

## Intervento Clara Ricozzi al Convegno EGAF del 21 aprile 2007: “La riforma dell’autotrasporto e le sue modifiche”

E’ grazie all’EGAF che ogni anno riusciamo a fare il punto della situazione nel delicato settore della mobilità su strada delle merci, al quale questa volta aggiungiamo un approfondimento sulle autolinee viaggiatori di lunga percorrenza, pure coinvolto in una profonda riforma, nel senso dell’apertura del mercato.

L’appuntamento di quest’anno è particolarmente significativo e tempestivo, dal momento che giunge nel momento in cui è in pieno svolgimento la riflessione sugli effetti della liberalizzazione dell’attività di autotrasporto e sui correttivi da apportare per favorire il rispetto delle nuove regole e l’accertamento delle responsabilità di tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella catena del trasporto e della logistica.

Un anno fa abbiamo avuto l’entrata in vigore di due provvedimenti di importanza capitale per il mondo dell’autotrasporto:

- il decreto legislativo 286/05, efficace dal 1° marzo 2006, ha dato vita alla liberalizzazione regolata dell’attività, con l’eliminazione del sistema, sostanzialmente mai rispettato, delle tariffe obbligatorie “a forcella”, ed il contestuale recepimento della direttiva comunitaria 2003/59 sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti professionali;
- il decreto legislativo 284/05, che ha avviato la riforma dei due importanti organi collegiali presenti nella struttura del Ministero dei trasporti, la Consulta generale per l’autotrasporto e la logistica ed il Comitato Centrale per l’Albo degli autotrasportatori.

Entrambe le nuove discipline hanno subito un rallentamento “fisiologico”, dovuto a due ordini di motivi:

- a. il cambio del Governo nazionale, che ha comportato il ritardo nell’emanazione dei regolamenti attuativi del decreto legislativo 284/05. Fra questi, riveste particolare rilievo il regolamento relativo all’organizzazione della Consulta e del Comitato Centrale, dal quale dipende la formale costituzione dell’Osservatorio sul mercato dell’autotrasporto, e, quindi, il monitoraggio sul funzionamento della riforma;
- b. la nuova disciplina di riordino degli organi collegiali che operano all’interno della Pubblica Amministrazione, avviata dal decreto “Bersani” della scorsa estate. La procedura per l’attuazione di questa disciplina è ormai in dirittura di arrivo ed il relativo decreto del Presidente della Repubblica sancirà l’indispensabilità di entrambi gli organi che si occupano di autotrasporto nel nostro Ministero;

- c. le difficoltà operative connesse all'espletamento dei controlli sul rispetto della nuova disciplina, soprattutto perché la circolare apposita del Capo della Polizia è stata diramata il 14 agosto 2006 e l'accertamento delle responsabilità si è rivelato non semplice, facendo emergere l'esigenza di una formazione "mirata" delle Forze dell'ordine. Possiamo perciò affermare che, di fatto, l'attività di controllo specifica è partita dopo l'estate del 2006 e non si è ancora consolidata.

L'analisi della situazione attuale ci porta alla constatazione dei seguenti fatti:

- a. è finalmente partita la disciplina relativa alla Carta di Qualificazione del Conducente, che verrà affrontata in dettaglio in questo Convegno: ai tre decreti del 7 febbraio 2007, ha fatto seguito la circolare del 23 marzo, che ha dettato le necessarie disposizioni applicative. Possiamo dire che questa disciplina è il frutto di un delicato e lungo confronto fra l'Amministrazione e tutti i soggetti coinvolti, che ha conosciuto momenti di difficoltà, soprattutto con riferimento alla scelta degli enti deputati a svolgere i corsi di formazione, ma che si è concluso positivamente.

Da parte degli autotrasportatori, queste disposizioni erano particolarmente attese, anche per l'instaurazione del doppio regime sanzionatorio relativo alla perdita dei punti per le infrazioni al codice della strada: infatti, i conducenti che commettono infrazioni nell'esercizio della loro attività professionale vedranno decurtati i punti sulla Carta di Qualificazione e non sulla patente;

- b. il 25 marzo è scaduto il termine per apportare correttivi ai decreti legislativi di attuazione della legge delega 32/05, ma il Governo ha assunto l'impegno, nel protocollo d'intesa firmato il 7 febbraio di quest'anno, di prorogare quel termine, nella consapevolezza che i correttivi sono necessari. L'impegno è stato adempiuto non con un provvedimento legislativo entrato in vigore prima della scadenza del termine, come sembrava inizialmente possibile, mediante emendamento apposito in sede di conversione del decreto legge "milleproroghe", ma con la presentazione di un disegno di legge "ad hoc", che ha cominciato il suo iter al Senato il 18 aprile.

Si tratta di un articolo unico, che sposta al 31 marzo 2008 il termine fissato per introdurre i correttivi alla riforma dell'autotrasporto, nel rispetto dei criteri della delega. La relazione accompagnatoria al disegno di legge chiarisce che l'obiettivo è quello di consentire l'ottimizzazione della nuova disciplina, previo il necessario monitoraggio.

È auspicabile che il disegno di legge possa essere rapidamente approvato, possibilmente con un'intesa trasversale fra le forze politiche.

Certo è che correttivi sono necessari ed opportuni, sia al decreto legislativo 286, per la parte relativa al riassetto normativo dell'attività di autotrasporto per conto di terzi, sia al decreto legislativo 284, per meglio definire distinguere compiti e ruoli della Consulta per l'autotrasporto e del Comitato Centrale per l'Albo.

Sul primo punto, la discussione in sede di Consulta è già partita nell'ambito dell'apposita Sottocommissione normativa, che vede la presenza di tutte le associazioni dell'autotrasporto, di Confindustria, di Confetra, oltre che dei Ministeri dei trasporti e dell'interno. Si tratta di un dibattito che mi auguro fecondo, in quanto parte dal comune convincimento sull'obiettivo da raggiungere: un mercato dell'autotrasporto liberalizzato, entro una cornice di regole certe, per i più forti come per i più deboli, regole delle quali le Forze dell'ordine siano effettivamente in grado di accertare il rispetto, con l'individuazione delle responsabilità dei soggetti a vario titolo coinvolti nella catena del trasporto.

Il protocollo del 7 febbraio disegna già alcuni strumenti possibili, come:

- fissare termini più certi per il pagamento dei corrispettivi dei servizi e prevedere l'indicazione del prezzo del carburante nella fattura;
- garantire la regolarità amministrativa dell'operazione di trasporto, in assenza di contratto scritto, anche mediante l'istituzione di un apposito "documento di trasporto", che, sul modello della lettera di vettura CMR, valga ad individuare con precisione, sotto il profilo della responsabilità, sia i soggetti della catena del trasporto (vettore, caricatore, committente, destinatario), sia le caratteristiche della merce (peso, tipologia);
- accertarsi della regolarità dei vettori, che devono essere iscritti all'Albo degli autotrasportatori e disporre di veicoli adeguati.

Tutti i componenti della Sottocommissione normativa, intanto, hanno constatato l'indifferibilità della messa a punto di un monitoraggio oggettivo dell'andamento del mercato dopo la riforma, ed hanno prospettato l'opportunità di dar vita, con la composizione, in una prima fase, della stessa Sottocommissione, all'Osservatorio sul mercato dell'autotrasporto, che avvierà la verifica sia attraverso rilevazioni e sondaggi sull'utenza, sia attraverso il monitoraggio dei risultati dei controlli effettuati dalla Polizia Stradale e dalle pattuglie miste con il Dipartimento dei trasporti terrestri, con l'ausilio dei CMR.

Sempre in sede di Sottocommissione normativa, abbiamo ipotizzato la verifica di strumenti già realizzati da altri Paesi, come la Francia, in tema di regolarità delle prestazioni di trasporto, per vedere se alcune esperienze possano utilmente essere riportate nella nostra disciplina.

Parallelamente, occorrerà fare maggiore chiarezza –con opportuni correttivi al decreto legislativo 284- nella separazione dei compiti e nella collocazione della Consulta e del Comitato Centrale nell'ambito della struttura organizzativa del Ministero dei trasporti.

È stato preannunciato un documento propositivo da parte delle associazioni di categoria, che mi auguro aiuti l'Amministrazione ad individuare la soluzione migliore nell'interesse del settore dell'autotrasporto.

L'esigenza di correttivi si va profilando anche nella disciplina per l'accesso alla professione, fissata dal DPR 395/2000 e dal decreto regolamentare 161/2006: il problema principale riguarda le imprese monoveicolari in possesso di veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate, che trovano difficoltà a dimostrare il requisito della capacità finanziaria, oggi stabilita in €50.000. Il tema è all'attenzione della Consulta per l'autotrasporto, che si è prefissa l'obiettivo di individuare una soluzione equilibrata e proporre le conseguenti modifiche al DPR 395. Sappiamo, infatti, che, all'epoca della formulazione di quella norma, l'Amministrazione italiana, anche su input del Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori, si avvale della facoltà di abbassare da 3,5 a 1,5 il limite di peso dei veicoli, al di sopra del quale occorre dimostrare tutti i requisiti per l'accesso alla professione di autotrasportatore.

Infine, non dobbiamo dimenticare che, alla fine di quest'anno, cessa il sostanziale blocco dell'accesso al mercato dell'autotrasporto: anche questa problematica è all'ordine del giorno della Consulta per l'autotrasporto, con l'obiettivo di raggiungere in tempo utile un'intesa per evitare un'ulteriore frammentazione di un mercato già parcellizzato in piccole e spesso piccolissime imprese: sarebbe illogico che, da una parte, si mettessero in campo incentivi a processi di aggregazione imprenditoriale e, dall'altro, non si ponessero regole per limitare l'accesso al mercato a soggetti dotati di un minimo di struttura di impresa. Credo che la Consulta dovrà lavorare per trovare soluzioni in questa direzione, e presentare quanto prima proposte concrete al Governo.

La fase di lavoro che attraversiamo è certamente impegnativa ancor più che in passato, ma non dobbiamo lasciarci sfuggire l'occasione per concludere in modo virtuoso il processo di riforma. Il lavoro comune, fra Amministrazione e portatori di interessi spesso contrapposti, se svolto con onestà intellettuale e consapevolezza degli obiettivi da perseguire, porterà a risultati di massima condivisione da parte di tutte le componenti del sistema. Noi ci adopereremo in questa direzione, ed anzi, già al termine di questa giornata, potremo intravedere le principali linee di azione.