgente per evitare l'avvio di un percorso dagli esiti indubbiamente pesanti per il Paese e per le stesse imprese di trasporto. «L'incontro - si legge nella nota Unatras - dovrà vedere la partecipazione delle sole associazioni che condividono la valutazione negativa sulla mancata applicazione del protocollo di intesa, sottoscritto nel mese di giugno». Le imprese di autotrasporto - ri-

corda la nota - avevano accolto favorevolmente l'impegno del governo di introdurre regole per determinare parametri di riferimento necessari ad assicurare i costi della sicurezza sociale e della circolazione: l'intervento diretto del presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, aveva evitato a giugno il fermo dell'autotrasporto. Le evoluzioni di questi giorni - secondo i trasportatori - sono una palese violazione del protocollo, disatteso in particolar modo proprio sulla parte relativa alle tematiche della sicurezza, mettendo le imprese di fronte al rischio di essere colpite da pesanti sanzioni per il mancato rispetto delle nuove disposizioni sulla fatturazione dei corrispettivi di trasporto. «Senza le nuove norme e regole non si può assicurare le dovute garanzie in termini di sicurezza», conclude Del Boca, «per stare nei costi molti camionisti non rispettano gli orari, i carichi e spesso molti aziende utilizzano autisti addirittura non in regola».

C.A.

www.ecodistampa.it



# L'autotrasporto in fermento: «In Finanziaria metà dei fondi»

Nel Ddl assenti  
i 200 milioni  
di rimborsi  
2008: ci sono  
solo 100  
milioni ma  
per il 2009  
In assenza  
dell'Osservatorio  
sui costi a km  
inapplicata  
anche la norma  
di salvaguardia  
contenuta  
nell'intesa

**S**fumano per quest'anno i 200 milioni promessi all'autotrasporto nell'accordo del 25 giugno scorso con il quale si scongiurò il fermo di una settimana. Nel Ddl con la Finanziaria 2009, all'esame del Parlamento, i fondi provenienti da Sviluppo Italia vanno a coprire trasferite, straordinari ed esenzioni del bollo, ma solo per il 2009 e solo per complessivi 100 milioni (anziché i 200 concordati).

«Il Governo vuole mantenere l'accordo - rassicura il sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino - così come è stato firmato». Tra i nodi all'esame dell'incontro previsto per il 6 ottobre, tra il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, e le associazioni di categoria, rimane anche quello dell'applicazione della clausola di salvaguardia. Manca ancora l'Osservatorio che dovrà fornire i costi di esercizio da mettere in fattura. «Cercheremo di dare vita all'Osservatorio - informa Giachino - al più presto». Sul tavolo, anche, le risorse aggiuntive per la

compensazione dei pedaggi.

Giachino e Matteoli hanno presentato, il 1° ottobre scorso, agli autotrasportatori un protocollo, condiviso da Sviluppo Italia, sulle prospettive di spesa dei 200 milioni. L'ipotesi è quella di trovare altre risorse per coprire le misure in Finanziaria e di lasciare il gruzzolo per interventi strutturali, quali, il potenziamento del trasporto combinato ferroviario, le aggregazioni tra imprese, lo sviluppo del settore e le attrezzature per migliorare le performance ambientali.

Intanto, sale la temperatura nella categoria. «Se non avremo risposte adeguate - spiega Paolo Uggè, presidente della Fai ed ex-sottosegretario nello scorso governo Berlusconi - dovremo prendere delle decisioni in merito». È chiaro anche il messaggio lanciato da Unatras che in un comunicato chiarisce «la propria indisponibilità a riaprire qualsiasi mediazione sull'accordo raggiunto il 25 giugno scorso». Se non arriverà la piena applicazione dell'accordo «la presidenza di Unatras si riapproprierà della propria libertà sindacale, non escludendo la disdetta dell'accordo». L'accento è comunque sui 200 milioni che, secondo Unatras, dovrebbero andare a coprire le necessità di cassa delle imprese in crisi per l'impennata dei costi.

Molto più possibilista la reazione dell'Anita, l'associazione dell'autotrasporto aderente a Confindustria. «È strategico parlare di sviluppo e competitività delle imprese - ha detto Alfonso Trapani, segretario generale di Anita - in un momento di crisi come quello attuale per poter affrontare il futuro. Occorre giungere in tempi rapidi a un accordo tra Sviluppo Italia e il Ministero

## E QUELLO CHE MANCA

*I capitoli dell'intesa di giugno non trasferiti in Finanziaria*

■ **Sfumano per il 2008 i 200 milioni promessi dal Governo nell'accordo di giugno e provenienti dallo smantellamento di Sviluppo Italia. Solo 100 milioni sono stati messi in Finanziaria per il 2009**

■ **Manca l'osservatorio dei costi.** Difficile l'applicazione della clausola di salvaguardia decisa nel protocollo di giugno senza la comunicazione dei costi aziendali. La Consulta non ha ancora avviato il processo per l'istituzione

■ **Mancano le risorse aggiuntive per le riduzioni compensate dei pedaggi.** Per ora a disposizione solo 77,5 milioni

SOLE 24 ORE TRASPORTI 6/18 OTTOBRE 2008

## TIR: LE CONFERME IN FINANZIARIA

Misure per l'autotrasporto nel disegno di legge all'esame del Parlamento

Ddl	Contenuto	Fondi
Art. 2, comma 3	Rimborso di parte del contributo al Servizio sanitario nazionale, pagato sui premi Rca del 2008 sui veicoli	75
Art. 2, comma 4	Deduzione forfetaria delle spese non documentate per i viaggi effettuati in territorio comunale.	120
Art. 2, comma 17, lett. a) e b)	Incremento della quota dell'indennità di trasferta per il 2009	30
Art. 2, comma 18	Esonero ai fini fiscali e contributivi, di parte delle somme erogate agli autisti per il lavoro straordinario per il 2009	30
Art. 2, comma 19	Credito d'imposta sul pagamento dei bolli auto del 2009, sui veicoli di massa superiore a 7,5 ton	40

Importi in milioni di euro

per rendere operativi tali fondi».

L'altra criticità riguarda l'applicazione della clausola di salvaguardia, ovvero l'obbligo di condividere l'indicizzazione del gasolio in fattura con il committente. Secondo la legge (articolo 83-bis del Dl 112/2008), le fatture devono indicare l'aumento del carburante, ma anche i costi aziendali al chilometro (e l'importo del viaggio non deve essere inferiore a queste cifre). Un compito affidato a un Osservatorio che la Consulta doveva costituire e che, invece, non è ancora in funzione. Nel frattempo, da luglio a oggi, gli aumenti del carburante (nulli o scarsissimi) potevano essere rilevati dai prezzi diffusi dal ministero dello Sviluppo economico, mentre per i costi aziendali non c'era una fonte. «La nostra proposta - dice Pasquale Russo, segretario nazionale di Confrtrasporto - era di usare costi indicati dell'Albo che è un ente pubblico in

grado di diffondere dati a fini statistici, ma Confindustria e Confetra non sono d'accordo». Continua, infatti, il braccio di ferro con la committenza. «C'è una legge - dice Pietro Luzzati, segretario generale di Confetra - e deve essere rispettata. È chiaro a tutti che noi avremmo preferito misure per lo sviluppo e la crescita delle aziende, anziché il ritorno alle tariffe minime».

Va in questa direzione il documento che Giachino ha presentato ai rappresentanti dei Tir. 1 200 milioni, dopo il via libera di Bruxelles e la stipula della convenzione tra ministero e Sviluppo Italia, potranno essere spesi «nell'ambito del Piano nazionale della Logistica» per interventi in infrastrutture, nella sicurezza, per il potenziamento del trasporto combinato su rotaia, aggregazioni tra imprese o intersettoriali e finanziamenti agevolati. ■

**DEBORAH APPOLLONI**

LA RIPRESA D'AUTUNNO. Nessun accordo sulla circolare per gli aumenti del gasolio in fattura

# Fumata nera per i Tir

Nei controlli su strada irregolare il 43% dei mezzi pesanti fermati

Confetra:  
«Ad agosto  
il prezzo  
è diminuito  
del 5,3%,  
l'adeguamento  
non scatta»

**F**umata nera per l'autotrasporto. L'incontro di giovedì 4 settembre tra Governo e associazioni sui provvedimenti attuativi del protocollo d'intesa del 25 giugno 2008 è finito con un nulla di fatto. La bozza di circolare presentata dal sottosegretario Bartolomeo Giachino è stata giudicata insufficiente dai rappresentanti degli autotrasportatori riuniti nell'Unatras, a causa della non menzione, nel testo, della cifra effettiva di valutazione del costo del gasolio ri-

spetto alla clausola di salvaguardia che prevede adeguamenti del prezzo del trasporto legati all'andamento del prezzo del carburante. L'Unatras, in un comunicato, esprime «forte preoccupazione per l'assenza nel testo dei riferimenti normativi necessari a definire i costi chilometrici e quindi a dare attuazione alla legge che stabilisce l'obbligo di adeguamento dei costi del trasporto al prezzo del gasolio e per la mancanza delle misure necessarie a rendere spendibili le risorse stanziata a favore delle imprese».

Che vi fossero difficoltà nella stesura della prima circolare figlia dei provvedimenti concordati per evitare il fermo dei Tir risultava anche dal frenetico palleggio che la stesura della stessa stava subendo tra Piazza della Croce Rossa e Via Caracci, rispettivamente sede politica e sede tecnica del Ministero. Delicatezza accresciuta dal fatto che da giugno a oggi lo scenario di fondo, e cioè l'emergenza carburante, si è almeno in parte ridimensionata: sulla base del costo del gasolio fornito dal ministero dello Sviluppo economico, infatti, la Confetra ha elaborato la variazione percentuale del mese di agosto, che registra un decremento del 5,35% del prezzo. Quindi,

## QUASI 400 MILIONI DA SPENDERE

**116 mln**

Stanziati dalla Finanziaria 2007 sul Fondo per l'autotrasporto sono resi disponibili dalla manovra estiva. Andranno a riduzione dei costi per sgravi su straordinari e trasferite, formazione professionale, processi di aggregazione, come credito d'imposta per le tasse automobilistiche

**70 mln**

Stanziati dal Dpr 237/07 a favore delle aziende di autotrasporto per l'acquisto di veicoli Euro 5 con massa non inferiore a 11,5 tonnellate sono estesi anche al 2009

**200 mln**

Previsti dall'accordo di giugno tra Governo e associazioni con fondi provenienti da Sviluppo Italia

in base a quanto previsto dall'accordo, non potrà per ora scattare nessun adeguamento. La clausola di salvaguardia, fortemente voluta dagli autotrasportatori ma osteggiata dai committenti - che vedono in questo automatismo un malcelato tentativo di reintrodurre le tariffe minime - subisce una falsa partenza, mentre torna di attualità, soprattutto a causa degli incidenti stradali registrati quest'estate, la questione della sicurezza e dei controlli su strada, i cui ultimi dati sulle irregolarità dei mezzi pesanti sono piuttosto allarmanti.

Sul piano delle norme tutto parte dalla manovra d'estate che recepisce il protocollo d'intesa di giugno. Queste disposizioni necessitano ora di provvedimenti attuativi, quali la circolare in questione, il cui compito principale sarà precisare il funzionamento della clausola di adeguamento del prezzo del trasporto al variare del costo del gasolio, mentre le somme in favore delle imprese di autotrasporto - 116 milioni di euro per il pregresso, 70 milioni per il rinnovo dei pezzi pesanti e circa 200 milioni per il prossimo biennio - saranno oggetto di appositi provvedimenti delle Amministrazioni competenti, Agenzia delle entrate, ministero del Lavoro, Agenzia sviluppo

Italia. In attesa delle norme attuative in arrivo, per l'Anita, l'associazione che aderisce a Confindustria, «al di là delle rigidità che andranno limitate in sede di negoziazione, vi sono dati comunque positivi: è stato attuato dall'Agenzia delle dogane l'intervento sulle accise, sono stati reintegrati i fondi dell'ecobonus 2008/2010 (231 milioni) e sono state riconfermate le poste economiche per 116 milioni».

Tornando al problema sicurezza, arrivano i dati sui controlli ai Tir effettuati dai centri mobili di revisione tra gennaio e luglio 2008, che presentano un quadro preoccupante: poco meno della metà dei mezzi italiani controllati (5.443 su 11.790) risulta irregolare, contro un terzo di quelli comunitari (1.145 su 3.467). Su 760 controlli extracomunitari 319 sono risultati non in regola. «Noi eseguiamo 2,5 milioni di controlli l'anno, 20mila dei quali con mezzi modernissimi - avverte in proposito il sottosegretario Giachino - che vengono fatti con un nuovo strumento chiamato Tacograph che legge i dati dei cronotachigrafi digitali montati sugli automezzi di ultima generazione». ■

## Luzzati, Confetra: «Ci batteremo, cercano di azzerare la riforma»

**U**n colpo di mano per azzerare la riforma dell'autotrasporto. È questa l'opinione di Pietro Luzzati, direttore generale di Confetra, sull'accordo tra Governo e autotrasportatori. L'associazione che riunisce il mondo della logistica non ha accettato il suo dissenso alle nuove norme fin dal primo momento.

**Perché l'accordo tra Governo e autotrasportatori non vi piace?**

Perché ripristina le tariffe obbligatorie. Anche se non sono mai state, l'Osservatorio dovrà regolare i costi, che si comporteranno come le vecchie tariffe obbligatorie.

**Si spieghi meglio.**

Ora si parla di costo del gasolio e della quota relativa di costi dell'azienda. Questo vuol dire che alla fine il prezzo finale sarà determinato da queste due misure. È un minimo inderogabile che il committente deve riconoscere al vettore. In altre parole, una tariffa minima obbligatoria al chilometro. Proprio come prima della riforma, solo che ora si parla di costi per rendere più flosca la norma. È un colpo di mano per azzerare la riforma.

**Quali saranno le conseguenze di questo nuovo assetto?**

Non parlerei di timore dell'aumento dei prezzi, ma del fatto che l'Italia ha bisogno di liberalizzazioni, di più mercato anche nei trasporti, nelle ferrovie. Mentre qui andiamo a limitare di nuovo la concorrenza rendendo l'autotrasporto debole e polverizzato. Non si vuole capire che questo accordo indebolisce tutta la catena. Si continua a voler salvare aziende poco strutturate che altrimenti non starebbero sul mercato.

**Che ne pensa degli interventi economici?**

Sono interventi a pioggia che non aiutano il settore. Con tutto quello che hanno dato, avrebbero potuto promuovere la crescita dimensionale delle imprese.

**Stete stati sentiti durante la trattativa?**

Prima della trattativa sì, ma durante no. Sanzioni che ci riguardano sono state decise da chi era al tavolo a spese di chi non c'era.

**Ora che cosa farete?**

Faremo battaglia in Parlamento, come abbiamo già fatto per annunziare il testo dell'emendamento, e continueremo a farlo anche per le procedure applicative delle norme. Lo scopo è tornare su questi temi magari trovando un accordo in un tavolo comune con gli autotrasportatori. ■

De.A.

Le lettere vanno inviate a:  
Il Sole-24 Ore "Lettere al Sole-24 Ore" - Via Monte Rosa, 91  
20149 Milano - fax 02.312055  
email: lettereaisole@ilsole24ore.com  
s.carbani@ilsole24ore.com

### Scala mobile

L'editoriale "Vietato tornare alla scala mobile" firmato da Guido Gentili interpreta come un ritorno al passato e al meccanismo della scala mobile l'emendamento governativo sull'autostrada. La norma in questione non è volta a reintrodurre un sistema tariffario obbligatorio, come sostenuto nell'articolo, dal momento che il meccanismo obbligatorio è previsto esclusivamente per i contratti non scritti, rispondendo a una precisa esigenza di sicurezza nella circolazione delle merci. La definizione delle conseguenze dell'emendamento come «una neo scala mobile su gomma che

finirà in prima battuta per scaricarsi sugli utenti del servizio» non è supportata da numeri e dati statistici. Il nostro centro di studi ha calcolato che un aumento del 10% del costo del gasolio ha un impatto pari a solamente lo 0,02% del prezzo di un kg di pasta (equivalente a nemmeno una lira) e di 0,03% su un litro di benzina. Il caso del pane prende inoltre in considerazione un bene primario, sul quale, a fronte di un'incidenza del prezzo del trasporto molto elevata, si verifica un aumento finale non significativo. È facile dunque immaginare che su prodotti di maggiore valore, sui quali il trasporto incide in misura

minore, l'aumento sarebbe ancora più contenuto.

Fasquale Russo  
Segretario Generale di Unatras

Solo due osservazioni. Di sicuro la norma non sarà volta esplicitamente a reintrodurre un sistema tariffario obbligatorio, ma di fatto la questione è aperta, come dimostrano le posizioni critiche su questo punto espresse da altre organizzazioni (Confetra, ad esempio). Quanto alla prevista nuova scala mobile, è un fatto che si dà un segnale preoccupante di rincorsa automatica all'aumento di prezzi. Come è universalmente ormai noto, non è così che si batte l'inflazione. (Guido Gentili) ■

INTESA GOVERNO AUTOTRASPORTATORI

# Tir, torna la tariffa rigida

Confetra, Assologistica e Fedespedi: «Grave passo indietro»

È la tariffa «sorvegliata» la vera novità dell'accordo firmato il 25 giugno dal Governo con gli autotrasportatori per scongiurare il blocco di cinque giorni proclamato per la crisi del caro gasolio. Insieme ai 200 milioni di risorse aggiuntive promesse, che portano a 600 milioni gli stanziamenti per il settore. Le altre misure decise sono l'obbligo di pagamento delle fatture entro 30 giorni, l'indicizzazione del costo del carburan-

<b>L'ACCORDO</b>
600 milioni
le risorse stanziare
30 giorni
il tempo massimo per il committente per pagare le fatture
%
l'aumento del prezzo del gasolio si trasferisce sulla tariffa

te secondo i prezzi di un osservatorio ad hoc e le sanzioni per i committenti che non rispettano queste clausole.

Ma prima da Confindustria e a seguire da Confetra, Assologistica e Fedespedi sono arrivate critiche e bocciature. «Si torna al regime tariffario obbligatorio – contestano – e si compie un grave passo indietro rispetto alla liberalizzazione». ■

SERVIZI A PAGINA 4

Confindustria, Confetra, Assologistica, Fedespedi e Cgil dicono no

## Ma fioccano critiche e bocciature «Si torna al regime obbligatorio»

Va dalla Confindustria alla Cgil passando per Confetra, Fedespedi e Assologistica il fronte del no all'accordo tra gli autotrasportatori e il Governo. La bocciatura di Emma Mercegaglia, presidente degli industriali italiani, è arrivata poche ore dopo la firma del protocollo che ha fatto rientrare il fermo nazionale di 5 giorni. «Aver scongiurato lo sciopero dei Tir è un bene ma non va nella direzione che serviva – ha detto Mercegaglia –. È necessario che il settore, che è vitale per il nostro apparato industriale, vada incontro a una vera modernizzazione e liberalizzazione».

Gli industriali, Confindustria e Confetra, consultati solo all'inizio delle trattative dal sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino, ma poi rimasti estranei al tavolo tra il Governo e gli autotrasportatori, criticano duramente l'accordo. In una lettera inviata a Giachino, Confetra punta il dito contro il ritorno a un «un regime tariffario obbligatorio» e chiede di non andare avanti sulla responsabilità condivisa tra vettore e committente, introdotta con la riforma dell'autotrasporto e l'eliminazione delle tariffe a forcella per equilibrare la concorrenza nel settore. In particolare, Confetra chiede uno stop ai provvedimenti ancora da attuare come «l'introduzione della scheda di trasporto, l'obbligo di data certa del contratto, il vincolo del parco veicolare adeguato per poter stipulare contratti di trasporto: tutte misure – si legge nella lettera – che aggraverebbero pesantemente l'operatività delle imprese, senza alcuna seria giustificazione». Confindustria

stessa, oltre a criticare l'accordo economico da 600 milioni che si aggiungono ai 2,4 miliardi che il settore ha avuto dal 2000 al 2006, punta il dito anche contro gli «evidenti segni di dirigismo e assistenzialismo che credevamo un ricordo del passato».

Contraria all'accordo anche la Fedespedi (spedizionieri internazionali), preoccupata delle ripercussioni che le norme introdotte possono avere sul mondo delle logistica. In particolare, si legge in una nota, sul pagamento delle fatture a 30 giorni «non risulta nei fatti chiaro l'ambito applicativo di questa norma, che dovrebbe coinvolgere tutti i soggetti della catena, spedizionieri e operatori logistici compresi, i quali altrimenti si troverebbero esposti a dinamiche penalizzanti e distorsive nei confronti della clientela finale».

Si dichiara delusa dell'accordo anche Assologistica che, tra l'altro sottolinea l'esclusione degli altri operatori dal tavolo ministeriale. Anche qui, la preoccupazione è volta a possibili correttivi che «vadano a ingessare tutta l'attività della logistica».

Infine, critica anche la posizione della Cgil. «Si è persa un'occasione – ha detto Michele Azzola, segretario nazionale della Filt Cgil – per riordinare un settore in crisi da decenni poiché misure economiche sbagliate, come la riduzione dei pedaggi autostradali e normative dirigiste, come la scala mobile delle tariffe legate al costo del gasolio, non solo non contribuiranno a risolvere i problemi del settore ma incentiveranno un contenzioso di cui gli unici beneficiari saranno gli studi legali». ■ De.A.

**AUTOTRASPORTO: CONFETRA, EMENDAMENTO GOVERNO E' INADEGUATO  
E SPEREQUATIVO = LA CONFEDERAZIONE PROPONE UN TESTO  
ALTERNATIVO**

Roma, 7 lug. (Adnkronos) - "L'emendamento del governo sull'autotrasporto e' inadeguato, illiberale e sperequativo". A sostenerlo e' la Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che esprime quindi "la propria contrarieta' rispetto alle disposizioni proposte dal Governo, a conclusione della vertenza dell'autotrasporto, in quanto esse vanno ben oltre gli obiettivi dichiarati".

"Fermo restando il giudizio positivo sull'abile conduzione della trattativa portata avanti dall'esecutivo", rileva Confetra, "appare evidente il tentativo di reintrodurre in via surrettizia un regime tariffario obbligatorio addirittura piu' illiberale di quello soppresso soltanto tre anni fa, in quanto indicizzato sulla base di rilevazioni di parte, sorretto da un apparato sanzionatorio imponente e garantito da procedure giudiziarie totalmente sbilanciate a danno delle controparti". Nel caso specifico, quindi, sottolinea la Confederazione, "le disposizioni normative non andrebbero a soddisfare il legittimo diritto degli autotrasportatori ad ottenere il recupero dei maggiori costi derivanti dall'aumento del prezzo del gasolio, bensì ad imporre di fatto nuove tariffe obbligatorie".

"Non tragga in inganno, infatti, la formulazione volutamente fumosa che mai menziona il concetto di tariffe: il costituendo Osservatorio -sottolinea la Confederazione- non produrrà indici di variazioni di costi, ma vere e proprie tariffe chilometriche per tipologie di veicoli che dovranno essere rispettate tanto nei contratti scritti, quanto nei contratti verbali. Nulla di simile e' stato partorito, sinora, negli altri Paesi europei che proprio in questo periodo si trovano ad affrontare l'emergenza gasolio per l'autotrasporto (Francia, Spagna e Portogallo)". (segue)

(Sec-Eca/Gs/Adnkronos) 07-LUG-08 15:49

**AUTOTRASPORTO: CONFETRA, EMENDAMENTO GOVERNO E' INADEGUATO E  
SPEREQUATIVO (2) =**

(Adnkronos) - Se l'emendamento sull'autotrasporto venisse approvato nella formulazione proposta dal Governo, continua la Confetra, "il sistema logistico italiano farebbe un salto indietro di oltre 30 anni, quando con la legge 298 del 1974 vennero introdotte le famigerate tariffe obbligatorie".

Il testo che la Confetra suggerisce, osserva il presidente Pietro Vavassori, "in alternativa a quello del Governo, garantisce il recupero dei maggiori costi del gasolio, pur facendo salva l'impostazione generale della normativa e senza incorrere nelle degenerazioni dirigistiche che penalizzerebbero, alla fine, gli stessi autotrasportatori".

Confetra propone, inoltre, con i propri emendamenti di garantire per equita' lo stesso trattamento a tutti gli operatori della filiera (nuovo articolo 83-sexties) e di sopprimere quelle modifiche al codice civile in materia di contratto di trasporto e di imballaggi che sembrano veramente un'interferenza nella normale dialettica negoziale delle parti (vecchio articolo 83-sexties).

(Sec-Eca/Gs/Adnkronos) 07-LUG-08 15:57



ECO 07/07/2008 16.06.00

AUTOTRASPORTO: CONFETRA,

EMENDAMENTO GOVERNO E' ILLIBERALE AUTOTRASPORTO: CONFETRA,

EMENDAMENTO GOVERNO E' ILLIBERALE (ANSA) - ROMA, 7 LUG - "L'emendamento del governo sull'autotrasporto e' inadeguato, illiberale e sperequativo, proponiamo un testo alternativo". Lo dice la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) secondo cui "se l'emendamento venisse approvato nella formulazione proposta dal Governo il sistema logistico italiano farebbe un salto indietro di oltre 30 anni, quando vennero introdotte le famigerate tariffe obbligatorie". "Fermo restando il giudizio positivo sull'abile conduzione della trattativa portata avanti dall'esecutivo, appare evidente il tentativo di reintrodurre in via surrettizia un regime tariffario obbligatorio addirittura piu' illiberale di quello soppresso soltanto tre anni fa, in quanto indicizzato sulla base di rilevazioni di parte, sorretto da un apparato sanzionatorio imponente e garantito da procedure giudiziarie totalmente sbilanciate a danno delle controparti" dice l'organizzazione. Le disposizioni normative, insomma, "non andrebbero a soddisfare il legittimo diritto degli autotrasportatori ad ottenere il recupero dei maggiori costi derivanti dall'aumento del prezzo del gasolio, bensa' ad imporre di fatto nuove tariffe obbligatorie" afferma Confetra che parla di una "formulazione volutamente fumosa che mai menziona il concetto di tariffe: il costituendo Osservatorio non produrra' indici di variazioni di costi, ma vere e proprie tariffe chilometriche per tipologie di veicoli che dovranno essere rispettate tanto nei contratti scritti, quanto nei contratti verbali. Nulla di simile e' stato partorito, sinora, negli altri Paesi europei che proprio in questo periodo si trovano ad affrontare l'emergenza gasolio per l'autotrasporto (Francia, Spagna e Portogallo). "Il testo che la Confetra suggerisce - osserva il presidente Pietro Vavassori - in alternativa a quello del Governo, garantisce il recupero dei maggiori costi del gasolio, pur facendo salva l'impostazione generale della normativa e senza incorrere nelle degenerazioni dirigistiche che penalizzerebbero, alla fine, gli stessi autotrasportatori".(ANSA). CHI 07-LUG-08 16:00 NNN

## Tir, si tratta per evitare il blocco

Riconoscere dal primo luglio prossimo nella fattura l'aumento del prezzo del gasolio e pagamento della fattura a 30 giorni: è il contenuto di due provvedimenti che il sottosegretario ai Trasporti Mino Giachino ha sottoposto ai rappresentanti delle associazioni degli autotrasportatori, che hanno posto la condizione di trovare entro oggi un accordo per scongiurare uno sciopero nazionale di 5 giorni a partire dal 30 giugno. «I problemi legati all'autotrasporto - ha osservato Giachino - si sono trascinati negli ultimi anni senza risposte. Questi problemi, sono ora ingigantiti dal caro-petrolio e un blocco dell'autotrasporto costerebbe quasi quanto la metà della manovra economica. Non possiamo permetterci questo salasso. L'Italia cresce meno di altri paesi europei e l'economia cresce pochissimo. Siamo impegnati a ridare slancio all'economia». L'intesa appare a portata di mano. I provvedimenti sono stati illustrati prima a Confindustria, Confcommercio e Confetra, che rappresentano la committenza e la intermediazione logistica. Il vicedirettore dell'area Imprese e Territorio di Confindustria, Giuseppe Mele, ha detto che c'è disponibilità a discutere i provvedimenti e che viene accettato il principio in essi contenuto ma che bisogna comunque salvaguardare l'autonomia contrattuale rispettando gli adeguamenti in positivo o in negativo rispetto alle oscillazioni del prezzo del gasolio. Il rappresentante di Confetra Piero Luzzati ha rilevato la necessità che i provvedimenti abbiano una portata generalizzata, per tutta la filiera e che vengano stabilite delle norme semplici che portino ad adeguamenti automatici senza imporre calcoli, sulla base degli indici Istat mensili relativi al gasolio. Oggi a mezzogiorno l'appuntamento è con il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli (nella foto): «Vedremo di trovare una soluzione - dice - che possa consentire di evitare lo sciopero. Bisogna tener conto che l'Italia può fare molto - aggiunge - ma certamente la soluzione va trovata a livello europeo». Il blocco dei trasporti, anche solo minacciato, crea apprensione in particolare tra i produttori di beni alimentari. «Potrebbe avere - avverte la Coldiretti - effetti economici disastrosi nell'agroalimentare made in Italy in piena stagione di produzione per le verdure e la frutta che sono prodotti facilmente deperibili, ma anche indispensabili per mantenere una buona salute con l'arrivo del grande caldo». «Un pieno di carburante ci costa 200 euro in più rispetto allo scorso anno - spiegano gli autotrasportatori - non chiediamo vantaggi particolari ma solo l'equiparazione dei costi con le aziende europee che possono contare su minore pressione fiscale e contributiva e sul gasolio decisamente più a buon mercato. Per scongiurare il fermo nazionale è indispensabile che si adottino velocemente misure a sostegno delle imprese».

Autotrasporto. Fermo dal 30 giugno al 4 luglio se non verrà sciolto il nodo del caro-carburante - Oggi altro round

## Per i camionisti è ancora linea dura

Trattativa a oltranza con il Governo ma i «padroncini» ribattono: protesta confermata

Deborah Appolloni ROMA Nessun passo avanti sostanziale nella trattativa tra il Governo e gli autotrasportatori che hanno proclamato un fermo di cinque giorni, dal 30 giugno al 4 luglio prossimi. Fermo che al momento resta confermato. Alle proposte del sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino, le sigle che hanno proclamato la protesta hanno risposto con una «controproposta» che oggi verrà portata al tavolo convocato per le ore 12 da Altero Matteoli, dove dovrebbero arrivare anche altri rappresentanti del Governo, in particolare dall'Economia e dalla presidenza del Consiglio. Inoltre, il fronte delle associazioni è tornato a dividersi, con l'Anita, che rappresenta le grandi imprese aderenti a Confindustria, tornata a prendere le distanze dal fermo. Sul tavolo, Giachino ha portato solo il pacchetto normativo richiesto dal popolo dei Tir contro il caro-carburante, rimandando all'incontro di oggi le questioni economiche. Si tratta della possibilità dal primo luglio per i trasportatori di inserire una clausola nei contratti per "dividere" con la committenza l'extra-costi del gasolio e l'obbligo di restringere la forbice temporale dei pagamenti da 120 a 30 giorni. Due proposte che il sottosegretario aveva nel pomeriggio aveva discusso con Confindustria, Confcommercio e Confetra (aziende di logistica) che hanno chiesto di «salvaguardare l'autonomia contrattuale rispettando gli adeguamenti in positivo o in negativo rispetto alle oscillazioni del prezzo del gasolio». «Sono molto preoccupato - ha detto Paolo Uggè, presidente del Fai alla fine del vertice - di passi avanti se ne sono fatti pochi e certezze non ne abbiamo. Le uniche due proposte che ci hanno fatto non vanno bene». Anche il segretario generale di Confrtrasporto dice che «la proposta del governo non offre le garanzie che abbiamo chiesto, quindi abbiamo presentato noi una controproposta che se verrà accettata potrà veramente garantire le imprese, la parte debole, dagli aumenti del carburante». Gli autotrasportatori chiedono di togliere dal testo del Governo il riferimento a possibili patti contrari all'indicizzazione del costo del gasolio che la committenza potrebbe usare per aggirare la clausola. Chiedono inoltre parametri oggettivi di riferimento e sanzioni per coloro che non applicano la clausola. Non è stata toccata, invece, la questione economica, riamandata da Giachino al tavolo di oggi. È giallo anche su un articolo del decreto legge collegato alla manovra finanziaria che mette a disposizione del settore (insieme all'agricoltura e alla pesca) risorse di Sviluppo Italia. Il testo, che non quantifica le somme, sarebbe scomparso dal provvedimento per poi "riapparire" in una delle ultime stesure. Intanto, si chiude la vertenza delle bisarche (i Tir che trasportano le auto) ferme da 4 settimane contro il caro-carburante. È stato firmato ieri in tarda serata l'accordo tra le associazioni di categoria, in particolare TrasportoUnito che ha condotto le trattative, e il gruppo Ambrosetti-F.lli Elia. L'accordo prevede un aumento del 5% sui contratti a partire dallo scorso primo giugno.

## Autotrasporto vicino al fallimento. Confetra : urge tavolo

Allarme di Longo (Rta Cna): il boom del gasolio mette ko. Confartigianato: serve subito la detassazione

Camionisti vicino al fallimento. L'allarme è lanciato dalla Cna Fita e dalla Confartigianato Trasporto. Che sottolineano come la maggioranza delle imprese di autotrasporto sia oppressa dall'esplosione dei prezzi del gasolio e dall'assenza di qualsivoglia riscontro sulle tariffe riconosciute loro dalla committenza. Se il prezzo da pagare è il fallimento, osserva il responsabile nazionale Fita Maurizio Longo, "è meglio spegnere subito i motori". Longo delinea uno scenario catastrofico del settore. "Dal gennaio 2008 ad oggi il gasolio è aumentato del 18%; negli ultimi quattro anni, in termini assoluti, il prezzo del gasolio da autotrazione è cresciuto del 70%". Al che è oggi indispensabile sostenere le imprese che hanno deciso "di fermare il tir per l'assenza di tariffe adeguate ai costi di produzione dei servizi e quindi per evitare che l'indebitamento assuma dimensioni sproporzionate". Fita lamenta che l'emergenza costi più volte evidenziata dalle organizzazioni dell'autotrasporto e già all'origine del fermo di dicembre non abbia ancora trovato la disponibilità del governo al confronto. Per Longo "spegnere i motori, così come hanno fatto i bisarchisti (subvettori) in questi giorni, e come stanno facendo spontaneamente altri autotrasportatori, diventa una scelta obbligata". Confartigianato invece pone l'accento sulla detassazione mirata sui carburanti per gli autotrasportatori. La condivisione della proposta del ministro dello Sviluppo economico Claudio Scajola deriva dalle richieste delle associazioni che mirano a ottenere in tempi brevissimi la riduzione dei costi per fronteggiare lo stato di grave crisi del settore. Dal canto suo il presidente di Confetra, la controparte dei "padroncini", ha inviato una lettera al ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, chiedendo l'apertura di un tavolo con Confetra, Confindustria e Confcommerdo per valutare l'impatto economico-organizzativo sulle imprese di logistica e imprese committenti delle varie richieste di tipo normativo che gli autotrasportatori stanno chiedendo. Confetra si riferisce alla reintroduzione di tariffe minime obbligatorie, di documentazione di trasporto, di termini tassativi per il pagamento delle fatture, di divieti di stipula di contratti di trasporto, eccetera.