

AGENZIA DE PAOLI

Consulenza automobilistica

- Rimini V.le della Repubblica, 100 – tel. 0541/393905 Fax 0541/386808

- Cesena Via Savio, 562 – tel. 0547/335688 Fax 0547/335690

WWW.AGENZIADEPAOLI.IT

L'ATTIVITA' DELL'AUTOTRASPORTO DI MERCI PER CONTO DI TERZI IN ITALIA: ALCUNE RIFLESSIONI

Oggi, in particolare nel nostro paese, il settore dell'autotrasporto sta attraversando una forte ed evidente crisi imprenditoriale. Un'asserzione di questo tipo, comporta a nostro parere, la necessità di operare un'analisi approfondita, al fine di meglio comprendere come si sia sviluppata una situazione così disastrosa, e, soprattutto, tentare di compiere una disamina sulle cause che hanno impedito alla categoria degli autotrasportatori italiani di evolversi e crescere professionalmente alla pari dei loro colleghi di altri paesi europei.

Ci pare lecito dunque chiederci: “ Perché in Italia il settore è così disomogeneo? Perché si è sviluppato polverizzandosi in una moltitudine di piccole imprese (padroncini) e con pochissime flotte?”

LA STORIA:

Negli anni '50 e '60', ricostruzione post-bellica e boom economico hanno permesso al settore dell'autotrasporto uno sviluppo ingente e significativo. C'era lavoro (e guadagno) per tutti: flotte e padroncini. All'inizio degli anni '70, per varie cause, l'Europa inizia ad entrare in crisi economica. La produzione industriale diminuisce generando nel contempo il grave fenomeno della disoccupazione. Per un giovane, però, è abbastanza facile entrare nel settore dell'autotrasporto e provare di tentare la fortuna. E' un'attività per cui non è richiesto né titolo di studio, né esperienza; è sufficiente essere in possesso di idonea patente di guida, acquistare un autocarro (magari usato), firmare un po' di cambiali ed iniziare a lavorare. La necessità, spesso la disperazione di lavorare (ci sono le cambiali da pagare!) e la incapacità imprenditoriale di molti, porta il settore inevitabilmente, in quella che possiamo definire la vera “prima crisi”.

Le flotte, pur essendo almeno sulla carta, meglio organizzate e strutturate, non riescono a competere con i “padroncini”, i quali sono disposti, ad esempio, a lavorare (e ovviamente a guidare) anche per 15 ore al giorno, rinunciando così a diritti legittimi ed importanti, quali la sicurezza, il giusto ed equo profitto, ecc.

Si inizia a rendersi conto quanto sia diventato necessario ed urgente intervenire per cercare di regolamentare la categoria. Occorre salvaguardare la professionalità e l'affidabilità degli autotrasportatori; per tale ragione non potranno più essere semplicemente dei “camionisti” ma occorre giustamente valutarli come imprenditori. Si sceglie allora di adottare la soluzione che è stata già intrapresa dai maggiori paesi industrializzati mediante l'istituzione dell'Albo professionale degli Autotrasportatori. Per diventare un “imprenditore dell'autotrasporto” ed esercitare tale professione, occorre dimostrare preventivamente il possesso di tre requisiti fondamentali: la moralità, la capacità finanziaria e la capacità professionale.

Guardando al resto dell'Europa, anche l'Italia, con il varo della Legge 298/1974, adotta tale soluzione. Purtroppo però, i vari governi succedutesi in quel periodo non riescono ad attivare in maniera tempestiva la necessaria normativa. Forti interessi politici da una parte (committenza), e dall'altra, scarsa comunicazione da parte delle associazioni di categoria (artigianato), non riescono a coinvolgere gli autotrasportatori e a far comprendere loro che il “nuovo reclutamento” avrebbe arrecato benefici. Gli autotrasportatori, probabilmente mal consigliati, vedono invece questa legge come ostativa e minacciano scioperi.

Si è costretti così a prorogare regolarmente fino al 1987 l'applicazione della L.298/74, con la conseguenza che l'accesso alla professione di trasportatore (ed al mercato sia nazionale che

internazionale) rimane aperto a chiunque. Come abbiamo già esposto, in tale modo sono stati particolarmente favoriti i “padroncini”, a discapito delle più strutturate flotte.

In una situazione di questo tipo, chi ne ha tratto invece considerevole e reale vantaggio è stata la “committenza”, che per il principio del risparmio e della “minor spesa”, sceglie ovviamente di commissionare i propri trasporti al padroncino, che è disposto a lavorare il doppio e ad un prezzo certamente inferiore. Va inoltre considerato che la parte politica e gli organismi che rappresentano l’imprenditoria industriale e produttiva in generale, non hanno alcun interesse ad agevolare l’applicazione delle norme previste dalla Legge 298/74.

Passeranno ben 13 anni prima che tale normativa entri in vigore; è infatti solo a partire dal 1987 che l’accesso alla professione dell’autotrasporto diventa vincolato alla dimostrazione del possesso dei previsti requisiti.

Ma le norme adottate per la dimostrazione dei requisiti sono a maglie troppo larghe: per la dimostrazione della capacità finanziaria, ad esempio, è sufficiente la presentazione di una polizza fidejussoria e, soprattutto, gli esami da sostenersi per l’ottenimento della capacità professionale sono davvero blandi e semplicistici. Inoltre, l’accesso per l’esercizio dell’autotrasporto con veicoli fino a 35 q.li di portata utile rimane libero, senza l’obbligo di dimostrazione di alcun requisito. Conseguenza ovvia e naturale: l’accesso alla professione continua in pratica senza che venga operata una selezione effettiva.

Il 22/12/2000 il Ministero dei Trasporti emana il D.Lgs. 395 per dare attuazione al recepimento della Direttiva 98/76 della Comunità Europea.

Tale Decreto, sostanzialmente, stravolge la vecchia Legge 298/74 e detta tutte quelle che ancora attualmente sono le regole per l’accesso. Da quel momento (ed ancora oggi), i requisiti da dimostrare dovranno essere:

- ONORABILITA’: attestata mediante autocertificazione, ma con verifica e controllo da parte dell’Ufficio Legale della Provincia di competenza;

- CAPACITA’ FINANZIARIA: attestata mediante certificazione rilasciata da un istituto bancario che dichiara che la persona richiedente disponga di un affidamento di almeno € 50.000,00 (più € 5.000,00 per ogni veicolo in più oltre al primo), oppure mediante visura catastale attestante una rendita per il medesimo importo, oppure mediante fatture di acquisto di beni strumentali (veicoli) per il medesimo importo;

- CAPACITA’ PROFESSIONALE: mediante superamento di esame scritto che attesti l’idoneità. Propedeutica a tale esame è la frequenza obbligatoria di un apposito Corso di formazione di 150 ore (per i non diplomati), col quale si dovrà dimostrare, tra gli altri, di avere buone conoscenze di diritto commerciale, finanziario, sociale e tributario.

La selezione è iniziata, ma, come già illustrato, piuttosto tardivamente, per cui, a questo punto, la categoria conta ormai circa 200.000 imprese di autotrasporto, prevalentemente monoveicolari. Quindi: grande frammentazione e poca professionalità che non aiutano certamente il settore a gestire adeguatamente la concorrenza con gli altri paesi europei (da evidenziare che nel frattempo sono state aperte le frontiere Comunitarie). Per rendere l’idea, basta rivolgere la nostra attenzione ad esempio a nazioni quali Francia e Germania, le quali, con il medesimo stesso nostro impiego numerico di veicoli, non contano invece più di 30/50.000 imprese ciascuna.

Ma la normativa non viene ancora una volta applicata pienamente. Infatti, in deroga a questa normativa CEE (che prevede che tutti coloro che intendono esercitare la professione dell’autotrasporto con veicoli di massa superiore a 1,5 tonnellate debbono dimostrare di possedere i tre requisiti), il Ministero dei Trasporti italiano ha continuato (fino al 16/08/2005) a permettere l’accesso alle imprese che intendono esercitare con veicoli fino a 35 q.li di portata utile, con la sola dimostrazione della moralità, anche se con l’impegno di dimostrarli entro i successivi 5 anni (tanto poi si vedrà).

Ciò ha permesso l’accesso di decine di migliaia di micro imprese monoveicolari patente “B” (il più delle volte extracomunitari), vere meteore per durata, che hanno completamente distrutto il settore di piccolo cabotaggio, sia dal punto di vista tariffario, che da quello professionale.

La situazione del Settore, ulteriormente “degenerata”, è talmente sofferente che, il Ministero dei Trasporti decide di intervenire in modo netto e deciso, “presentando il conto” agli addetti: con il DM 161 del 17/08/2005, si stabilisce di applicare appieno la normativa CEE (sono passati più di 30 anni!):

- entro il 16/08/2008 tutte le imprese iscritte all’Albo Autotrasportatori, esercenti con veicoli superiori alle 11,5 ton., qualora non l’avessero ancora fatto, hanno dovuto dimostrare il possesso dei tre requisiti;
- entro il 16/08/2009, prorogato al 04/12/2011, tutte le imprese esercenti con veicoli fino a 35 q.li di p.u., autobetoniere, autospurgo e compattatori di rifiuti dovranno anch’essi dimostrare tutti i requisiti;
- a partire dalla data del 17/08/2005, tutti coloro che intendono esercitare l’autotrasporto con veicoli superiori a 1,5 ton di massa, per poter accedere alla professione di autotrasportatore, devono:
 - o essere in possesso dei 3 requisiti;
 - o avere acquistato, nel caso intendano utilizzare veicoli superiori a 11,5 ton. di massa complessiva, la necessaria autorizzazione c/terzi per cessione d’azienda o cessione di parco veicolare con cessazione dell’attività da parte del venditore (costo della autorizzazione: € 10/12.000);
 - o dal 1° gennaio 2008, anche coloro che intendono esercitare con veicoli superiori a 1,5 ton e fino a 11,5 ton., devono acquistare, come sopra, una autorizzazione (costo € 5.000);
 - o ancora dal 1° gennaio 2008, al fine di favorire l’ingresso di aziende strutturate, coloro che accedono con un parco veicolare composto almeno da mezzi classificati Euro 3, di almeno 80 ton, non necessitano di alcuna autorizzazione.

LA SITUAZIONE ATTUALE:

Sicuramente il DM 161/2005 ha posto un vero sbarramento all’accesso. Infatti, se consideriamo che oggi, ad esempio, un giovane intenzionato ad intraprendere la professione di autotrasportatore, ancor prima di essere pronto ed idoneo ad iniziare ad esercitare, viene portato a conoscenza che dovrà dotarsi dei mezzi e strumenti sottoelencati, sostenendo i descritti costi ed impiegando i tempi sommariamente di seguito citati

- a) patente cat.”C” - costo € 1.000 – tempi 3/4 mesi,
- b) CQC – costo € 1.700 – tempi 2/3 mesi,
- c) Attestato capacità professionale – costo € 1.500 – tempi 10 mesi,
- d) Iscrizione albo autotrasportatori – costo € 700 – tempi 1 mese,
- e) Acquisto autorizzazione – costo € 5.000/10.000 più costi notarili, agenzia ecc. € 2.000 – tempi 1 mese, oppure accesso gratuito con un parco di almeno 80 ton. di massa,

è ben facilmente immaginabile quale possa essere il suo scoraggiamento.

Senza contare poi, la difficoltà nell’ottenimento di una linea di credito (fido) di € 50.000 da parte di una Banca ed il reperimento del denaro necessario per l’acquisto dell’autocarro. Inoltre, da considerarsi c’è anche il superamento dell’esame di idoneità professionale, la cui difficoltà è ormai nota (l’impresa è quasi impossibile oramai per i cittadini extracomunitari che, date le difficoltà linguistiche delle materie di studio tecniche, hanno una percentuale pressochè totale di respinti).

La conferma della validità dello sbarramento voluto dal Ministero è proprio il numero delle richieste di nuove iscrizione all’Albo degli autotrasportatori, sceso, a quanto ci risulta, del 70%.

E’ iniziata quindi, una forte selezione, sia quantitativamente, che qualitativamente, ma non è ancora sufficiente.

La perdurante crisi economica e le conseguenti tensioni fra le parti sociali hanno indotto il Governo a costituire, in data 21/11/2005 con Decreto L.gs. 284/05, un organismo unitario delle componenti del settore, denominato “Consulta generale per l’autotrasporto” e, in stessa data, a varare, con Decreto L.gs. n. 286/05, una serie di disposizioni per il riassetto normativo della categoria.

Da allora, ad oggi, tra le norme che sono state dettate e che hanno avuto maggiore rilevanza, citiamo:

- corresponsabilizzazione del committente, del caricatore e del proprietario della merce nei casi di infrazioni al C.d.s per massa, sagoma, velocità, tempi di guida e di riposo del conducente e in caso di incidenti da cui derivino morte o lesioni gravi;
- corresponsabilizzazione del committente nel caso di esercizio abusivo. Il rischio, oltre ad una consistente sanzione pecuniaria, è, qualora l'infrazione sia reiterata, la confisca delle merci (se il vettore è straniero, le merci sono confiscate, anche in occasione della prima infrazione);
- istituzione della "Scheda di trasporto", documento che identifica in maniera inequivocabile gli attori della filiera del trasporto;
- istituzione di una check-list ad uso degli organi di Polizia al fine di permettere loro un controllo accurato su strada per rilevare ogni eventuale irregolarità, compreso quella contributiva per i conducenti dipendenti. A partire dall'autunno 2009, tutti gli organi di polizia hanno l'ordine di controllare in maniera sistematica, nel rispetto appunto della lista loro fornita dal Ministero degli Interni, la regolarità della documentazione ai fini di combattere l'abusivismo ed il rispetto dei tempi di guida e di riposo;
- la Legge 133/2008, art. 83/bis ha introdotto l'obbligo per il committente del rispetto del "**costo minimo d'esercizio**". Il vettore potrà rivalersi entro un anno, qualora ci sia un contratto scritto ed entro 5 anni qualora non scritto. Qualora il committente sia condannato al pagamento integrativo, ne conseguirà per lui anche la sanzione dell'esclusione fino a 6 mesi dalla procedura per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi, nonché la sanzione dell'esclusione per un periodo di un anno dai benefici fiscali, finanziari e previdenziali di ogni tipo previsti dalla legge;
- la Legge 120/10 del 27 luglio 2010 ha pesantemente inasprito le sanzioni relative alle infrazioni del C.d.s. (in particolare, per quel che riguarda i tempi di guida e soprattutto per quelli di riposo);
- la possibile equiparazione al D.Lgs. 276/03 art. 29 c.2 (**Legge Biagi**) per l'appalto del servizio di trasporto. Infatti, poichè tendenzialmente la giurisprudenza è orientata nel senso di ricondurre il contratto di trasporto al contratto di appalto allorchè il trasportatore è
 - o una impresa organizzata,
 - o il servizio è reso in maniera continuativa e programmatica sulla scorta di un programma predisposto dalla stessa committenza,
 - o il trasportatore si impegna a mettere a disposizione i propri mezzi e personale per l'esecuzione del programma,
 - o il servizio è corredato da altre prestazioni accessorie,il committente, in quanto garante in solido per effetto di tale Legge, esercita il controllo sul vettore per quanto riguarda la regolarità contributiva rispetto ai suoi dipendenti (tramite il DURC) e fa sì che le imprese di trasporto non in regola non siano più, da questi, prese in considerazione;
- inoltre, per il trasporto di derrate deperibili, merci pericolose, rifiuti industriali e prodotti farmaceutici, è previsto l'obbligo di adozione di sistemi di Certificazione di qualità da parte dei vettori (questa norma non è ancora entrata in vigore).

Con l'entrata in vigore di queste norme e con l'impianto di controllo attuato a tappeto sia sulla strada che da parte dell'INPS e dell'Ispettorato del Lavoro, si è creato un meccanismo diabolico dove, da una parte il vettore è costretto a rispettare tutte le Leggi, tempi di guida/riposo, regolarità con l'Albo Autotrasportatori, autorizzazioni, parte fiscale, regolarità INPS per i dipendenti, ecc., dall'altra il committente, in quanto pesantemente corresponsabile, avrà, volente o nolente, funzione di controllore. Infatti, per non correre rischi, dovrà richiedere sempre il DURC e i documenti di trasporto (es: carta di circolazione, ATP, licenza comunitaria, ecc.), facendo così selezione e mettendo fuori gioco quei vettori non regolari, ma nello stesso tempo, per evitare di trovarsi coinvolto dalla pericolosa corresponsabilità prevista dalla 276/03 (legge Biagi), non potrà più

richiedere prestazioni di servizio di trasporto che non siano attuabili nei modi e nei tempi necessari per il rispetto, ad esempio, del Cds e del prezzo della prestazione che non potrà più essere inferiore al costo minimo dell'esercizio di autotrasporto (vedi tabella pubblicata sul nostro sito). Il vettore, quindi, se vorrà continuare a lavorare, dovrà essere sempre nella condizione di poter presentare un DURC regolare ed il committente dovrà permettergli quantomeno la sopravvivenza. Vedremo.....,nel frattempo in bocca al lupo a tutti !

Lo staff dell'Agenzia De Paoli