



## PROGRAMMA PER LO SVILUPPO E LA COMPETITIVITA' DELLE IMPRESE ITALIANE DI AUTOTRASPORTO

### *POSIZIONE UNATRAS (Unione Nazionale Associazioni Autotrasporto)*

#### 1. PACCHETTO MOBILITA' UE – ROAD ALLIANCE

Alla luce del pacchetto di proposte legislative presentate dalla Commissione Europea ed attualmente in discussione al Parlamento, è necessario che l'Italia mantenga una posizione netta di contrasto alla concorrenza sleale ed al dumping sociale, facendo leva sull'alleanza con gli altri Paesi firmatari della Road Alliance. A tal fine occorre:

- **Omogeneizzare i trattamenti economici, sociali e normativi** dei lavoratori e dei costi a carico delle imprese di autotrasporto dei diversi Paesi UE.
- **Contrastare** ogni ipotesi di ulteriore **liberalizzazione del cabotaggio** stradale.
- **Estendere la normativa sul distacco transnazionale ai trasporti internazionali** da e per l'Italia effettuati dalle imprese estere.
- **Implementare un sistema nazionale di controlli mirati** sui vettori stradali soprattutto esteri che concorrono slealmente eludendo le normative sociali, da effettuare attraverso strumenti tecnologici avanzati quali l'e-CMR e big data (telepass, tutor, dogane, ecc.) a tutela dell'economia e delle imprese italiane.
- **Smart Roads:** sviluppare e sperimentare attraverso un pieno coinvolgimento delle imprese di autotrasporto.

#### 2. REGOLARITA' DEL MERCATO – SEMPLIFICAZIONE BUROCRATICA

Considerato che un mercato regolare è interesse dell'economia nazionale e del consumatore finale, occorre:

- **Garantire l'effettiva funzionalità del Portale Regolarità Albo** che assicura la netta evidenza delle imprese irregolari per l'affidamento dei servizi di trasporto, rimuovendo gli ostacoli ancora presenti al pieno e continuativo scambio di dati tra l'Albo ed i soggetti che detengono le informazioni utili alla verifica costante della regolarità contributiva, amministrativa e tecnico-operativa degli autotrasportatori.

- **Realizzare una razionalizzazione normativa** del settore intervenendo su: riforma del Codice della Strada (fallita in questa legislatura), revisione del calendario dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti, attivazione delle deroghe nazionali al Reg. 561/2006, semplificazione procedure per accesso alla professione ed al mercato, revisione della disciplina sui trasporti eccezionali.
- **Rafforzare il contrasto alle cooperative spurie** che determinano esclusivamente un abbattimento selvaggio dei costi del servizio di trasporto, attraverso il ripristino del concetto di mutualità proprio della cooperazione.
- **Dare piena operatività agli uffici della motorizzazione civile**, rendere definitiva l'integrazione tra Motorizzazione e Pubblico Registro Automobilistico (PRA) per evitare duplicazione di costi e procedure, **affidamento dei processi di revisione dei mezzi pesanti anche agli operatori privati abilitati**, assicurando sempre la funzione di controllo pubblica.
- **Introdurre uno strumento di periodica indicazione dei livelli di costi di riferimento** sia ai committenti che ai vettori, ad opera della Pubblica Amministrazione, per la esecuzione dei servizi di trasporto a tutela della regolarità, sicurezza e leale concorrenza del mercato.
- **Individuare procedure certe** che rendano effettivo il rispetto della norma **sui tempi di pagamento** del trasporto da parte del committente.
- **Valorizzare il contratto scritto** quale strumento utile a garantire la pari dignità delle parti.

### 3. GOVERNANCE DEL SETTORE

La recente istituzione del Partenariato della Logistica e dei Trasporti, quale nuova struttura all'interno del Ministero, risulta avulsa da una riforma complessiva della governance del settore. Si ritiene pertanto opportuno:

- **Rafforzare il ruolo del Comitato centrale dell'Albo** quale vera espressione degli interessi dell'autotrasporto e **ripristinare la Consulta generale dei Trasporti e della Logistica** quale sede di discussione degli indirizzi strategici del settore con piena rappresentatività e capacità di sintesi delle esigenze delle diverse modalità di trasporto.

### 4. FONDI STRUTTURALI PER L'AUTOTRASPORTO

Per assicurare il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del settore e contenimento del divario con i costi di gestione delle imprese estere occorre:

- **Garantire le risorse strutturali** adeguate confermando lo stanziamento di **250 milioni** euro annui.

- Evitare qualsiasi taglio alle misure attuali quali: **il rimborso accise sul gasolio, la riduzione compensata dei pedaggi autostradali e le deduzioni forfetarie per le spese non documentate**, vitali per le imprese di piccole dimensione.
- **Incentivare fortemente il rinnovo del parco veicolare circolante** per adeguarlo ai migliori standard di sostenibilità ambientale ed innovazione tecnologica (Euro VI e trazioni alternative), attraverso le seguenti misure: conferma Super/Iperammortamento, rifinanziamento Nuova Sabatini e Fondo di Garanzia - Sezione Speciale Autotrasporto, introduzione di incentivi aggiuntivi per la rottamazione dei veicoli obsoleti.
- **Incentivare il trasporto combinato e verificare risorse/incentivi all'intermodalità** Ferrobonus – Marebonus (valutazione su utilizzo ed efficacia della misura)
- In tema di **uso delle infrastrutture verificare la corretta applicazione dei contratti di concessione in ragione degli investimenti** eseguiti coinvolgendo anche le associazioni di categoria dell'autotrasporto e **garantire che gli introiti** derivanti dalle tariffazioni autostradali **siano reinvestiti nello stesso settore** che li ha generati.

## 5. BUONA OCCUPAZIONE E RICAMBIO GENERAZIONALE AUTISTI

Per far fronte alla penuria di autisti nel settore e garantire linfa giovane al settore che richiede preparazione, buona salute e competenze tecnologiche alla guida dei veicoli moderni occorre:

- **Incentivare programmi formativi e di inserimento lavorativo per giovani autisti** nell'autotrasporto, come quello finanziato dall'Albo Autotrasporto nel 2017.
- **Riconoscere quale lavoro usurante** quello effettuato da autisti dipendenti e conducenti artigiani di veicoli pesanti.