

OSSERVAZIONI IN MERITO AL DECRETO-LEGGE 21/222 – CONTRASTO DEGLI EFFETTI ECONOMICI E UMANITARI DELLA CRISI UCRAINA

AUDIZIONE VI COMMISSIONE FINANZE E TESORO E X COMMISSIONE INDUSTRIA, COMMERCIO E TURISMO DEL SENATO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

12 APRILE 2022

Con riferimento alla discussione sul Decreto-legge 21 marzo 2022, n° 21, la presente nota si concentra sugli articoli afferenti al Capo III (Misure a sostegno di autotrasporto, agricoltura, pesca, turismo), focalizzando l'attenzione sulla parte specificamente riferentesi all'autotrasporto.

Dette misure si configurano come il risultato delle intese raggiunte tra la Vice Ministra, Senatrice Teresa Bellanova, e le Associazioni lo scorso 17 marzo, e dovrebbero avere come obiettivo strategico l'introduzione delle prime, significative, regole per favorire un'evoluzione del sistema trasportistico italiano in direzione di una maggiore sicurezza e tutela degli operatori, fondamentalmente riequilibrando i rapporti contrattuali tra i vettori (notoriamente, la parte più debole) ed i loro committenti. Questo nuovo assetto dovrebbe, inoltre, assicurare, se non migliorare, gli attuali standard di efficienza.

Assotir ha criticato detto accordo, per la mancanza in esso di misure efficaci nel fronteggiare la crisi in cui il settore dell'autotrasporto versa da anni, e di cui le recenti proteste spontanee, avvenute in varie aree del Paese, hanno rappresentato una dimostrazione.

In modo particolare, Assotir ritiene che la straordinarietà della situazione possa - e debba - costituire un'occasione per introdurre alcune (poche) regole, in grado di ridefinire un mercato del trasporto merci nel quale l'efficienza non vada a scapito della sicurezza e della legalità.

Da questo punto di vista, occorre rimarcare che uno dei problemi strutturali di questo settore (insieme al peso abnorme dell'intermediazione parassitaria) è rappresentato dal continuo ribasso delle tariffe di trasporto.

Basti ricordare, al riguardo, che, a fronte dei Valori Minimi di Riferimento pubblicati dal MIMS a fine febbraio u.s. (prima, cioè, dell'ultima impennata del prezzo del gasolio), che indicano in € 1,622/Km il costo minimo per un veicolo di massima portata, le tariffe reali oscillano tra € 1,00 e € 1,20, risultando quindi inferiori almeno del 30/40% rispetto a quello che lo Stato indica come il minimo per consentire il rispetto della sicurezza stradale e sociale.

Per questo motivo, Assotir ritiene indispensabile reintrodurre, con legge, un sistema di Costi Minimi di Sicurezza obbligatorio, peraltro, in linea con i pronunciamenti della Corte Costituzionale (sentenza n.47 del 2 marzo 2018), nonché della Corte Europea (ordinanza del 21 giugno 2016).

OSSERVAZIONI SULL'ART.14 – CLAUSOLA DI ADEGUAMENTO CORRISPETTIVO

Tutto ciò premesso, è evidente l'inidoneità dei contenuti dell'art. 14 del DL 21/2022 (Clausola di adeguamento corrispettivo), rispetto agli obiettivi appena indicati.

In particolare, la previsione di cui all'art. 14, lettera a), risulta essere, oltre che pleonastica - in quanto l'obbligatorietà della clausola "gasolio" è ampiamente desumibile dall'attuale normativa (comma 5, art.83-bis del DL 25 giugno 2008 n.112) -, di improbabile utilizzazione da parte degli operatori, fatti salvi coloro che già ora ne facciano uso, per l'assenza di particolari tutele giudiziarie e per la mancanza di qualsiasi responsabilità in capo al committente.

Sicché, niente viene aggiunto a quanto già stabilito dalle norme attualmente vigenti, che implichi un miglioramento della capacità di contrattazione da parte degli autotrasportatori.

Ancor più evanescente risulta essere la previsione di cui alla successiva lettera b), la quale, in linea del tutto teorica, stabilisce, nel caso di contratto ritenuto "non scritto", ai fini dell'art.6 del Dlgs 286/2005, la possibilità di prendere a base, nella definizione della tariffa di trasporto, i Valori Minimi di Riferimento pubblicati periodicamente dal MIMS.

Siamo di fronte ad un vero e proprio ossimoro giuridico, volendosi assegnare a dei valori "di riferimento" carattere di obbligatorietà. Sul piano pratico, è evidente l'assoluta aleatorietà della norma e, dunque, l'esito del tutto incerto di eventuali contenziosi in sede giudiziaria. Se poi si aggiunge che è affidato al solo vettore l'onere della richiesta del rispetto della medesima norma, è evidente che siamo di fronte ad una disposizione con scarsissime possibilità di applicazioni pratiche. Come del resto, sulla base anche di verifiche con alcune centinaia di trasportatori da noi direttamente effettuate, appare già del tutto evidente.

Riteniamo, pertanto, che l'intero articolo 14 del DL 21/2022 debba essere soppresso, non solo per le ragioni precedentemente indicate ma perché improntato a logiche oggettivamente opposte all'esigenza posta dagli operatori, vale a dire quella della (re)introduzione dell'obbligatorietà dei costi minimi di sicurezza.

È evidente che l'approvazione di quella che sembra essere (e come tale viene presentata) una regola a favore dei trasportatori, porta con sé, implicitamente, la rinuncia all'introduzione di qualsiasi argine alla spinta al continuo ribasso delle tariffe di trasporto.

Fenomeno quest'ultimo, che non riguarda soltanto la concorrenza sleale tra operatori, ma si configura quale tema di portata generale, che profila situazioni di irregolarità (da quelle contributive, all'uso di gasolio illegale, fino al vero e proprio riciclaggio di capitali malavitosi) i cui ambiti hanno una portata assai più ampia. Si tratta, come si vede, di temi che vanno ben oltre l'ambito degli interessi dei trasportatori, investendo interessi generali, tra cui la qualità dello sviluppo economico che questo Paese vuole darsi.

In sostanza, la scelta che si ha di fronte è la seguente: rimanere sulla vecchia strada dell'efficienza sciolta da qualsiasi condizione, meglio nota come la pratica quotidiana della corsa al massimo ribasso delle tariffe di trasporto – pratica individuata e contrastata in molti altri settori dell'attività economica, salvo appunto, nell'autotrasporto e la logistica, in cui la stessa prassi è non solo consentita, ma incentivata - oppure, che è quello che Assotir propone, imboccare una strada nuova: quella in cui l'efficienza deve essere coniugata con la trasparenza e la regolarità del mercato.

L'articolo 14, a nostro avviso, serve a mantenere lo status quo, senza alcun obiettivo di innovazione, ponendosi, al contrario, come ostacolo ad ogni tentativo in tale direzione.

CONSIDERAZIONI A MARGINE DELLE MISURE DI CUI ALL'ART 13 – FERROBONUS E MAREBONUS

Ulteriore osservazione merita, ad avviso della Scrivente, l'art. 13 del DL 14/2022, relativo a Ferrobonus e Marebonus, con specifico riferimento a quest'ultimo tema.

Ovviamente, non è in discussione l'opportunità del provvedimento di incentivazione alle altre modalità di trasporto di cui gli Autotrasportatori possono usufruire, né l'opportunità di un suo rafforzamento, nelle circostanze attuali.

L'occasione, piuttosto, appare opportuna per richiamare l'attenzione del Parlamento sulla dinamica dei noli dei traghetti su cui i veicoli vengono imbarcati, specialmente nel periodo settembre 2021- aprile 2022.

Al riguardo, si deve notare come, in questo arco temporale, i maggiori operatori marittimi, il cui numero è notoriamente assai ristretto, hanno apportato sui propri listini aumenti tariffari complessivi non inferiori al 30%, con punte che toccano il 46%.

Ora, di tali aumenti riesce difficile comprendere le motivazioni, se il riferimento fosse a motivazioni di tipo "esogeno", quale potrebbe essere l'aumento del costo del carburante, in quanto la sua incidenza, per quanto elevata, non giustifica gli aumenti tariffari praticati.

Quello che si vuole affermare è che, fermo restando l'impegno dello Stato a sostenere gli autotrasportatori per l'uso delle diverse modalità di trasporto diverse dalla strada, l'effetto pratico dello stesso intervento pubblico serve a compensare, e solo in parte, gli aumenti dei noli nel frattempo intervenuti.

È evidente che, in un contesto di trasparenza, in cui ognuno deve fare la propria parte, anche gli armatori dovrebbero, nella massima trasparenza, giustificare le proprie scelte, specie in un contesto di straordinaria difficoltà quale quello che tutti gli operatori stanno vivendo.

A ciò, si aggiunga, come fatto tutt'altro che marginale, che, spesso la mancanza o scarsità di alternative di vettori navali, delinea uno scenario di scelte obbligate, quale può essere, ad esempio, il caso della Sardegna, ma anche di altre tratte nazionali.

Roma, 11 aprile 2022