



2019: CAMION IN MANOVRA

L' autotrasporto
nella legge di Bilancio



FEDERSERVICE

40.000 mq di servizi per i camionisti



**USCITA
PIACENZA SUD**

BAR - TABACCHI E RISTORANTE

Per una pausa piacevole in tranquillità

NOLEGGIO AUTO E FURGONI

Facile, veloce e tutto incluso: **chilometri, kasko**, aggiunta **conducenti** extra e riconsegna anche di **notte** senza costi aggiuntivi.

AREA PARCHEGGIO

Accesso **controllato** con riconoscimento targa.

Videosorvegliato h.24 con custode. Disponibili slot con corrente elettrica.

Wi-fi gratuito su tutta l'area.

LAVAGGIO CAMION

Eseguito da operatori **esperti** con **prodotti certificati**.

Disponibile lavaggio a motrici, rimorchi, cisterne e celle frigo.

DISTRIBUTORE DI CARBURANTE

7 postazioni di rifornimento riservate ai camion, **24 ore** su 24, 7 giorni su 7 con assistenza di un **operatore dedicato**. Carburante controllato e **microfiltrato** con filtri Parker. 4 erogatori per **AdBlue**



LTP è un importante
punto di riferimento
per le aziende di trasporto
nel Nord Italia.

Contattaci per info
al numero **0523 606 451**
oppure visita il nostro sito
www.ltp.it



STRADA DELL'ORSINA 1
PIACENZA

USCITA A1 PIACENZA SUD

DOCCE E WC
ESCLUSIVI

Per una sosta
in pieno relax,
docce e wc ad
uso riservato.



carburante e servizi

INTRODUZIONE	5
1. LE CONFERME	7
I rimborsi sul gasolio	8
Le deduzioni forfettarie	12
Le risorse strutturali	16
2. LE NOVITÀ	19
Le revisioni dei veicoli pesanti	20
Le assunzioni dei giovani autisti	24
La soppressione del Sistri	28
Il ristoro per il crollo del ponte Morandi	32
Il costo del lavoro	36
3. GLI AGGIORNAMENTI	39
I pedaggi autostradali	40
Le novità del «decreto sicurezza»	43
Il calendario dei divieti	46
Il piano neve	48
4. LA FISCALITÀ	49
Le novità fiscali	50
5. LE ASSENZE	53
Il contributo all'Autorità dei Trasporti	54
Il rinnovo del parco	56
La crisi dei trasporti eccezionali	58
I costi minimi della sicurezza	60
Il dumping sociale europeo	62
Uno sguardo sul futuro	64

2019: UN AUTOTRASPORTO DIVERSO

Gli ultimi mesi dello scorso anno sono stati segnati da un'intensa attività legislativa che ha investito – direttamente o indirettamente – il mondo dell'autotrasporto. Il decreto Genova in settembre, il decreto fiscale e il decreto sicurezza in ottobre, il decreto semplificazioni in dicembre e, alla fine, la legge di bilancio hanno disegnato, per il settore, un 2019 diverso.

Diverso, ma non nuovo. Perché nel predisporre questo volumetto proprio con l'intenzione di fornire agli operatori un quadro – il più possibile completo, ma al tempo stesso di facile lettura – delle tante variazioni normative intervenute con la più recente attività legislativa di governo e Parlamento, ci si è resi conto che, in realtà, le tre misure che, per le dimensioni dell'intervento, hanno fatto scattare l'apprezzamento delle rappresentanze del settore sono due conferme e un ritorno: la scomparsa dello sconto del 15 per cento sui rimborsi per l'accisa, la ripetizione dello fondo per l'autotrasporto e il ritorno al regime del 2016 per il recupero delle spese non deducibili delle imprese artigiane tornate a 51 euro a viaggio, dopo essere state ridotte a 38 nei due anni precedenti.

In termini di impegno finanziario le tre misure costano allo Stato qualcosa intorno ai 400 milioni: 260 per le risorse annuali, 100-150 per il mancato taglio delle accise, 26,4 per le spese non deducibili. Assai di più degli 80 per il ristoro delle imprese colpite dal crollo del ponte Morandi e dei 20 per le assunzioni di giovani autisti, per il solo 2019.

Quell'apprezzamento espresso dalle associazioni, dunque, va attribuito principalmente alla rasserenata soddisfazione per il fatto che non si sono concretizzati i principali timori della vigilia. E anche questo è un segno della crisi che attraversa il settore dell'autotrasporto nazionale.

Sarebbe però ingiusto sostenere che nel pacchetto di norme approvate negli ultimi mesi del 2018 e che caratterizza-



ranno il 2019 non ci sono novità. Anche se non del peso economico – e qualcuna di complessa attuazione – di quelle che hanno attirato la maggiore attenzione, sono numerose le misure che vengono incontro all'auto-transporto nazionale: soprattutto l'apertura delle revisioni alle officine private con la parallela assunzione di 50 ingegneri dovrebbe finalmente mettere fine alle lunghe code che si stanno formando presso gli uffici della Motorizzazione civile, con pesanti ricadute sulle condizioni di sicurezza dei mezzi in circolazione. Ma anche l'incentivazione all'assunzione di giovani autisti – 20 milioni l'anno per un biennio – anche se così com'è formulata la norma sembra non poter avere un grande impatto.

C'è poi il ristoro per le imprese danneggiate dal crollo del ponte di Genova: 20 milioni di euro per il 2018 e 80 per ciascuno dei due anni successivi, il congelamento per sei mesi della maggior parte delle tariffe autostradali, una serie di misure fiscali come la Mini Ires (che sostituisce il più generoso Super ammortamento e per questo ha fatto arricciare il naso), la conferma di Iper ammortamento e Nuova Sabatini, il raddoppio dello sgravio (la deduzione dell'IMU passa dal 20 al 40 per cento) per i capannoni, ma soprattutto, quasi a sorpresa, l'abrogazione definitiva del malaugurato Sistri, un'operazione che è costata 141 milioni (per la maggior parte a carico delle imprese) senza che abbia mai funzionato negli otto anni in cui ha tormentato la vita – e le tasche – degli operatori.

Mancano, però, all'appello alcuni problemi rilevanti, a cominciare da quel Fondo per il rinnovo del parco circolante (che è il più vecchio d'Europa: 12,8 anni per i veicoli pesanti) che tutti attendevano di trovare nella legge di bilancio, ma che è stato sacrificato ai tagli necessari a disegnare un quadro di spese compatibile con le richieste di equilibrio contabile avanzate dall'Unione europea, pena una pesante procedura d'infrazione.

Il sottosegretario Edoardo Rixi, in un'intervista a «Uomini e Trasporti» ha spiegato che il governo tenterà di riproporlo nel corso del 2019, attraverso qualche risparmio e definendone le procedure in uno di quei tavoli di confronto mensile aperti con le associazioni di categoria. L'ipotesi su cui si sta lavorando sembra essere un'esclusione degli euro 3 dai rimborsi dei pedaggi autostradali (altra voce che non trova risposta adeguata dalla legge di bilancio), misura che fungerebbe anche da disincentivo nei confronti dei veicoli più vecchi, più inquinanti e più insicuri. E il rinvio di sei mesi di gran parte delle tariffe autostradali chiesto e ottenuto dal ministro Danilo Toninelli, sembra muoversi in questa direzione.

Davanti ai tavoli di confronto finiranno anche – altri temi assenti nelle ultime normative – il nodo dei veicoli eccezionali, le misure per la lotta al dumping sociale e la correzione della norma, inserita da una «manina» nel decreto Genova che consentirebbe all'Autorità per la Regolazione dei Trasporti di obbligare anche le imprese (non regolate) di autotrasporto a pagare il contributo all'organismo, mentre per la ripubblicazione dei costi di riferimento sul sito del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non c'è bisogno di norme di legge: è solo una questione di tempo e di burocrazia.



CONDIZIONATORI DA PARCHEGGIO COOLTRONIC

COMFORT IN CABINA 365 GIORNI ALL'ANNO

Eberspächer si prende cura del tuo benessere tutto l'anno, con una linea completa di prodotti innovativi progettati per garantire il comfort a bordo in qualunque condizione climatica. Come Cooltronic Slim, il nuovo punto di riferimento nel mondo dei condizionatori da parcheggio: in soli 116 mm di spessore, il 40% di potenza in più dello standard di mercato e la tecnologia a doppio circuito di raffreddamento per la massima affidabilità. Chiedi Cooltronic e conta su di noi 365 giorni all'anno!



A WORLD OF COMFORT

 **Eberspächer**

www.eberspaecher.it - info-it@eberspaecher.com



1. LE CONFERME

1.1 «ACCISE COMMERCIALI», QUASI GASOLIO PROFESSIONALE



La novità è grossa, anche se apparentemente non cambia nulla. Non è un caso che tutte le associazioni di categoria, nell'illustrare agli associati le misure che interessano – direttamente o indirettamente – l'autotrasporto, l'abbiano messa in cima alla lista. Il comma 57 dell'ultima legge di bilancio stabilisce che dal 1° gennaio 2019 è stato cancellato in maniera definitiva quel taglio del 15% al rimborso dell'aliquota sull'accisa riconosciuto agli autotrasportatori iscritti all'Albo per i veicoli di massa complessiva oltre le 7,5 tonnellate. Una minaccia che da anni pende sul capo degli operatori e che – secondo stime Unatras – se messa in atto avrebbe pesato sui conti delle imprese per un centinaio di milioni.

Va ricordato che la misura del rimborso agli autotrasportatori di una quota dell'accisa fu adottata nel 2000 sulla base di una direttiva europea del 1996 – anche da Belgio,

Francia, Slovenia, Spagna e Ungheria – per avvicinare alla media europea le nostre tariffe, che sono tra le più alte d'Europa, e per mettere le nostre imprese in condizione di competere con la concorrenza estera.

Il taglio dei rimborsi era dunque una spada di Damocle che angustiava i sonni degli imprenditori del settore dalla fine del 2013, quando per la prima volta fu prevista una riduzione lineare del 15% a una serie di crediti d'imposta, tra cui quello per il gasolio da autotrazione. Questo pericolo, però, fu sventato in extremis con l'inserimento di un comma nella legge di stabilità per il 2014 con cui il taglio veniva escluso per l'autotrasporto – ma solo per un anno – rinviandolo al 2015.

Si è andati avanti così per altri tre anni fino alla legge di bilancio 2019 (quella che pri-



LE FONTI NORMATIVE

Legge di bilancio 2019.

Art. 1

comma 57. L'articolo 4-ter, comma 1, lettera o), numero 1), del decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2016, n. 225 **(1)**, che, introducendo il numero 4-bis della tabella A del testo unico di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ha stabilito la nuova aliquota dell'accisa da applicare al gasolio commerciale usato come carburante, con superamento degli effetti di rideterminazione in riduzione del credito d'imposta di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 febbraio 2014, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 67 del 21 marzo 2014 **(2)**, si interpreta nel senso che è da intendersi implicitamente abrogato l'articolo 1, comma 234, secondo periodo, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 **(3)**.

comma 58. Dall'attuazione di quanto disposto dal comma 57 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

(1) Questo è la norma interpretativa. Legge 225/2016 (Collegato al decreto fiscale)

Art. 4-ter, comma 1, lettera o), numero 1)

dopo il numero 4 è inserito il seguente: «4-bis. Gasolio commerciale (1bis) usato come carburante: euro 403,22 per mille litri»;

(1 bis) Questo è la norma che definisce il gasolio commerciale e che esclude euro 1 e euro 2. Legge 225/2016 (Collegato al decreto fiscale)

Art. 4-ter, comma f, numero 2

Per gasolio commerciale usato come carburante si intende il gasolio impiegato da veicoli, a eccezione di quelli di categoria euro 2 o inferiore, utilizzati dal proprietario o in virtù di altro titolo che ne garantisca l'esclusiva disponibilità, per i seguenti scopi:

a) attività di trasporto di merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate esercitata da:

(2) Questo è la norma abrogata.

Legge 190/2014 (legge di stabilità per il 2015)

Art. 2

A decorrere dal 1° gennaio 2015 il credito di imposta derivante dall'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277, ai rimborsi disposti da (...) è rideterminato in modo da ridurre il medesimo credito del 15%.



COM'ERA PRIMA

IN PRATICA, NON CAMBIA NULLA

In pratica non cambia nulla. Le imprese con veicoli di peso complessivo uguale o superiore alle 7,5 tonnellate continueranno a fare gasolio e a presentare ogni tre mesi (fine aprile per il primo trimestre, fine luglio per il secondo, fine ottobre per il terzo e fine gennaio per il quarto) la loro richiesta di rimborso all'Agenzia delle Dogane competente per territorio, corredate dalle fatture trimestrali del periodo, dai documenti che attestano il possesso dei requisiti richiesti (iscrizione all'Albo, visura camerale, fotocopia del documento d'identità del legale rappresentante, dei libretti di circolazione dei veicoli nuovi e degli eventuali contratti di leasing) e dai prospetti debitamente compilati sui rifornimenti e sui chilometri percorsi da ciascun veicolo.

Tutto come prima, dunque. L'unica differenza è che non ci si dovrà più preoccupare di vedersi tagliare gli sconti negli anni a venire.

ma si chiamava legge di stabilità e prima ancora legge finanziaria) con cui, con una brillante operazione di architettura legislativa, si abroga la norma in cui si prevedeva la riduzione del 15% sul credito d'imposta (fissata nel 2014, ma rinviata di anno in anno al 2019), grazie all'interpretazione di una norma successiva, con cui nel 2016 si fissava in 403,22 euro per mille litri l'accisa sul gasolio commerciale usato come carburante, inserendo la cifra nella tabella del Testo unico delle imposte su produzione e consumi che elenca le esenzioni e le riduzioni dell'accisa in questione.

In questo modo, per le imprese nazionali di autotrasporto non solo sparisce, almeno dall'orizzonte più immediato, il rischio di perdere una parte consistente della riduzione di costo del carburante, ma c'è la conferma che quella quota di 403,22 euro di accisa per mille litri (contro le 617,40 del mercato) è fissata per legge e quindi è (per ora) definitiva, al punto che qualcuno ha letto in quella denominazione di «gasolio commerciale», qualcosa di molto vicino al gasolio professionale chiesto da anni dalla categoria.



**PREZZO DEL GASOLIO ALLA POMPA
IN EUROPA (IN EURO AL 14.01.2019)**

1	Norvegia	1,589	
2	Islanda	1,546	
3	Svizzera	1,493	
4	Svezia	1,484	
5	Gran Bretagna	1,440	
6	Italia	1,423	€
7	Belgio	1,396	€
8	Francia	1,396	€
9	Albania	1,379	
10	Finlandia	1,352	€
11	Danimarca	1,326	
12	Grecia	1,326	€
13	Serbia	1,326	
14	Portogallo	1,317	
15	San Marino	1,300	
16	Irlanda	1,291	€
17	Paesi Bassi	1,265	€
18	Croazia	1,256	
19	Estonia	1,221	€
20	Germania	1,221	€
21	Malta	1,221	€
22	Bosnia-Erzegovina	1,203	
23	Repubblica Ceca	1,203	
24	Slovenia	1,194	€
25	Austria	1,168	€
26	Polonia	1,168	
27	Slovacchia	1,168	€
28	Cipro	1,159	€
29	Lettonia	1,159	€
30	Romania	1,159	
31	Spagna	1,150	€
32	Ungheria	1,150	
33	Bulgaria	1,063	
34	Lituania	1,045	€
35	Lussemburgo	1,036	€
36	Turchia	0,975	
37	Andorra	0,966	
38	Ucraina	0,896	
39	Macedonia	0,887	
40	Moldavia	0,825	
41	Bielorussia	0,632	
42	Russia	0,615	

■ Paesi dell'Unione europea

€ Paesi dell'area monetaria comune

Il nodo degli euro 3

Non basta. Le poche righe della norma spazzano via, almeno per ora, anche un altro timore: quello dell'esclusione dal beneficio dei veicoli di categoria ecologica euro 3. In circolazione dal 1999, questi camion costituiscono il 25,8% del parco dei mezzi pesanti (dati Unrae al 31 dicembre 2017) e i loro vent'anni di età incidono dunque pesantemente sull'età media del circolante italiano che, con 12,8 anni, è il più vecchio d'Europa.

D'altra parte un taglio secco dei rimborsi a quest'altra categoria di veicoli, dopo gli euro 0 (esclusi dal beneficio dal 2015) e gli euro 1 e euro 2 (che non ne godono dal 2016), rischia di mettere fuori gioco troppi veicoli (circa 170 mila dei 653 veicoli pesanti in circolazione stimati dall'Unrae), se non fosse accompagnato da un'incentivazione al rinnovamento del parco. Ma di incentivi di questo tipo la legge di bilancio non ha previsti: all'ultimo momento è saltata l'istituzione di un Fondo ad hoc. Ma questo è un altro capitolo di questo volumetto.



1.2 E, DOPO DUE ANNI, SI TORNA A 51 EURO A VIAGGIO



Tutto è bene quel che finisce bene, c'è da dire. Il tira e molla in corso da tre anni sui rimborsi delle spese non documentate per l'autotrasporto artigiano (la cui mancanza, secondo Unatras, «comporterebbe un maggior aggravio, tra IRPEF e INPS, in media di circa 3 mila euro per una platea di oltre 33 mila imprese») ha riportato adesso il beneficio – per le attività svolte nel 2017 e sottoposte a rimborso nell'esercizio 2018 – a 51 euro per ogni giornata di lavoro svolta personalmente dall'imprenditore (o dal socio della società di persone) al di fuori del Comune in cui ha sede l'impresa e a 17,85 (il 35% di 51) per quelle effettuate all'interno del territorio comunale, come negli ultimi due anni, dopo un primo consistente taglio effettuato nel 2015.

E a quei livelli era rimasto ancora la scorsa estate quando l'Agenzia delle En-

LE DEDUZIONI FORFETTARIE

fonte: Elaborazione di «Uomini e Trasporti»

DEDUZIONI FORFETTARIE. STANZIAMENTI E RIMBORSI									
Anno di attività	2011	2012	2013	2014	2014	2015	2016	2017	2017
Anno di rimborso	2012	2013	2014	2015	2015	2016	2017	2018	2018
Fuori Regione	92,00	92,00	92,00	30,00	73,00	51,00	51,00	38,00	51,00
Entro Regione e confinanti	56,00	56,00	56,00	18,00	44,00	51,00	51,00	38,00	51,00
Nel Comune (35%)	19,60	19,60	19,60	6,30	15,40	17,85	17,85	17,85	17,85

Il fondo azzurro indica le cifre stabilite in un primo momento e successivamente aumentate

trate aveva emanato la solita circolare, calcolando le cifre da recuperare sulla base dello stanziamento deciso nella legge di bilancio. Uno schiaffo per le imprese artigiane, tanto più che la circolare era stata diramata il 16 luglio, 14 giorni dopo la scadenza dei termini per la presentazione della dichiarazione dei redditi, costringendo quindi le imprese a ritardarne l'invio, pagando così una penale per poter usufruire del credito d'imposta previsto per il rimborso.

All'aspra reazione delle rappresentanze artigiane – per il danno della riduzione e la beffa del ritardo – lo stesso ministro Danilo Toninelli si era impegnato a recuperare la somma necessaria per integrare lo stanziamento e ha ottenuto di inserire un'ulteriore somma di 26,4 milioni nel cosiddetto decreto fiscale approvato lo scorso ottobre per incrementare il livello dei rimborsi.

Fino a metà gennaio, tuttavia, le associazioni artigiane stimavano di poter recuperare dall'ulteriore stanziamento al massimo un'altra decina di euro, per



LE FONTI NORMATIVE

Decreto legge 119/2018 (Decreto fiscale) Art. 23

1. Al fine di favorire gli interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto è incrementata di 26,4 milioni per l'anno 2018 la dotazione finanziaria relativa alle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 106, della legge 23 dicembre 2005, n. 266. Agli oneri derivanti dal presente articolo si provvede:

- a) quanto a 10,4 milioni di euro per l'anno 2018 mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1230 della legge 27 dicembre 2006, n. 296;
- b) quanto a 16 milioni di euro a mediante utilizzo delle somme versate all'entrata del bilancio dello Stato ai sensi dell'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 16 gennaio 2013, n. 2, che alla data di entrata in vigore del presente decreto non sono state riassegnate ai pertinenti programmi e che sono acquisite, nel predetto limite di 16 milioni, definitivamente al bilancio dello Stato.

Come beneficiare della misura

SERVE UNA DICHIARAZIONE INTEGRATIVA

L'integrazione a 51 euro al giorno delle deduzioni forfettarie decisa dal governo con il cosiddetto «decreto fiscale», comporta per gli autotrasportatori interessati la necessità di svolgere le pratiche per fruire delle nuove misure.

A causa del ritardo con il quale è avvenuta la comunicazione dei nuovi importi da parte del ministero dell'Economia e delle Finanze, le imprese non hanno potuto, infatti, effettuare la correzione, attraverso il modello F24, in occasione di una delle apposite scadenze fiscali. L'Agenzia delle Entrate ha tuttavia comunicato che le maggiori deduzioni potranno recuperarsi tramite una dichiarazione integrativa «a favore», allo scopo di evidenziare un minor debito o un maggior credito derivante dall'aumento delle deduzioni forfettarie.

L'Agenzia ha, inoltre, ricordato che le deduzioni in questione «vanno riportate nei quadri RF e RG dei modelli Redditi PF e SP 2018, utilizzando nel rigo RF55 i codici 43 e 44 e nel rigo RG22 i codici 16 e 17, così come indicato nelle istruzioni del modello Redditi 2018. I predetti codici si riferiscono, rispettivamente, alla deduzione per i trasporti all'interno del Comune e alla deduzione per i trasporti oltre tale ambito».

arrivare a un rimborso complessivo di 46-48 euro. C'è stata dunque sorpresa e soddisfazione quando, il 14 gennaio, il dicastero di Toninelli comunicava formalmente il recupero pieno della cifra ai livelli del 2016 e l'Agenzia delle Entrate emanava la nuova circolare per confermare le cifre del ministero e illustrare le modalità per godere del beneficio.

Il tira e molla

Introdotta nel 1999 per le imprese di autotrasporto con ricavi inferiori ai 400 mila euro, il rimborso per le spese non documentate si era attestato tra il 2008 e il 2013 su tre livelli: 92 euro al giorno per i viaggi al di fuori della Regione di residenza (e di quelle confinanti); 56 all'interno di quel territorio, ma al di fuori del Comune di residenza; 19,60 (il 35%) all'interno di quest'ultimo.

La necessità di tagliare la spesa pubblica ha colpito, dal 2014, anche la voce di bilancio delle deduzioni forfettarie. Il primo taglio fu pesante: per quell'anno le tre voci sarebbero dovute scendere rispettivamente a 73, 44 e 15,40. La dura protesta delle associazioni di categoria portò a una mediazione: furono unificati a 51 euro i rimborsi delle prime due voci – in pratica tutta l'attività extra comunale – e mantenuta al 35% (17,85 euro) quella interna.

LE DEDUZIONI FORFETTARIE

Il tutto condito da polemiche aspre, minacce di fermo, ritardi nell'emanazione delle circolari delle Agenzie delle Entrate, conseguenti more a carico delle imprese e così via. Giustamente le associazioni, nel comunicare con soddisfazione l'integrazione a 51 euro, cautamente sottolineavano che si trattava di una misura limitata al periodo d'imposta 2017.

Quanto al 2018, se ne parlerà al momento di dividere le risorse annuali del 2019 (circa 240 milioni) tra le varie partite: investimenti, formazione, rimborsi per il servizio sanitario, per i pedaggi e, appunto, per le spese non documentate. Tutte voci sulle quali le associazioni discutono e, spesso, si dividono fra gli interessi delle aziende più strutturate e quelli delle imprese artigiane. Nella migliore delle ipotesi, la misura dei rimborsi per il 2018 si conoscerà in primavera.



1.3 240 MILIONI ANCORA DA RIPARTIRE



La legge di bilancio per il 2019 ha riportato il fondo per l'autotrasporto a 240 milioni di euro, spazzando via le preoccupazioni di quanti temevano un nuovo taglio ai fondi strutturali destinati annualmente al settore. Anche perché i fondi all'inizio del decennio ammontavano a 400 milioni, ma un po' alla volta si sono erosi fino ai 236 dello scorso anno, quando ai 245 del 2017 era stato inflitto un taglio lineare del 4% che aveva colpito tutti i comparti dell'intervento, tranne i rimborsi della Rca sul Servizio sanitario nazionale, dichiarato intoccabile dalla Ragioneria generale dello Stato.

Una preoccupazione, tuttavia, abbastanza ingiustificata – se non dalla scaramanzia – poiché dal 2015 ormai gli stanziamenti sono decisi triennialmente e la legge di bilancio del 2018 aveva previsto il ritorno a 240 milioni per i due anni successivi: 2019 e 2020.

Il problema, semmai, è nella loro ripartizione. Negli anni scorsi - quando il fondo in totale era caricato di 245-250 milioni - la ripartizione era più o meno 120 milioni ai pedaggi, 60 alle spese non documentate, 30 agli investimenti, 20 al Servizio sanitario nazionale, 10 alla formazione. Ma quest'anno, nonostante la sostanziale conferma della cifra c'è ancora qualche problema da risolvere negli incontri tra il ministero dei Trasporti e le associazioni di categoria che ogni anno sono dedicati ad accordarsi sulla ripartizione del fondo.

Il nodo dei pedaggi

Il problema principale è quello dei rimborsi per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali (ne parliamo più diffusamente al capitolo 9) che si trascina già dallo scorso anno.



LE FONTI NORMATIVE

Legge 145/2018 (Legge di bilancio 2019) - Tabella X

Stanziamiento DLB (deliberato) - competenza (CP) e cassa (CS)

	2019	2019	2020	2020	2021	2021
	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337
	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO
CP	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000
CS	8.642.873	240.000.000	8.642.873	240.000.000	8.642.873	240.000.000

La quota del fondo per l'autotrasporto destinata ogni anno a tali rimborsi è, infatti, insufficiente a coprire il fabbisogno e, dunque, ogni anno un capitolo di spesa ad hoc nella legge di bilancio stanziava ulteriori somme per completare la copertura. Nella legge di bilancio per il 2018, infatti, erano previsti circa 55 milioni, da aggiungere ai 115,20 prelevati dal fondo, per un totale di 170 milioni (che è la cifra più o meno necessaria alla bisogna). Ma per i due anni successivi – il 2018 era il primo del nuovo triennio da mettere a bilancio, essendosi chiuso quello 2015-2017 – la somma aggiuntiva destinata ai pedaggi era di soli 8,5 milioni: 46 in meno di quelli previsti per il 2018.

«A fronte di tale situazione», aveva comunicato in quei giorni CNA-Fita, «tutte le associazioni di rappresentanza presenti nell'Albo degli autotrasportatori, piuttosto che accettare passivamente il richiamato taglio per il rimborso dei pedaggi 2019-2020, hanno convenuto di provvedere alla ripartizione delle risorse per il solo anno 2018, lasciandosi così impregiudicata la possibilità di rivendicare, con il futuro governo, il recupero delle risorse mancanti e quindi valutare la migliore ripartizione possibile». Tutto in alto mare, dunque, per quanto riguarda la ripartizione dei 240 milioni. Le associazioni chiederanno certamente di rafforzare lo stanziamento extra fondo, ma se dovessero avere risposte negative o parziali, si potrebbe dover attingere al fondo strutturale, riducendo le altre voci. Il tavolo tra governo e rappresentanze dedicato alla ripartizione, perciò, anche quest'anno sarà infuocato e ci vorrà tempo per trovare una soluzione: nel 2015 il decreto arrivò ai primi di giugno. Speriamo che questa volta ci voglia meno tempo.

Risparmi sulle accise

MA PER IL MAREBONUS SOLO 5 MILIONI

Dal 2016 i veicoli più inquinanti (euro 0, euro 1 e euro 2) sono esclusi dal beneficio della riduzione dell'accisa, ma il governo si era impegnato a restituirla in qualche modo e in parte all'autotrasporto. Il recupero è iniziato il 1° gennaio 2016, ma il loro impiego è slittato al 2017, anche se solo il Ferrobonus (l'incentivo alle imprese di trasporto per il combinato camion-treno) ha ottenuto i primi 20 milioni a luglio di quell'anno, mentre i fondi destinati al Marebonus (il combinato camion-nave), partirono più lentamente: all'inizio, bloccati da Bruxelles, i fondi accantonati finirono al rimborso dei pedaggi, poi finalmente, a fine 2017, il governo poté stanziare 128 milioni per due anni, confermandoli per il 2019 solo «previa verifica della sussistenza della copertura finanziaria». Mentre per il Ferrobonus erano già previsti per il 2019-2020 milioni, la copertura per il Marebonus è stata finalmente trovata – comma 234 e seguenti della legge di bilancio – ma solo per 5 milioni di euro. Gli stessi commi ne assegnano altri 2 all'estensione della misura anche all'intermodalità con le vie d'acqua. La cifra risparmiata con l'esclusione dalla riduzione dell'accisa per i veicoli più inquinanti non è stata mai calcolata e resa pubblica, ma – con quasi 400 mila veicoli ante euro 3 in circolazione (stime Unrae) – è certamente dell'ordine di qualche centinaio di milioni.


Convenzioni
Formazione**Consulenza****Informazione**

FEDERSERVICE: IL TUO INTERLOCUTORE PER OGNI SERVIZIO ALL'AZIENDA DI TRASPORTO

Convenzioni

- ▶ Assicurazioni
- ▶ Autostrade
- ▶ Localizzatori satellitari
- ▶ Pronto intervento ambientale
- ▶ Soccorso stradale
- ▶ Tachigrafo e software per analisi e scarico dati
- ▶ Telecamere

Formazione

- ▶ Sicurezza sui luoghi di lavoro
- ▶ Periodi di guida e di riposo e uso del tachigrafo
- ▶ Trasporti ADR, HACCP, Rifiuti
- ▶ Gestione delle emergenze
- ▶ Sistemi di gestione, QHSE

Consulenza

- ▶ Qualità, Sicurezza, Ambiente
- ▶ Sviluppo sistemi di gestione e uso del tachigrafo
- ▶ Incarichi RSPP, Consulente ADR, Responsabile Tecnico Rifiuti
- ▶ Risk Assessment
- ▶ Conformità legislativa
- ▶ Portale web per la gestione integrata dei sistemi qualità, sicurezza e ambiente

Informazione

- ▶ Rivista Uomini e Trasporti
- ▶ www.uominietrasporti.it
- ▶ NewsLetter
- ▶ GuidaInPratica
- ▶ Diario di Bordo
- ▶ Pubblicazioni tematiche



2. LE NOVITÀ

2.1 APERTURA AI PRIVATI E 50 INGEGNERI IN PIÙ



La novità più importante della legge di bilancio per il 2019 è la possibilità che i veicoli al di sopra delle 3,5 tonnellate di peso complessivo possano essere sottoposti a revisione non soltanto presso le officine della Motorizzazione civile, ma anche presso quelle private che ne abbiano ottenuto la concessione dal ministero dei Trasporti, eccezion fatta per quelli destinati al trasporto di merci pericolose (ADR) e quelli a temperatura controllata (ATP).

La norma era stata a lungo invocata dalle associazioni di categoria, in seguito ai rallentamenti nelle operazioni di revisione dovuti prima alla carenza del personale tecnico del ministero, praticamente dimezzato negli ultimi 15 anni, poi dalla riforma delle revisioni decisa dal governo all'inizio del 2017 in applicazione di una serie di direttive comunitarie. Le particolari procedure introdotte dalla circolare del ministero delle Infrastrutture e

dei Trasporti del 27 febbraio 2017 erano state subito contestate dalle associazioni di categoria per la lunghezza dei tempi e per i maggiori costi a carico delle imprese. La circolare introduceva, infatti, i «Certificati di revisione» e aumentava i «tempi minimi» per le verifiche sui veicoli pesanti in 30 minuti per gli ADR e i loro rimorchi e semirimorchi, in 20 per gli autocarri e in 15 per i rimorchi e i semirimorchi. Una procedura che dilatava i tempi, aggravando la situazione creata dalla carenza di personale, che diventava pesante soprattutto in Sardegna e nel Nord Est.



LE FONTI NORMATIVE

Legge 145/2018 (Legge di bilancio 2019) - art. 1

372. Per lo svolgimento delle necessarie ed indifferibili attività in materia di sicurezza stradale, di valutazione dei requisiti tecnici dei conducenti, di controlli sui veicoli e sulle attività di autotrasporto, e al fine di fornire adeguati livelli di servizio ai cittadini e alle imprese, è autorizzata, in deroga alla normativa vigente, l'assunzione a tempo indeterminato di 50 unità di personale, nell'anno 2019, da inquadrare nella seconda fascia retributiva della seconda area, presso il Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

373. Le assunzioni di cui al comma 372 sono effettuate, nell'ambito dell'attuale dotazione organica, in aggiunta alle percentuali di assunzione previste a normativa vigente. La dotazione organica relativa al personale delle aree del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è conseguentemente rimodulata, garantendo la neutralità finanziaria, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, anche tenendo conto di quanto disposto dall'articolo 1, commi 566 e 571, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

374. In attuazione dei commi 372 e 373, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad avviare appositi concorsi pubblici, tenuto conto di quanto previsto all'articolo 4, comma 3, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, in deroga a quanto previsto all'articolo 30 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Resta ferma la facoltà di avvalersi della previsione di cui all'articolo 3, comma 61, terzo periodo, della legge 24 dicembre 2003, n. 350.

1049. All'articolo 80, comma 8, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t» sono sostituite dalle seguenti: «o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)».

1050. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, dà attuazione alle modifiche apportate dal comma 1049 nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

LE REVISIONI DEI VEICOLI PESANTI

Per di più, alcuni controlli richiedevano l'intervento di un'officina specializzata – quella a cui è affidata normalmente la manutenzione del veicolo – il cui titolare doveva rilasciare una dichiarazione sul modulo rilasciato dalla Motorizzazione. Insomma, una sorta di pre-revisione a carico delle imprese di autotrasporto che, dunque, oltre ai tempi più lunghi e alle code si erano trovati anche un ulteriore conto da pagare.

Le proteste delle associazioni di categoria avevano portato prima a tre rinvii, poi alla sospensione della circolare proprio per la parte relativa alla responsabilità dell'officina (ma non dei tempi delle revisioni) pochi giorni prima dell'entrata in vigore – il 6 giugno 2017 – delle nuove norme, mentre un decreto ministeriale, pochi giorni dopo, consentiva la circolazione, sia pure sul solo territorio italiano, con la sola prenotazione della revisione, rinviando ad ogni buon conto al 31 marzo 2019 l'entrata a regime del Certificato di revisione.

Si trattava chiaramente di una soluzione provvisoria e di compromesso necessariamente destinata ad avere uno sbocco o verso l'ampliamento dell'organico ministeriale (peraltro bloccato dalle norme contro le nuove assunzioni nei ruoli dello Stato) o verso l'apertura delle revisioni alle officine private.



COM'ERA PRIMA

INGEGNERI A DOMICILIO

Prima della circolare del 27 febbraio 2017 – considerata una vera e propria riforma delle revisioni dei veicoli di massa superiore ai 35 quintali – le verifiche dei camion pesanti avevano una durata massima di 20 minuti che riguardava i soli mezzi a tre assi, mentre ne bastavano 15 per quelli a due e 10 per i rimorchi.

La carenza del personale veniva risolta inviando, a turno, i (pochi) ingegneri della Motorizzazione (e compatibilmente con le difficoltà di pagamento delle trasferte e degli straordinari) nelle officine che effettuano la manutenzione per conto delle imprese e lì svolgevano i controlli, insieme al personale dell'officina.

Il costo dell'operazione – da effettuare ogni anno – era di 45 euro e le sanzioni oscillavano (e oscillano tuttora, salvo aggiornamento annuale) da 168 a 674 euro per la mancata revisione (aumentate da 366 a 1.348 se le omissioni sono più d'una) e da 419 a 1.682 con ritiro della carta di circolazione per una revisione falsa.

CRONOLOGIA DI UNA CIRCOLARE

28.02.17	Circolare ministeriale	Fissa le nuove procedure di revisione
10.03.17	Avviso dirigenziale	Proroga al 4 aprile l'entrata in vigore della circolare
31.03.17	Avviso dirigenziale	Proroga al 3 maggio l'entrata in vigore della circolare
27.04.17	Avviso dirigenziale	Proroga al 6 giugno l'entrata in vigore della circolare
25.05.17	Nota ministeriale	Sospende la circolare salvo che per i tempi di revisione
06.06.17	Decreto ministeriale	Consente la circolazione con la sola prenotazione della revisione
22.05.18	Decreto dirigenziale	Fa slittare l'entrata in vigore del certificato di revisione al 31 marzo 2019

I tempi di attuazione

Entrambe le soluzioni – chieste con insistenza dalle associazioni del settore – alla fine sono state accolte, ma ora bisognerà attenderne l'attuazione. Per quanto riguarda le officine, la legge dà al ministero 30 giorni per il varo del decreto attuativo, ma certamente ci vorrà più tempo: ci sono da decidere le tariffe, lo spazio minimo disponibile e, soprattutto, l'adeguatezza delle attrezzature di controllo.

Il ministero ha, tuttavia, già emanato le prime istruzioni, precisando tra l'altro i criteri di compilazione del Certificato di revisione che le officine dovranno stampare insieme all'attestato, e le possibilità per gli uffici della Motorizzazione di spostare la verifica fuori sede o presso un altro ufficio.

Quanto, invece, al personale, i tempi saranno ancora più lunghi, dal momento che l'assunzione è prevista attraverso un concorso pubblico, in deroga al blocco delle assunzioni nello Stato o al blocco del *turn over* tra le amministrazioni.

Non è, del resto, la prima volta che una legge prevede nuove assunzioni di ingegneri per rinforzare le officine che fanno capo alla Motorizzazione – circa un centinaio – che secondo le associazioni dell'autotrasporto avrebbero avuto bisogno di almeno 280 ingegneri. Anche la legge di bilancio dello scorso anno prevedeva l'assunzione a tempo indeterminato di 200 unità nel triennio 2018-2020: 80 il primo anno, 60 in ciascuno degli altri due. Ma di quel concorso si è persa ogni traccia.

Non è detto, peraltro, che la doppia operazione porti grandi benefici anche quando sarà arrivata a regime. L'esclusione dei veicoli per il trasporto a temperatura programmata dalla revisione presso le officine private, in particolare, potrebbe vanificare l'intento del legislatore, dal momento che la tendenza delle imprese è da tempo quella di dotarsi, comunque, di veicoli omologati ADR anche se non se ha sul momento l'esigenza specifica, per essere pronti in seguito a occupare un'altra fetta di mercato. Un punto che va chiarito nel decreto attuativo, pena l'incremento nel tempo del numero di veicoli revisionabili soltanto presso le officine della Motorizzazione. Ma il problema si potrà valutare soltanto dopo che le officine private avranno cominciato a operare.

2.2 40 MILIONI CONTRO LA CRISI DELLE VOCAZIONI



È una novità per il 2019 anche lo stanziamento di 20 milioni (altri 20 sono previsti per l'anno successivo) per incentivare i giovani al mestiere di autista di veicoli pesanti. La legge di bilancio prevede un rimborso del 50% dei costi (documentati) per la patente di categoria e per le abilitazioni professionali (ma non quelli corrisposti al ministero dei Trasporti per il rilascio dei documenti) dei giovani al di sotto dei 35 anni che intraprendano l'attività di autista dei veicoli pesanti.

Il rimborso non sarà assegnato direttamente agli autisti, ma alle imprese – iscritte all'Albo degli autotrasportatori e al Registro elettronico nazionale (REN) – che lo dovranno girare (anticipare?) agli autisti assunti a tempo indeterminato, entro sei mesi dalla data di assunzione, detraendolo poi dall'imposta sul reddito dell'impresa fino a un massimo di 1.500 euro l'anno.

Anche questa norma avrà bisogno di decreti attuativi che il ministero del Lavoro dovrà emanare entro tre mesi, secondo quanto prescrive la legge di bilancio. Ma anche in questo caso è probabile che i tempi si allunghino, anche perché i punti da chiarire sono molteplici. Le imprese, per esempio, possono recuperare solo 1.500 euro, ma se il giovane presenta un conto superiore alle 3 mila euro, il surplus è tutto a carico dell'impresa.



LE FONTI NORMATIVE

Legge 145/2018 (Legge di bilancio 2019) - art. 1

291. A decorrere dal 1° gennaio 2019 e fino al 31 dicembre 2020, ai conducenti di cui alla lettera a) del comma 292, assunti con regolare contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato dalle imprese di autotrasporto di cui alla lettera b) del comma 292, spetta un rimborso in misura pari al 50 per cento del totale delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi.

292. Le disposizioni del comma 291 si applicano:

a) ai conducenti che non abbiano compiuto il trentacinquesimo anno di età alla data di entrata in vigore della presente legge, inquadrati con le qualifiche Q1, Q2 o Q3 previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro-Logistica, trasporto merci e spedizione;

b) alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi attive sul territorio italiano, regolarmente iscritte al Registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada e all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

293. Ai fini dell'imposta sul reddito delle società, alle imprese di cui al comma 292 spetta una detrazione totale dall'imposta lorda per una quota pari ai rimborsi erogati ai sensi del comma 291, fino a un ammontare complessivo degli stessi non superiore a 1.500 euro totali per ciascun periodo d'imposta.

294. Il rimborso di cui al comma 291 è erogato da ciascuna impresa entro sei mesi dalla data di decorrenza del contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato. Nel caso di conducenti già assunti e già inquadrati nelle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, il rimborso di cui al comma 291 è erogato da ciascuna impresa entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, purché al momento della richiesta sussistano i requisiti di cui al comma 292. Le modalità di richiesta e di erogazione del rimborso di cui al comma 291 sono definite dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali con apposito provvedimento da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

295. Dal rimborso di cui al comma 291 sono esclusi i versamenti corrisposti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il rilascio della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, nonché per le spese relative all'acquisto dei contrassegni telematici richiesti dalla normativa vigente.

L'iniziativa dell'Albo

IL PROGETTO GIOVANI CONDUCENTI

Era partito in sordina, poi poco a poco è cresciuto ed è già partito il secondo bando. Il «Progetto giovani conducenti», lanciato a fine 2016 dall'Albo degli autotrasportatori insieme alle associazioni dell'autotrasporto, delle autoscuole e dei costruttori di veicoli industriali, consiste nell'incentivare – attraverso sconti praticati dalle autoscuole (15%) e finanziamenti dell'Albo (80% del prezzo scontato) – l'acquisizione della Carta di qualificazione del conducente (CQC) – e, se del caso, della patente C – da parte di giovani in cerca di occupazione da avviare poi al lavoro attraverso incontri ad hoc con imprese in cerca di autisti e l'avvio di un tirocinio formativo in azienda (a carico delle stesse) della durata di sei mesi.

Il primo bando lanciato dall'Albo, nell'aprile del 2017, ha raccolto 2.500 adesioni, di cui 2.200 con i requisiti richiesti, il che non rese facile l'individuazione dei 500 candidati da avviare alla formazione previsti dal bando. Il successo dell'iniziativa ha convinto a lanciare un secondo bando, partito nel febbraio del 2018, per recuperare i 1700 candidati rimasti fuori dal primo, proprio mentre veniva annunciato il primo candidato avviato a uno stage in un'azienda di Palermo, primo passo verso una probabile assunzione definitiva.

Le prime reazioni delle associazioni sono state, del resto, assai caute e piene di riserve. La principale è l'esiguità della detrazione consentita. Il costo di patente e CQC supera i 3 mila euro e dunque il limite di 1.500 euro per aziende consente il godimento del beneficio a un solo autista l'anno per ciascuna impresa. Una semplice divisione dello stanziamento complessivo per il limite annuo, peraltro, permette di calcolare un numero di beneficiari di 26 mila unità nel biennio. Ammesso che ci siano, in Italia, 13 mila imprese disposte ad assumere un autista all'anno, la richiesta è assai più forte e concentrata.

La crisi delle vocazioni

Il problema, infatti, è assai più complesso. L'età media degli autisti è superiore ai 45 anni. In Italia, secondo l'Unrae, ci sono 775 mila Carte di qualificazione del conducente (CQC), ma di queste solo 25 mila sono intestate a giovani al di sotto dei 35 anni: il 3,2%. E la domanda di un ricambio generazionale alla guida dei mezzi pesanti è assai diffusa in tutto il Centro Nord. Almeno 100 posti disponibili subito sono segnalati da Confartigianato Piemonte nelle tre province orientali Novara, Vercelli e Verbania-Cusio-Ossola. In Trentino secondo la Fit-Cisl ce ne vogliono almeno 400. Nella Bergamasca – 350 aziende, 4.400 veicoli e 6.500 autisti – secondo la FAI locale, se si presentassero 500 autisti professionali verrebbero tutti assunti immediatamente, perché molti camion sono fermi sui piazzali. Confartigianato Marche parla di centinaia di giovani autisti necessari

LE ASSUNZIONI DEI GIOVANI AUTISTI

per cominciare a sostituire i più anziani dei 12 mila che attualmente lavorano presso le 4.500 aziende di trasporto e logistica della Regione. Confratrasporto azzardava già nel luglio scorso un totale nazionale di 15 mila posti disponibili.

Il nodo, dunque, non è nelle imprese ma nei giovani. Basterà un rimborso così ridotto – nonostante la macchinosità delle procedure a carico delle aziende – a invogliarli a mettersi al volante di un camion?

Certamente i 3 mila euro di costo delle abilitazioni non aiutano, ma ci sono anche da mettere nel conto un lavoro stressante (cinque giorni alla settimana fuori di casa, i pasti arrangiati, la guida lungo arterie stradali congestionate), una paga abbassata dalla concorrenza in dumping degli autisti dell'Est europeo e una complessità degli strumenti di guida che hanno trasformato la cabina di un camion di ultima generazione quasi in un'astronave, per usare un'iperbole che però rende bene l'idea.

Dunque, il problema, più che di costi, sembra essere di formazione. Un filone sul quale si è finalmente mosso l'Albo degli autotrasportatori con un progetto – ne parliamo a parte – che sta portando i primi risultati. Ed è sulla formazione che le associazioni puntano fin da quando la crisi delle vocazioni cominciò a delinearci, anche con iniziative talvolta estemporanee: un'associazione di Bergamo riuscì a coinvolgere ministero del Lavoro e Regione Lombardia in un progetto di formazione di nuovi autisti. L'idea consisteva nell'arruolare autisti stranieri, formarli alla lingua e ai Codici italiani nel loro Paese e poi farli assumere da imprese italiane. I primi 7 – formati in Egitto – arrivarono in Italia a metà ottobre del 2007, facendo guadagnare al progetto il soprannome di «Tutankamion». E come il grande faraone della XVIII dinastia da cui aveva preso ispirazione il nome, è finito avvolto nel mistero.

Fonte: Elaborazione di «Uomini e Trasporti»

TUTTE LE DOMANDE SUL RIMBORSO

A chi spetta?	A persone che al 1° gennaio 2019 non abbiano ancora compiuto 35 anni
Quanto dura?	La misura potrà essere sfruttata per il 2019 e il 2020
Di quanto è lo stanziamento?	40 milioni di euro. 20 per ciascuno dei due anni
A quanto ammonta il rimborso?	Al 50% delle spese sostenute per la patente e l'abilitazione professionale (CQC)
Chi rimborsa?	Le aziende iscritte all'Albo e al REN che assumono autisti
Quali contratti sono interessati?	Contratti a tempo indeterminato con qualifiche Q1, Q2 e Q3 del CCNL logistica
Cosa spetta alle aziende?	Una detrazione sull'IRPEF pari ai rimborsi erogati, con un tetto di 1.500 euro l'anno
Entra quanto va erogato?	Entro sei mesi dalla data di assunzione (o dell'entrata in vigore della legge)

2.3 PER ORA SOLO IL CARTACEO, POI LA DIGITALIZZAZIONE



È bastata una riga – la prima del comma 1 dell’art. 6 del decreto semplificazioni – per porre fine a quello che lo stesso ministro dell’Ambiente, Sergio Costa, ha definito «uno dei più grandi sprechi nella gestione dei rifiuti speciali»: il Sistri, il sistema di tracciabilità dei rifiuti che per otto anni ha tormentato le imprese del settore con costi obbligati e fallimenti tecnologici a fronte di un servizio, di fatto, che «non è mai stato operativo» (copyright dello stesso ministro Costa).

A scanso di equivoci, lo stesso comma ribadisce che dal 1° gennaio di quest’anno «non sono più dovuti i contributi» per il Sistri, che sono costati – cifre fornite sempre dal ministro – 141 milioni, per la maggior parte versate dalle imprese coinvolte. Sempre meno, in realtà, dal momento che la platea iniziale, comprensiva di tutti i trasportatori di rifiuti, si era alla fine ridotta a 8.500 imprese: quelle che trasportavano rifiuti speciali pericolosi e con più di 10 dipendenti. Ma, comunque, un peso a carico soprattutto delle aziende di trasporto che – a causa della quota da versare per ciascun camion impiegato – pagano il 70% del totale dei contributi, contro il 30% dei produttori di rifiuti.

Un contributo, c'è da aggiungere, non indifferente, dal momento che, per far un esempio, un piccolo trasportatore con un solo camion e meno di 3.000 tonnellate di rifiuti trasportati all'anno ha dovuto pagare una tassa di 220 euro (100 per il veicolo e 120 per il carico totale), mentre un'impresa strutturata, con 15 camion e oltre 200 mila tonnellate di trasportato l'anno, è stata costretta a versare nelle casse del Sistri 2.750 euro (150 per ogni camion e 500 per il peso complessivo dei rifiuti trasportati nel corso dell'anno).

Ma entrambi – il padroncino e l'azienda – sono stati poi costretti, per legge, a compilare anche il modello unico di dichiarazione ambientale (il cosiddetto MUD) e tutta la documentazione cartacea, segno evidente che del Sistri – entrato ufficialmente in servizio dal 2013 (ma le aziende pagavano già da due anni) – non si fidava ormai più nessuno.



LE FONTI NORMATIVE

Decreto Legge 135/2018 (Decreto semplificazioni)

Art. 6 (Disposizioni in merito alla tracciabilità dei dati ambientali inerenti rifiuti)

1. Dal 1° gennaio 2019 è soppresso il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) di cui all'articolo 188-ter del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e, conseguentemente, non sono dovuti i contributi di cui all'articolo 14-bis del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e all'articolo 7 del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 30 marzo 2016, n. 78.

2. Dal 1° gennaio 2019, sono abrogate, in particolare, le seguenti disposizioni:

a) gli articoli 16, 35, 36, 39 commi 1, 2, 2-bis, 2-ter e 2-quater, 9, 10 e 15, del decreto legislativo 3 dicembre 2010, n. 205;

b) l'articolo 11, commi 1, 2, 3, 3-bis, 4, 5, 7, 8, 9, 9-bis, secondo periodo, 10, 11, 12-bis, 12-ter, 12-quater e 13 del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013 n. 125;

c) l'articolo 14-bis del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. I contributi relativi all'anno 2018, compresi quelli eventualmente versati oltre la data del 31 dicembre 2018, sono riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, all'apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

3. Dal 1° gennaio 2019, e fino alla definizione e alla piena operatività di un nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti organizzato e gestito direttamente dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, i soggetti di cui agli articoli 188-bis e 188-ter del decreto legislativo n. 152 del 2006 garantiscono la tracciabilità dei rifiuti effettuando gli adempimenti di cui agli articoli 188, 189, 190 e 193 del medesimo decreto, nel testo pre-vigente alle modifiche apportate dal decreto legislativo 3 dicembre 2010, n. 205, anche mediante le modalità di cui all'articolo 194-bis, del decreto stesso; si applicano, altresì, le disposizioni di cui all'articolo 258 del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel testo pre-vigente alle modifiche apportate dal decreto legislativo n. 205 del 2010.

E adesso cosa succede?

Il problema di controllare il ciclo dei rifiuti – spesso oggetto di smaltimenti illeciti, gestiti dalla criminalità organizzata – rimane, tuttavia, in piedi. È un'esigenza non soltanto dettata dalla normativa europea, ma condivisa nel nostro Paese da tutti gli operatori del settore, autotrasportatori compresi.

Il decreto semplificazioni, perciò, prevede la creazione di «un nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti organizzato e gestito direttamente dal ministero dell' Ambiente», ma ancora non se ne conoscono le caratteristiche e lo stesso decreto non fissa alcun termine di tempo per il varo delle nuove procedure. Ma già prima della sua entrata in vigore, l'Albo dei gestori di rifiuti, organismo incardinato nel ministero dell' Ambiente era stato allertato per cominciare a impostare il nuovo sistema, anche attraverso un' ampia consultazione delle categorie coinvolte.

Si tratterà di un sistema semplificato, che costerà intorno ai 3 milioni l'anno e che, dunque, rinuncerà evidentemente all'ambizioso progetto di un controllo satellitare. Anzi, per evitare ricordi imbarazzanti (che già riemergevano con il soprannome di Sistri 2.0) è stato denominato ufficialmente *Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti*. «Abbiamo calcolato che attualmente è assicurata la tracciabilità del 65% dei rifiuti speciali», ha spiegato Costa, «L'obiettivo è arrivare almeno al 90% risparmiando soldi e tempo per le aziende».

In sintesi, dunque, si tratterà di avviare una serie di procedure – alle quali l'Albo sta già lavorando attraverso consultazioni anche con le associazioni dell'autotraspor-

I rimborsi del Sistri

UNA CLASS ACTION ALL'ORIZZONTE

Una class action per ottenere il rimborso dei contributi pagati per il Sistri senza averne in cambio il servizio promesso era stata già lanciata da «Uomini e Trasporti» nel gennaio 2015. Ma la prima sentenza (favorevole) è giunta soltanto nell'ottobre 2018 dal giudice di pace di Roma. Ora che lo stesso governo ha ammesso che il Sistri «non è mai effettivamente entrato in funzione» (parole del ministro dell' Ambiente Sergio Costa), la minaccia di una class action promossa anche dalle associazioni del settore si è fatta più concreta. Se il presidente di Anita, Thomas Baumgartner, si è limitato a ricordare che «certamente resta il tema delle somme versate in passato», e Assotir ha posto il problema di «chi rimborserà alle imprese il costo dello smantellamento degli impianti» imposti dal Sistri (circa mille euro a veicolo), il vice presidente di Fai-Contrasporto, Paolo Uggè, è stato più esplicito, chiedendo al governo di «costituire un fondo per consentire alle imprese di recuperare i costi indebitamente sostenuti» e minacciando, in caso di mancata risposta, di «avviare una class action o iniziative adeguate a tutela degli interessi delle imprese danneggiate».

fonte: Ministero dell'Ambiente in risposta a un ordine del giorno
accolto dal governo alla Camera il 10 febbraio 2016

SISTRI. RIASSEGNAZIONI DEL MINISTERO DELLE FINANZE AL MINISTERO DELL'AMBIENTE

Anno	Riassegnazione
2007	5.000.000,00*
2010	62.934.227,00
2011	52.359.238,00
2012	3.531.498,86
2013	248.225,00
2014	11.989.834,00
2015	31.962.207,43
2016	6.750.289,54
TOTALE	174.775.519,83

(*) Fondo istituito per la realizzazione del Sistris

Nota: La tabella riporta le riassegnazioni del ministero dell'Economia (a cui gli operatori hanno versato i contributi).



to – per definire regole e modalità del trasferimento in digitale della documentazione cartacea, ma siamo solo ai primi contatti. L'avviamento costerà 1,6 milioni di euro a totale carico dello Stato, poi – forse già l'anno prossimo – partirà il nuovo Registro elettronico, con un contributo a carico delle imprese ancora da quantificare, ma certamente assai inferiore – proprio a causa di ridotti costi di gestione - di quello pagato (a vuoto) per il Sistris.

Per ora, comunque, le certezze sono solo due: che «fino alla definizione e alla piena operatività» del nuovo sistema, bisogna continuare con il MUD, il registro di carico e scarico, i formulari di trasporto. E che il prossimo 30 aprile non ci sarà nulla da pagare per il tracciamento dei rifiuti. Almeno per il 2019.

2.4 GENOVA: 20 MILIONI AL 2018, 160 AI DUE SUCCESSIVI



Per gli autotrasportatori costretti – nei mesi passati e ancora per diversi di quelli futuri – ad allungare tragitti e tempi di trasporto a causa del crollo del ponte Morandi di Genova, il governo ha stanziato 180 milioni: 20 per il 2018 e 80 per ciascuno dei due anni successivi. L'intervento è articolato in due diversi provvedimenti: il primo è il cosiddetto Decreto Genova, varato un mese dopo la tragedia, con tutti i provvedimenti a favore dell'area colpita, il secondo è – naturalmente – la legge di bilancio che assegna le risorse per il 2019 e il 2020.

Il decreto dello scorso settembre stanziava i 20 milioni per consentire «il ristoro delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori in conseguenza dell'evento, consistenti nella forzata percorrenza di tratti autostradali e stradali aggiuntivi rispetto ai normali percorsi e nelle difficoltà logistiche dipendenti dall'ingresso e dall'uscita delle aree urbane e portuali». Il relativo decreto di attuazione è stato condiviso a metà dicembre con le associazioni di categoria e pubblicato a metà gennaio.

Al ristoro sono ammesse le imprese in conto terzi iscritte all'Albo dell'Autotrasporto che abbiano effettuato viaggi con partenza o destinazione nel Comune e nel porto di Genova e, quindi, hanno dovuto attraversare il nodo urbano incontrando penalizzazioni in termini di tragitto e di logistica o che abbiano effettuato viaggi su scala nazionale allungando, però il percorso a causa dell'impossibilità di coprire il tratto autostradale interrotto dal crollo del Ponte Morandi.

Venti euro a viaggio

Il ristoro dovrebbe ammontare a 20 euro a viaggio, secondo i calcoli del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha valutato in un milione il numero delle missioni effettuate dall'interruzione del tratto autostradale alla fine dell'anno e ha diviso lo stanziamento per il numero presunto di viaggi da rimborsare. La stessa relazione che accompagna il decreto di attuazione ritiene, tuttavia, questa cifra «oggettivamente inferiore» ai maggiori oneri sopportati.



LE FONTI NORMATIVE

Decreto Legge 109/2018 (Decreto Genova) - art. 5

3. Al fine di consentire il ristoro delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori in conseguenza dell'evento consistente nella forzata percorrenza di tratti autostradale stradali aggiuntivi rispetto ai normali percorsi e nelle difficoltà logistiche dipendenti dall'ingresso e dall'uscita delle aree urbane e portuali, è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2018 che sono trasferiti direttamente alla contabilità speciale intestata al Commissario delegato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Commissario delegato, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono definiti le tipologie di spesa ammesse a ristoro, nonché i criteri e le modalità per l'erogazione a favore degli autotrasportatori delle risorse di cui al periodo precedente, nei limiti delle disponibilità. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'art. 45.

Legge 145/2018 (Legge di bilancio 2019) - art. 1

1019. Al fine di consentire il ristoro delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori in conseguenza del crollo di un tratto del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, nel comune di Genova, noto come ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018, derivanti dalla necessità di percorrere tratti autostradali aggiuntivi rispetto ai normali percorsi e dalle difficoltà logistiche relative all'ingresso e all'uscita dalle aree urbane e portuali, è autorizzata la spesa di 80 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020.

1020. All'articolo 8 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 3 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e per quello successivo»;
- b) al comma 4, le parole: «31 dicembre 2018», sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2019, limitatamente al primo anno di attività»;
- c) il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Le esenzioni di cui ai commi 2 e 4 sono concesse fino a un massimo di 10 milioni di euro per l'anno 2018 e di 50 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2019 e 2020. All'onere di 10 milioni di euro per l'anno 2018 si provvede ai sensi dell'articolo 45».

1023. Al fine di contrastare gli effetti negativi, diretti e indiretti, derivanti dal crollo del ponte Morandi, attraverso la realizzazione di piani di sviluppo portuali, dell'intermodalità e dell'integrazione tra la città e il porto di Genova, è riconosciuto all'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure occidentale un finanziamento pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020, 2021 e 2022.

1024. I finanziamenti di cui al comma 1023 sono finalizzati anche alla realizzazione di interventi di completamento di opere in corso, di attuazione di accordi di programma e di attuazione di piani di recupero di beni demaniali dismessi.

1025. Le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel Porto di Genova di cui all'articolo 6 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono affidate, per l'anno 2019, al Commissario straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

1026. Fra le attività di cui al comma 1025 è, in particolare, ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, a cui sono assegnate per l'anno 2019 risorse per il valore di 2 milioni di euro.

IL RISTORO PER IL CROLLO DEL PONTE MORANDI

Le domande devono essere presentate all'Autorità per il Sistema portuale della Liguria occidentale che pubblicherà sul proprio sito l'avviso contenente tempi e modalità di presentazione delle domande stesse, nonché – una volta fatta l'istruttoria – l'elenco di quelle ritenute ammissibili.

Le imprese dovranno presentare una domanda per ciascuna missione, con un massimo di cinque viaggi giornalieri per automezzo. Se il singolo viaggio verso il Comune di Genova abbia comportato un numero di consegne superiore a cinque, sarà conteggiato una volta e mezzo.

Per ogni singola missione di viaggio le imprese dovranno allegare:

- a) la documentazione di viaggio, attestante l'origine della missione e la destinazione;
- b) la documentazione relativa all'effettivo espletamento della missione stessa;
- c) l'autocertificazione ai sensi del DPR 28 dicembre 2000 n. 445 che attesti la veridicità della documentazione presentata;
- d) l'indicazione del tratto stradale e/o autostradale aggiuntivo percorso, in caso di missione di viaggio compiuta sul territorio nazionale, nonché di idoneo attestato di transito autostradale.

Gli anni successivi

Il beneficio proseguirà per due anni con uno stanziamento, iscritto nella legge di bilancio, di 80

Dopo la disgrazia di Genova INFRASTRUTTURE DA RISANARE

La tragedia di Genova ha messo in luce la difficoltà nella quale versano le infrastrutture nazionali, molte delle quali richiedono tempestivi interventi di manutenzione. La legge di bilancio per il 2019 comincia a muoversi in questa direzione, proprio partendo dalle aree più prossime alla direttrice di Genova, dove si muovono i flussi di traffico provenienti o diretti verso la Liguria.

Il comma 811 dell'articolo 1 della legge istituisce un fondo di 50 milioni di euro dal 2019 al 2023 (e dunque 250 milioni complessivi), per la messa in sicurezza dei ponti esistenti nel bacino del Po e la realizzazione di nuovi, in sostituzione di quelli con problemi strutturali. L'iter, tuttavia, non si presenta breve, dal momento che le risorse dovranno essere suddivise tra i gestori delle infrastrutture interessate con un decreto interministeriale, previa intesa con la Conferenza delle Regioni.

Un intervento di più lungo periodo, invece, riguarda la messa in sicurezza di strade, ponti e viadotti in tutto il Paese. I commi dal 134 al 138 prevedono stanziamenti nel limite complessivo di 135 milioni annui dal 2021 al 2025; 270 milioni per il 2026; 315 milioni annui dal 2027 al 2032; 360 milioni per il 2033: in totale 3.195 milioni in 13 anni. Per almeno il 70% per ciascun anno, i contributi verranno assegnati dalle Regioni a statuto ordinario ai Comuni del proprio territorio, entro il 30 ottobre dell'anno precedente al periodo di riferimento. Il Comune beneficiario, a sua volta, deve affidare i lavori per la realizzazione delle opere pubbliche entro otto mesi dalla data di attribuzione delle risorse.

IL RISTORO PER IL CROLLO DEL PONTE MORANDI

fonte: Elaborazione di «Lomini e Trasporti»

I FONDI PER LE RISTRUTTURAZIONI (milioni di euro)		
	Ponti bacino Po	Strade, ponti e viadotti Italia
2019	50	
2020	50	
2021	50	135
2022	50	135
2023	50	135
2024		135
2025		135
2026		270
2027		315
2028		315
2029		315
2030		315
2031		315
2032		315
2033		360
	250	3195



milioni ciascuno; in proporzione un po' di più della cifra stanziata per i quattro mesi e mezzo del 2018. Quanto alle modalità, è evidente che non potranno discostarsi troppo da quelle adottate per lo scorso anno.

La legge di bilancio, peraltro, interviene con una serie di misure che riguardano indirettamente gli operatori dell'autotrasporto o come imprese o come fruitori delle infrastrutture stradali. Il comma 1020 stabilisce che le esenzioni per le imprese attive o insediate nella cosiddetta «zona franca urbana», previste dal «decreto Genova» per un massimo di 10 milioni, sono estese al 2019 e al 2020 per un massimo di 50 milioni annui.

I commi 1023 e 1024 affidano all'Autorità portuale di Genova un finanziamento di 50 milioni di euro per gli anni dal 2019 al 2022 per contrastare gli effetti negativi diretti e indiretti derivanti dal crollo del ponte, attraverso la realizzazione di Piani di sviluppo portuali, dell'intermodalità e dell'integrazione tra la città e il Porto di Genova, nonché per la realizzazione di interventi di completamento di opere in corso, di attuazione di accordi di programma e di attuazione di piani di recupero di beni demaniali dismessi.

Il comma 1025, infine, dispone che le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel Porto di Genova siano affidati, per il 2019, al Commissario straordinario per la ricostruzione. Tra tali attività è inoltre ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, per la quale vengono assegnate risorse per 2 milioni di euro per il 2019.

2.5 PREMI INAIL: VERSO UNA NUOVA RIDUZIONE



La misura è *erga omnes*, ma per l'autotrasporto ha un sapore particolare perché viene a completare il risanamento di un contenzioso antico che per qualche anno si è anche impantanato nelle sabbie mobili di Bruxelles. Fino al 2014 i premi Inail pagati dalle imprese di autotrasporto erano rimasti, infatti, al calcolo basato sull'incidentalità di quarant'anni fa, che com'è noto si è fortemente ridotta soprattutto nell'ultimo decennio, grazie alle campagne promosse in tutto il continente dall'Unione europea e al miglioramento delle strumentazioni di sicurezza con cui sono equipaggiati i veicoli.

Sarebbe stato, dunque, doveroso adeguare i premi alle nuove condizioni di sicurezza, ma i tentativi di mettere mano ai bilanci dell'Inail si erano bloccati di fronte al rischio di mettere in discussione la loro sostenibilità, dal momento che la revisione avrebbe dovuto toccare tutti i settori merceologici e non solo l'autotrasporto, anche se quest'ultimo era quello maggiormente colpito dalla sproporzione tra entità del premio e incidentalità reale.

Già con la legge finanziaria del 2014 si era compiuto un primo passo, riducendo le risorse dell'Inail in funzione di un abbassamento dei premi nel triennio successivo per un totale di 3.300 milioni (1.000 per il 2014, 1.100 per il 2015 e 1.200 per il 2016). L'operazione aveva portato a una riduzione delle tariffe del 15,38%, abbassando di conseguenza il costo del lavoro in tutti i settori beneficiati dalla misura.

DENUNCE ALL'INAIL NEL SETTORE TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO

2013	2014	2015	2016	2017
Di infortunio nel complesso				
44.712	43.059	41.815	42.889	42.529
Di infortunio per esito mortale				
119	116	144	133	134
Di malattia professionale				
1.972	2.182	2.582	2.712	2.651

fonte INAIL



LE FONTI NORMATIVE

Legge 145/2018 (Legge di bilancio 2019) - Art. 1

1121. Ai fini della revisione delle tariffe, con effetto dal 1° gennaio 2019 e fino al 31 dicembre 2021, dei premi e contributi INAIL per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 23 febbraio 2000, n. 38, e dell'articolo 1, comma 128, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, considerate le risultanze economico-finanziarie e attuariali e tenuto conto degli andamenti prospettici del predetto Istituto, in aggiunta alle risorse indicate nel citato articolo 1, comma 128, della legge n. 147 del 2013, si tiene conto delle seguenti minori entrate, pari a euro 410 milioni per l'anno 2019, a euro 525 milioni per l'anno 2020 e a euro 600 milioni per l'anno 2021.

1122. Alle minori entrate derivanti dal comma 1121 si provvede mediante: *(omissis)*

1123. Ai fini dell'applicazione del comma 1122 si provvede:

- a) a fornire apposita evidenza contabile, in sede di predisposizione del progetto di bilancio per gli anni interessati, della riduzione delle risorse destinate dall'INAIL per il finanziamento dei progetti di investimento e formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, ai sensi dell'articolo 11, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
- b) a rimodulare con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, le percentuali di riduzione dello sconto per prevenzione sulla base di quanto stabilito dall'articolo 3 del decreto legislativo n. 38 del 2000 e delle disposizioni di applicazione delle nuove tariffe, entro il 31 dicembre dell'anno precedente all'applicazione della riduzione.

1125. Per consentire l'applicazione delle nuove tariffe di cui al comma 1121 a decorrere dal 1° gennaio 2019, il termine del 31 dicembre previsto dall'articolo 28, terzo comma, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, è differito, per il 2019, al 31 marzo dello stesso anno. Per il medesimo anno sono altresì differiti al 16 maggio 2019 i termini di cui all'articolo 28, quarto comma, primo periodo, e sesto comma, e di cui all'articolo 44, secondo comma, del citato decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124. In caso di pagamento del premio in quattro rate ai sensi del citato articolo 44 del testo unico, come integrato dall'articolo 55, comma 5, della legge 17 maggio 1999, n. 144, i termini di scadenza della prima e della seconda rata per il 2019 sono unificati al 16 maggio del medesimo anno.

Risparmi su progetti e prevenzione

La legge di bilancio per il 2019, sia pure con la dovuta cautela, ha proseguito su questa strada, tagliando ulteriormente le entrate dell'Inail in funzione della riduzione generalizzata dei premi, tutti quindi da rimodulare in un prossimo futuro (la nuova riduzione si dovrebbe aggirare intorno al 30%) attraverso un decreto interministeriale di Lavoro ed Economia.

Per ora la legge di bilancio ha solo indicato i tagli che l'Inail dovrà iscrivere a bilancio: 410 milioni per il 2019, 525 per il 2020 e 600 per il 2021; risparmi che andranno a colpire, fra l'altro, i progetti di investimento e formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro (310 milioni in meno nel triennio) e le risorse destinate allo sconto per prevenzione (100 milioni l'anno per il 2020 e il 2021).

A coprire il nuovo fabbisogno concorreranno anche le maggiori entrate previste per l'Ires (173,8 milioni nel 2020 e 147,2 nel 2021) e gli acconti della cedolare affitti e del bollo banche (176,1 milioni per il 2021). Se tutto ciò non dovesse bastare, ulteriori risorse per 50 milioni proverranno dai tagli ai finanziamenti alle imprese e allo sconto per prevenzione.

Per calcolare i nuovi premi

AUTOLIQUIDAZIONE RINVIATA A MAGGIO

La legge di bilancio prevede anche il rinvio delle prime scadenze dell'anno per dar modo ai ministeri del Lavoro e dell'Economia e all'Inail di mettere a punto le nuove tariffe. La proroga riguarda il termine per il pagamento dei premi in autoliquidazione 2018-2019. Nell'ordine le nuove scadenze sono le seguenti:

- dal 31 dicembre 2018 al **31 marzo 2019**, il termine entro cui l'Inail rende disponibili al datore di lavoro gli elementi necessari per il calcolo del premio assicurativo;
- dal 16 febbraio 2019 al **16 maggio 2019**, il termine entro cui inviare la comunicazione motivata di riduzione delle retribuzioni presunte;
- dal 16 febbraio 2019 al **16 maggio 2019**, il termine previsto per il versamento tramite F24 e F24EP dei premi ordinari e dei premi speciali unitari artigiani, dei premi relativi al settore navigazione, per il pagamento in unica soluzione e per il pagamento della prima rata in caso di rateazione;
- dal 28 febbraio 2019 al **16 maggio 2019**, il termine per la presentazione telematica delle dichiarazioni delle retribuzioni.

In caso di pagamento del premio di autoliquidazione in quattro rate, le prime due confluiranno in un'unica rata con scadenza il 16 maggio 2019 (le scadenze delle successive saranno il 20 agosto e 18 novembre 2019).

Il differimento dei termini riguarda la tariffa ordinaria dipendenti delle gestioni «Industria», «Artigianato», «Terziario» e «Altre Attività», nonché la tariffa dei premi speciali unitari artigiani e la tariffa premi del settore navigazione.



3. GLI AGGIORNAMENTI

3.1 OK LO STOP AGLI AUMENTI, E LE RISORSE PER I RIMBORSI?



Prima la buona notizia. L'ha data il 31 dicembre scorso il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, con un post: «Grazie al duro lavoro fatto al Mit in questi ultimi giorni, e nonostante tantissimi ostacoli, ho firmato i decreti grazie ai quali, nel 2019, non scatterà nemmeno un centesimo di aumenti dei pedaggi sul 90% delle autostrade italiane», sottolineando che «nella maggior parte dei casi l'assenza di rincari è il risultato di una fruttuosa interlocuzione con i concessionari autostradali». In realtà il congelamento durerà soltanto sei mesi sui 3 mila chilometri gestiti da Autostrade per l'Italia – che copre la metà della rete nazionale – il cui Consiglio d'amministrazione ha deliberato di accogliere l'invito del ministro e rinunciare al previsto aumento (lo 0,81%), ma soltanto fino al prossimo 31 maggio. E un'altra tratta rilevante, l'Autostrada dei Parchi che collega con la A24 e la A25 Roma a Teramo e all'Adriatico, per un percorso totale di 281 chilometri, seppure non ha raggiunto l'accordo con il ministero – a causa delle divergenze con Anas per i tassi d'interesse della concessione – ha deciso di sospendere ugualmente per due mesi «gli aumenti delle tariffe di pedaggio approvati dal ministero alla fine del 2017 e quelli maturati per l'anno 2019 ai sensi della convenzione unica vigente». Il ministro, invece, ha sottolineato che «laddove l'accordo non si è raggiunto, come nel caso di Strada dei Parchi, che gestisce le A24-A25, abbiamo agito emanando comunque l'apposito decreto di sterilizzazione degli esorbitanti rincari per gli utenti». I due mesi di rinvio, dunque, dovrebbero servire a

Cambia il sistema di determinazione dei pedaggi UN CALCOLO UNICO E AUTOMATICO

L'ha detto il presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Andrea Camanzi, l'ha confermato il ministro Danilo Toninelli: cambierà il sistema di determinazione dei pedaggi autostradali e sarà uguale per tutti con la conseguenza ultima di ridurre i costi per gli utenti. Il presidente – al quale spetta per legge il compito di verificare la congruità e l'economicità dei sistemi di calcolo delle tariffe autostradali – lo ha annunciato in un'intervista a *Il Sole 24 Ore*: «Dopo essere arrivati a sei modelli tariffari diversi, ora ci sarà un unico sistema di determinazione dei pedaggi uguale per tutti». E ha aggiunto: «I maggiori benefici andranno proprio ad automobilisti e autotrasportatori perché i pedaggi, rispetto ai trend attuali, andranno a diminuire».

chiarire la situazione. Resta comunque il fatto che 13 delle 24 società di gestione abbiano accettato di azzerare gli aumenti per tutto l'anno. Spicca tra queste la SAT, concessionaria della tratta tirrenica a sud di Livorno e nell'orbita della famiglia Benetton, come Autostrade per l'Italia, che ha rinunciato a un incremento (richiesto) del 27,28%. Delle altre 11, oltre alle due citate ad applicare lo scatto, sono state l'A6 Torino-Savona (+2,2%), la A5 Autostrada della Valle d'Aosta (+6,32%), la A32 Torino-Bardonecchia (+6,71%), la rete gestita da Concessioni Autostradali Venete (+2,06%) e altre società minori.

Soltanto 8 milioni

Se queste sono le buone notizie, quali saranno le cattive? Risposta: quegli 8 milioni di euro che nella tabella X della legge di bilancio indicano la cifra destinata ai rimborsi dei pedaggi autostradali, accanto alle risorse per l'autotrasporto. 46 in meno dei 57 chiesti dalle associazioni e stanziati nella legge di bilancio per il 2018.

Ne abbiamo accennato già a proposito dell'assegnazione triennale delle risorse. Le associazioni del settore lo avevano già rilevato, leggendo la legge di bilancio dell'anno scorso che anticipava il taglio di 46 milioni nei due anni successivi. Per questo i rappresentanti di categoria decisero la ripartizione



LE FONTI NORMATIVE

Legge 145/2018 (Legge di bilancio 2019) - Tabella X

Stanziamiento DLB (deliberato) - competenza (CP) e cassa (CS)

	2019	2019	2020	2020	2021	2021
	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337
	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO
CP	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000
CS	8.642.873	240.000.000	8.642.873	240.000.000	8.642.873	240.000.000

delle risorse soltanto per lo scorso anno, sperando in una correzione di rotta in quello successivo e, comunque, per lasciare «impregiudicate», come si legge in una nota Fita-CNA di quei giorni, «la possibilità di rivendicare, con il futuro governo, il recupero delle risorse mancanti e quindi valutare la migliore ripartizione possibile».

A stretto giro il ministro dei Trasporti Toninelli ha confermato che il governo ha dato incarico all'Autorità «di determinare in maniera analitica gli aumenti al casello», eliminando così «i vantaggi sproporzionati basati su piani di investimento mai realizzati: d'ora in poi verranno riconosciuti solo gli investimenti realmente fatti e pertinenti con i servizi autostradali».

Per arrivare a unificare tutti i sistemi di calcolo ci vorranno al massimo cinque anni, anche perché ci sono numerose concessioni scadute e, comunque, quelle in essere sono divise in «periodi regolatori» di cinque anni. Alla fine del percorso i pedaggi saranno aggiornati annualmente in automatico – senza, dunque, la necessità di un sempre più problematico decreto ministeriale – con un sistema di calcolo che terrà conto dei costi operativi e di quelli, ha precisato Camanzi, per gli investimenti «effettivamente realizzati e pertinenti».

fonte: Elaborazione di «Uomini e Trasporti»

PEDAGGI. LE DUE LEGGI DI BILANCIO A CONFRONTO (2018 e 2019)

FONDI PER L'Autotrasporto. Tabella X (2018)

	2019		2020		2021	
	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337
	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO
CP	54.706.072	236.181.685	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000
CS	57.735.039	236.181.685	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000

FONDI PER L'Autotrasporto. Tabella X (2019)

	2019		2020		2021	
	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337	Capitolo di spesa 1330	Capitolo di spesa 1337
	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO	PEDAGGI PARTE STRUTTURALE	FONDO AUTOTRASPORTO
CP	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000
CS	8.642.873	240.000.000	8.642.873	240.000.000	8.642.873	240.000.000



3.2 IL BLOCCO STRADALE DIVENTA REATO PENALE



Il cosiddetto «decreto sicurezza», entrato in vigore ai primi di dicembre con la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale, introduce numerose modifiche al Codice della strada che riguardano direttamente o indirettamente il settore dell'autotrasporto. La più rilevante è quella che riguarda il blocco stradale. Con le nuove disposizioni, ostacolare la libera circolazione con ingombri e ostruzioni è considerato illecito penale non solo per le strade ferrate, ma anche per le strade ordinarie. È ritenuto illecito amministrativo, invece, l'ostruzione di strada ordinaria con proprio corpo.

Si tratta di un recupero di una norma preesistente. Fino al 1999, infatti, il blocco di una strada ordinaria era punito – come il blocco di una strada ferrata – con la reclusione da uno a sei anni, ma il reato, limitatamente alla strada fu depenalizzato da un decreto legislativo che limitò la sanzione al livello amministrativo.

Una nota del ministero dell'Interno precisa che «la nuova configurazione penale della condotta è stata disposta dal legislatore al fine di rispondere compiutamente all'esigenza di garantire, ai massimi livelli, il diritto alla libertà di circolazione di cui all'art. 16 della Costituzione, mediandone il disagio o la compressione derivante dall'esercizio di altri interessi e libertà contrapposti, quali la libertà di manifestazione o di sciopero».

I veicoli con targa estera

Un'altra serie di modifiche – raccolte nell'art. 23 bis del decreto – riguardano la circolazione in Italia di veicoli immatricolati all'estero. In primo luogo (modifica all'art. 93 CdS) è vietato, a chi ha la residenza in Italia da più di 60 giorni, di circolare con veicoli immatricolati all'estero, ad eccezione dei casi in cui la disponibilità dei veicoli non si espleti con forme documentate come il leasing, comodato o noleggio. Poi (modifica all'art. 132 CdS) il veicolo immatricolato all'estero può circolare in Italia al massimo per un anno; scaduto tale termine, se il veicolo non è stato immatricolato nel nostro Paese, l'intestatario può chiedere all'ufficio della motorizzazione competente un foglio di via per lasciare il territorio nazionale. La sanzione è aumentata ed è previsto il sequestro del veicolo che, se non si ottempera alle disposizioni entro 180 giorni, viene confiscato.

Modificato anche l'art. 196 CdS relativo alla figura dell'obbligato in solido. Fermo restando che resta tale il proprietario del veicolo, nei casi in cui è previsto l'intestatario temporaneo, questi è l'obbligato in solido e non il proprietario del veicolo. Per quanto attiene,

L'incremento automatico delle sanzioni

MULTE PIÙ CARE DEL 2,2%

Novità sul fronte delle multe e non solo per lo scatto biennale che, dal 1° gennaio 2019, ha visto aumentare automaticamente le sanzioni pecuniarie del 2,2%. L'entità è stata formalizzata da un decreto del ministero della Giustizia del 27 dicembre 2018 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 301 del 29 dicembre 2018) che lo ha calcolato basandosi alla variazione dell'indice dei prezzi al consumo dal dicembre del 2016 a oggi. Naturalmente, sono state escluse dall'aggiornamento quelle previste per i reati che il «decreto sicurezza» ha già aggravato: quelli relativi alla circolazione di veicoli immatricolati all'estero, al sequestro e confisca amministrativa del veicolo al fermo amministrativo del veicolo.

In contemporanea, tuttavia, spariscono le vecchie multe. Il «decreto fiscale», varato a fine 2018, ha deciso l'annullamento automatico, alla data del 31 dicembre 2018, dei debiti residui fino a 1.000 euro relativi ai carichi dovuti tra il 1° gennaio 2000 al 31 dicembre 2010. L'interezzato non avrà bisogno di fare nulla, salvo verificare l'annullamento, accedendo all'area riservata sul sito dell'Agenzia delle Entrate, stando attento, però, che la cifra di 1.000 euro non sia stata superata dagli interessi e dalle sanzioni accumulate nel tempo.

Le eventuali somme versate prima del 24 ottobre 2018 (data dell'entrata in vigore del decreto) restano definitivamente acquisite, mentre gli importi versati dopo il 24 ottobre sono imputati ai debiti residui o a quelli in scadenza. In assenza di debiti, gli importi versati dopo il 24 ottobre, saranno rimborsati al contribuente.

L'annullamento, infine, non si applica per alcune tipologie di debiti relativi a carichi affidati all'Agente della riscossione. In particolare quelli relativi alle "risorse proprie tradizionali" dell'Unione europea e all'imposta sul valore aggiunto riscossa all'importazione; quelli derivanti dal recupero degli aiuti di Stato considerati illegittimi dall'Unione europea ovvero da condanne pronunciate dalla Corte dei conti e multe, ammende e sanzioni pecuniarie dovute a seguito di provvedimenti e sentenze penali di condanna.

LE NOVITÀ DEL «DECRETO SICUREZZA»

fonte: CNA-Fita

COSA SI RISCHIA ADESSO CON IL BLOCCO STRADALE

Decreto legislativo 66/1948. Norme per assicurare la libera circolazione sulle strade ferrate ed ordinarie e la libera navigazione. Aggiornato con le modifiche introdotte dal DL 113/2018. Legge 132/2018

TIPOLOGIA DI ILLECITO	EFFETTI
<p>1. Blocco di una strada «ordinaria» (diversa da quella ferrata), torna a essere inquadrato come reato anziché come illecito amministrativo.</p> <p>Si prevedono due diverse tipologie di condotta illecita:</p> <p>DEPORRE O ABBANDONARE congegni o altri oggetti di qualsiasi specie in una strada ordinaria o ferrata;</p> <p>OSTRUIRE O INGOMBRARE una strada ordinaria o ferrata in qualunque altro modo, intendendo che tale condotta possa essere realizzata con azione diverse da quelle sopra citate, come ad esempio lasciando sulla strada veicoli in sosta irregolare per impedire la circolazione di altri veicoli</p>	<p>Reclusione da uno a sei anni. Pena raddoppiata se il fatto è commesso usando violenza o minaccia alle persone o violenza sulle cose.</p> <p>Sequestro amministrativo dei veicoli utilizzati per commettere il reato</p>
<p>2. Blocco della strada effettuato con la semplice presenza di persone</p>	<p>Pagamento di una somma da 1.000 a 8.000 euro La stessa sanzione si applica ai promotori e agli organizzatori</p>

infine, i veicoli immatricolati all'estero e circolanti in Italia, obbligato in solido è la persona residente in Italia che ha, a qualunque titolo, la disponibilità del veicolo.

Sequestro e confisca

Importanti novità anche per quanto riguarda il sequestro per confisca dei veicoli. In particolare, tutti i veicoli sequestrati devono essere affidati in custodia agli interessati; in caso di impossibilità o di rifiuto, il veicolo è inviato presso un deposito, con obbligo di ritiro tempestivo, successivo alla comunicazione pubblicato sul sito istituzionale della Prefettura competente; altrimenti è previsto il trasferimento immediato di proprietà.

La circolazione con veicolo sequestrato, inoltre, comporta il trasferimento del veicolo in proprietà al custode acquirente a cui viene consegnato, nonché la revoca della patente, mentre è sempre disposta la confisca dei veicoli usati per commettere reati diversi da quelli previsti dal Codice della strada. In questo caso, oltre all'inasprimento della sanzione pecuniaria (da euro 1.988 a 7.953), è prevista anche la revoca della patente (adesso è prevista solo la sospensione da 1 a 3 mesi). Le disposizioni valgono anche per il fermo amministrativo del veicolo, fattispecie che si configura certamente con più frequenza rispetto alla confisca.



LE FONTI NORMATIVE

Legge 132/2018 (Decreto Sicurezza)

Art. 23 (Disposizioni in materia di blocco stradale)

- Al decreto legislativo 22 gennaio 1948, n. 66, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - all'articolo 1, comma 1, le parole «in una strada ferrata» sono sostituite dalle seguenti: «in una strada ordinaria o ferrata o comunque ostruisce o ingombra una strada ordinaria o ferrata,»;
 - l'articolo 1-bis è abrogato.
- All'articolo 4, comma 3, del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, dopo le parole «e degli articoli 473 e 474 del codice penale» sono inserite le seguenti: «, nonché dall'articolo 1 del decreto legislativo 22 gennaio 1948, n. 66».

3.3 SOLITI GIORNI DI STOP, MA POTREBBERO CAMBIARE



È stata la solita battaglia e si è conclusa con il solito compromesso. Alla fine il calendario dei divieti per il 2019 è quello concordato tra ministero dei Trasporti e associazioni di categoria, ma l'avvio della trattativa – a metà novembre – è stato aspro, dopo il ricorso del Codacons per delimitare le deleghe prefettizie accolto dal TAR del Lazio (a maggio), ma sospeso dal Consiglio di Stato (a settembre), soprattutto dopo il tragico incidente della cisterna esplosa sulla tangenziale di Bologna.

Il ministero si era presentato con un pacchetto di limitazioni nutrito e severo: 12 giorni di stop ad agosto e altri 3 in più rispetto al 2018: martedì 23 aprile (dopo il lunedì di Pasqua), sabato 29 giugno e sabato 7 settembre e divieto di circolazione per tutti i veicoli ADR (dunque anche quelli che distribuiscono carburanti) in tutti i fine settimana da fine maggio ai primi di settembre.

Una «impostazione miope», l'hanno subito bollata tutte le associazioni da Anita a Unatras scrivendo al ministro Danilo Toninelli per chiedere non solo il ritiro di quelle prescrizioni, ma, in più, alcune esenzioni particolari o il posticipo dell'orario di entrata in vigore dei divieti lungo le arterie prossime a Genova e sull'autostrada Palermo-Catania (dove esistono limiti per la manutenzione dei viadotti), nessuna limitazione per i trattori isolati e l'ampliamento delle esenzioni per il trasporto combinato.

Il compromesso e l'ADR

Alla fine non ci sono stati scostamenti significativi rispetto al 2018 nelle giornate di divieto: sono stati ritirati i 3 sabati che il ministero aveva proposto di aggiungere, ma sono rimasti i 12 giorni di agosto sia pure con qualche limatura oraria.

È stata, invece, accolta la richiesta di deroga per i veicoli diretti o provenienti dal Porto di Genova, ma solo con un posticipo di quattro ore dell'inizio e della fine del divieto, mentre per i veicoli ADR i divieti aggiuntivi riguardano solo le merci radioattive (classe 7) e gli esplosivi (classe 1) e vanno dalle 8 alle 24 di ogni sabato e dalla mezzanotte alle 24 di ogni domenica, comprese nel periodo dal 25 maggio all'8 settembre.

Tornano, inoltre, a dover rispettare il calendario anche i veicoli eccezionali, per i quali valgono le stesse deroghe generali previste per gli altri veicoli, ma le Prefetture hanno la facoltà di limitarne l'ambito di circolazione.

Accolte, infine, le richieste di esenzione dai divieti per i veicoli impegnati nei trasporti intermodali e combinati e di ampliamento del numero degli interporti.

Il terzo comma dell'art. 14 del decreto ministeriale, tuttavia, lascia la possibilità di nuove modifiche – sia pure entro la fine di marzo e d'intesa con le associazioni di categoria – «finalizzate a contemplare i livelli di sicurezza della circolazione con misure atte a favorire un incremento di competitività dell'autotrasporto». Un ultimo compromesso per varare uno dei calendari dei divieti più tormentati di

I divieti all'estero INNSBRUCK CI RIPROVA

Il governo tirolese continua a imporre divieti alla circolazione dei veicoli pesanti. Con il pretesto di voler salvaguardare il traffico turistico del fine settimana, Innsbruck ha infatti deciso di vietare la circolazione sulle autostrade del Brennero e dell'Inntal ai veicoli oltre le 7,5 tonnellate diretti in Italia o in Germania (anche solo per attraversarli), nelle giornate di sabato – dalle ore 7 alle ore 15 – nel periodo compreso tra il 5 gennaio e il 16 marzo 2019. Il divieto si salda con quello di circolazione del fine settimana (che termina alle ore 22 della domenica) allungandone di fatto la durata. Variazioni anche in Francia, dove al divieto di circolazione nei fine settimana dalle ore 22 del sabato alle ore 22 della domenica sono stati aggiunti due ulteriori per veicoli e combinazioni di veicoli per il trasporto su strada di merci oltre 7,5 ton. Il primo blocca il traffico di questo tipo di veicoli dalle 7 alle 18 (ma sulla rete Auvergne Rhône-Alpes anche dalle 22 alle 24) per i prossimi sabati invernali (9, 16 e 23 febbraio, 2 e 9 marzo), il che vuol dire che si potrà circolare soltanto dalle 18 alle 22. Il secondo applica lo stesso divieto, ma dalle 7 alle 19, nei sabati estivi (27 luglio e 3, 10, 17 e 24 agosto) sull'intera rete extraurbana, dove si potrà quindi circolare dalle ore 19 alle ore 24.

Per quanto riguarda gli altri Paesi, i calendari dei divieti sono disponibili sul sito dell'organizzazione europea del trasporto su strada (IRU). Non sono previste limitazioni in Belgio, Cipro, Estonia, Finlandia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Paesi Bassi, Svezia nonché in Albania, Armenia, Azerbaïjan, Bielorussia, Bosnia-Herzegovina, Georgia, Giordania, Kazakistan, Kirghizistan, Kosovo, Kuwait, Macedonia, Marocco, Moldavia, Montenegro, Norvegia, Russia, Serbia, Tadjiikistan, Tunisia, Turkmenistan, Ucraina, Uzbekistan.

3.4 PIÙ POTERI AI COV PER FAR RIPARTIRE I TIR

C'è una grossa novità nel piano neve 2018-2019: i maggiori poteri affidati ai Comitati Operativi di Viabilità (COV) e in grado di evitare ai camion di restare inutilmente in coda su una strada asciutta in attesa di nevicate soltanto previste. Il nuovo Piano neve 2018-2019, discusso nei lavori della Commissione per la sicurezza stradale per quanto riguarda in particolare l'autotrasporto, si basa su due pilastri: il primo è relativo all'omologazione dei processi sul territorio nazionale, nel senso che ogni provvedimento in materia dovrà contenere elementi comuni per



tutte le province italiane; il secondo è lo snellimento, nel senso di prevedere procedure facilitate nel caso in cui le condizioni meteo lo rendano opportuno.

Ed ecco allora che i COV, laddove le condizioni meteorologiche lo permetteranno, potranno fornire indicazioni alle pattuglie della polizia stradale al fine di consentire di riattivare la circolazione in precedenza vietata, senza dover attendere l'ordinanza del Prefetto che comporta ovviamente tempi più lunghi. Inoltre, gli stessi comitati dovranno individuare il più in fretta possibile itinerari alternativi e migliorare le procedure di comunicazione.

La pianificazione

Le linee guida – attraverso di codici colore di allerta neve che indicano le diverse condizioni atmosferiche – individuano i provvedimenti e gli interventi operativi da attuare in relazione alle previsioni atmosferiche o all'effettivo impatto sulla viabilità delle precipitazioni nevose in corso, indicando le azioni di competenza di tutti gli attori.

La pianificazione delle azioni comprende diverse fasi, dal monitoraggio continuo delle previsioni atmosferiche elaborate dal Dipartimento della Protezione Civile agli interventi tecnici sul manto stradale (dagli spargisale ai mezzi sgombraneve), dalla costante verifica delle condizioni della strada e del traffico al potenziamento dell'attività di comunicazione sulle condizioni di percorribilità delle strade e sui necessari avvisi all'utenza, sia sui pannelli a messaggio variabile dislocati lungo la rete, sia attraverso il C.C.I.S.S., Isoradio, gli organi d'informazione radio-televisivi locali e, da quest'anno, anche tramite la nuova applicazione «My Way Truck».

Il piano comprende anche una mappatura aggiornata delle aree e dei nodi della rete autostradale più esposti a criticità della circolazione stradale derivanti da precipitazioni nevose; l'elenco delle tratte stradali e autostradali dove circolare con pneumatici invernali o catene da neve; le tratte autostradali e le aree di stoccaggio dove attuare il fermo temporaneo dei mezzi pesanti.



4. LA FISCALITÀ

4.1 PARTE LA FATTURA ELETTRONICA: COME ANDRÀ?



Tutto sommato, è la fatturazione elettronica la vera novità del 2019, anche se non riguarda soltanto le imprese di autotrasporto, le quali però sono direttamente coinvolte per l'obbligo di fatturare digitalmente l'acquisto dei carburanti.

In concreto, si tratta di passare a un sistema digitale che provvede all'emissione, alla trasmissione e alla conservazione del documento fiscale emesso a fronte di prestazioni o di cessioni di beni. La fattura, perciò, deve essere redatta in un particolare formato elettronico e deve contenere la data di emissione, il contenuto e la provenienza; deve essere corredata dalla firma digitale e deve essere emessa, trasmessa (e quindi anche conservata per dieci anni) attraverso un Sistema informativo di interscambio (SdI) dell'Agenzia delle Entrate. Parallelamente cessano gli obblighi dello spesometro e gli incentivi all'uso volontario della fatturazione elettronica.

Che utilizzare le tecnologie per produrre fatture in formato digitale offra numerosi vantaggi è certo: da una parte annulla per gli operatori le spese postali, il consumo di carta e gli spazi per l'archiviazione (è stato calcolato un risparmio fra i 7,5 e gli 11,5 euro a fattura per un'azienda che ne emette più di 3 mila l'anno), con vantaggi, dunque, economici e ambien-

tali, dall'altra permette allo Stato, grazie alla possibilità di incrociare i dati, di combattere più efficacemente l'evasione e le frodi fiscali con un incremento del gettito stimato in 1,6 miliardi per l'Iva e di due miliardi per il reddito.

Per converso, l'estensione dell'obbligo di fatturazione elettronica a tutti i titolari di Partita Iva, sia nei rapporti commerciali verso altre Partite Iva sia nei confronti dei consumatori finali, scattata il 1° gennaio scorso, ha costretto tutti gli interessati a dotarsi di strumenti, di software, di personale specializzato per non correre i due rischi previsti per chi non si adegua: da una parte le sanzioni (che però per i primi sei mesi sono state sospese o ridotte per i ritardi), dall'altra l'impossibilità di detrarre le fatture non digitalizzate.

Sembra tutto semplice, ma un sistema che ogni anno dovrà gestire tre miliardi di fatture, secondo una stima del Politecnico di Milano, non poteva non avere qualche problema iniziale. Entrato in funzione nel 2015 per le sole fatture verso la pubblica amministrazione, ora il Sistema deve farsi carico anche di quelle relative alle operazioni B2B (tra aziende) e B2C (tra aziende e privati): è una bella scommessa. Tanto è vero che l'avvio dell'allargamento, previsto per il 1° luglio dello scorso anno dalla legge di bilancio 2018, è slittato di sei mesi di fronte alle richieste di chiarimenti e di informazioni di commercialisti e contabili.

TUTTI I BENEFICI FISCALI			
Le misure	Legge di Bilancio	Denominazione	Sintesi della norma
Mini Ires	Art. 1 commi da 28 a 34	Tassazione agevolata degli utili reinvestiti	<i>L'aliquota Ires è ridotta al 15% per la quota di utili accantonati a riserve, reinvestita in beni strumentali nuovi (compresi i veicoli industriali e commerciali, ma non i promiscui) e in occupazione (solo per strutture produttive dislocate sul territorio nazionale, per la maggior parte del periodo di imposta)</i>
Nuova Sabatini	Art. 1 comma 200	Proroga del sostegno agli investimenti	<i>La norma proroga della Nuova Sabatini che, altrimenti, sarebbe cessata lo scorso 31 dicembre, integrando la precedente autorizzazione di spesa di 48 milioni di euro per il 2019, 9% per ogni anno dal 2020 al 2023; 48 per il 2024</i>
Iperammortamento	Art. 1 commi da 60 a 62	Proroga della misura	<i>La proroga dell'iper ammortamento, comprende anche le tecnologie per la movimentazione della merce. Alla proroga si accompagnano nuove aliquote: 170% per progetti di importo fino a 2,5 milioni; 100% per progetti tra i 2,5 e i 10 milioni; 50% per investimenti tra i 10 e i 20 milioni</i>
Immobili strumentali	Art. 1 comma 12	Raddoppio della deducibilità	<i>Per gli immobili strumentali (capannoni), è raddoppiata dal 20% al 40% la percentuale di deducibilità dell'IMU ai fini Ires e Irpef</i>
Credito ricerca e sviluppo	Art. 1 commi da 70 a 71	Riduzione credito d'imposta per ricerca	<i>L'aliquota del credito d'imposta per investimenti in attività di ricerca e sviluppo è ridotta dal 50% al 25% e l'importo massimo annualmente concedibile scende da 20 a 10 milioni di euro per impresa (con alcune eccezioni). Nuovi adempimenti documentali e indicazioni più dettagliate delle spese agevolabili</i>
Credito formazione industriale	Art. 1 commi da 78 a 81	Proroga del credito d'imposta	<i>Proroga il credito d'imposta per le spese di formazione del personale dipendente nel settore delle tecnologie (Industria 4.0). Il credito d'imposta (che non rientra nell'imponibile di Irpef e Irap) è pari al 40% (medie imprese) o al 50% (piccole imprese), delle spese relative al costo orario del personale in formazione, fino a un massimo di 300 mila euro per impresa</i>
Rivalutazione beni d'impresa	Art. 1 commi da 940 a 950	Deroga dal Codice civile	<i>I soggetti che non adottano i principi contabili internazionali nella redazione del bilancio possono rivalutare i beni di impresa e le partecipazioni risultanti dal bilancio di esercizio in corso al 31 dicembre 2017.</i>

Un punto interrogativo

La partenza del nuovo sistema, dunque, è accompagnato da una grande incertezza che guarda a due date: il 16 febbraio e il 16 maggio. La prima è il termine di tolleranza per i ritardi delle fatture dei contribuenti mensili, la seconda è lo stesso per i trimestrali. Lì si vedrà la percentuale (e il tipo) di errori e la funzionalità del sistema. Desta qualche preoccupazione il fatto che non si possano rifiutare fatture tra privati non di propria competenza e la mancanza di controlli sulle note di credito emesse dal cliente, sicché il fornitore dovrebbe scoprirle da solo controllando le fatture con un aggravio di costi e di tempo.

I primi dati, tuttavia, sembrano smorzare l'allarme: al 18 gennaio – secondo Il Sole 24 Ore – attraverso il Sistema di interscambio sono transitate circa 45 milioni di fatture elettroniche, per una media di 2,65 milioni di documenti al giorno. Ancora poco rispetto agli 8,2-8,5 quotidiani stimati dal Politecnico. Così come sembrano ancora pochi per tirare un sospiro di sollievo i 700 mila operatori finora coinvolti, contro i 2,8 milioni della platea di riferimento.

Probabilmente le cifre sono basse – e tranquille – perché gli operatori hanno approfittato della sospensione iniziale delle sanzioni. Ma sono già numerose le proteste – soprattutto sui social, corredate da screenshot – per bug del software, down del sistema, blocchi della rete, messaggi di «Riprova più tardi». E, fuori della rete, operatori che rinviando la consegna della fattura o, addirittura, chiedono un'integrazione di prezzo che qualcuno – per un pieno di benzina – ha fatto arrivare addirittura a un euro.

La fiscalità nella legge di Bilancio

LA MINI-IRES AL POSTO DEL SUPERAMMORTAMENTO

Non è piaciuta alle imprese artigiane la scomparsa del superammortamento al 130%, quella norma introdotta dalla legge di bilancio 2016 che consentiva di maggiorare del 30% il prezzo di acquisto di beni strumentali nuovi, con la possibilità, quindi, di aumentare gli ammortamenti deducibili e abbattere ulteriormente l'imponibile.

La sua sostituzione con la tassazione agevolata degli utili reinvestiti, attraverso una riduzione del 9% dell'Ires o dell'Irpef, il che vuol dire che per le società di capitali si applicherà una tassazione agevolata del 15% sul reddito così determinato e del 24% (tassazione ordinaria) sulla parte restante. Per i soggetti Irpef, sarà prevista, invece, una riduzione di 9 punti percentuali dell'imposta.

Una nota di CNA-Fita osserva che «la misura può essere considerata analoga al superammortamento per ciò che attiene alla tipologia degli investimenti», ma ritiene necessario un chiarimento più esplicito sulla sua applicabilità agli autocarri, dal momento che la norma è piuttosto generica su questo punto. «Ragionando per esclusione», prosegue infatti la nota, «ciò starebbe a significare che l'agevolazione 'dovrebbe' essere riconosciuta per tutte le altre tipologie di veicoli compresi gli autocarri per il trasporto di merci».

CNA-Fita conclude osservando che «se da una parte la norma coglie sicuramente un'esigenza delle aziende di autotrasporto (che chiedono incentivi per la sostituzione del parco veicolare), tuttavia essa potrebbe essere scarsamente fruibile dalle piccole imprese personali, in primo luogo per le complicazioni amministrative richieste per fruire della misura. La perdita del superammortamento potrebbe quindi non essere ben compensata dall'introduzione della cosiddetta Mini-Ires».



5. LE ASSENZE

5.1 UN TRIBUTO DA CANCELLARE



Più che un'assenza è una presenza. Ingombrante, imprevista e insostenibile, che fa venire alla mente la poesia di Attilio Bertolucci «Assenza, più acuta presenza...». Ma non c'è nulla di poetico nel contributo che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) chiede da anni invano alle imprese di trasporto merci su gomma, andando a schiantarsi ogni volta contro il muro giudiziario del TAR e della Corte costituzionale. E che adesso, stando alle parole del vice ministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, in un'intervista rilasciata a «Uomini e Trasporti», rischia di sbattere anche sul governo, che affronterà il nodo ai tavoli di confronto mensili che sta avviando con le associazioni del settore.

Le quali si sono ritrovate inopinatamente, lo scorso novembre, di fronte a un articolo del decreto per Genova, nel quale una «manina» (ormai anche l'autotrasporto ha le sue «manine», anzi ne ha così tante che sembra quasi una dea Kali) aveva infilato tra il lusco e il brusco un codicillo grazie al quale l'irriducibile Autorità di cui sopra può tornare a chiedere il contributo alle imprese di autotrasporto, nonostante queste non siano sottoposte a regolazione. L'art. 16 del provvedimento, infatti, amplia la platea dei finanziatori dell'Autorità agli «operatori economici operanti nel settore dei trasporti», mentre la legge istitutiva dell'ART la assegnava ai «gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati».

In questo modo l'ART potrebbe chiedere un contributo annuo non superiore all'1 per mille del fatturato: finora ha chiesto (invano) lo 0,6, il che vorrebbe dire una nuova tassa per le imprese, che nei casi più clamorosi arriverebbe a sfiorare i 700 mila euro l'anno, per un carico complessivo su 200 mila imprese di autotrasporto che il Centro studi Confetra ha stimato in 19 milioni di euro. E ha aperto le procedure per farlo, pubblicando un «avvio della consultazione pubblica», nella quale si rivolge anche alle imprese

di logistica e autotrasporto che «abbiano nella propria disponibilità veicoli, dotati di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 chilogrammi, nonché trattori con peso rimorchiabile oltre i 16.000 chilogrammi» per chiedere, come da procedura, le loro controdeduzioni, ma al tempo stesso sospendendo il pagamento del contributo per il 2019 in attesa dei giudizi pendenti davanti al Consiglio di Stato.

Le controdeduzioni degli autotrasportatori

E le controdeduzioni in effetti sono arrivate a stretto giro da Anita e (separatamente ma con lo stesso testo) da tutte le associazioni che aderiscono a Unatras per esprimere perentoriamente la loro contrarietà all'interpretazione che l'ART dà all'art. 16 del decreto. Le motivazioni sono più o meno le stesse in entrambe le opposizioni. In primis le associazioni ricordano le numerose sentenze del TAR e la pronuncia della Corte costituzionale che hanno bocciato le precedenti pretese avanzate dall'ART fin dalla sua nascita nel 2015.

Ma anche dopo le modifiche introdotte dal decreto per Genova, osservano le associazioni, la richiesta di contributo è illegittima (Anita la definisce «irrazionale») perché anche il nuovo testo ribadisce «che il presupposto fondamentale per poter pretendere il pagamento è che l'ART abbia concretamente avviato, nel mercato in cui opera l'operatore economico, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività regolatorie previste dalla legge». Il virgolettato è delle associazioni Unatras, ma il concetto è espresso analogamente da Anita, che di suo osserva che l'interpretazione dell'ART «a rigor di logica, dovrebbe includere l'intera collettività che fruisce delle medesime infrastrutture».

Per di più il contributo richiesto è discriminatorio, perché viene fissato un limite di fatturato e di tonnellaggio al di sotto dei quali le imprese di autotrasporto sono esonerate dal versamento, perché ne sono esclusi gli operatori in contro proprio e sono insufficienti le misure per assoggettare al contributo le imprese estere. Sulla base di queste osservazioni l'Autorità guidata da Andrea Camanzi dovrà prendere la sua decisione, sempre che non intervenga prima il Consiglio di Stato o, secondo quanto dichiarato da Rixi, lo stesso governo, anche se l'ART è un organismo indipendente. Quel che è certo è che il controverso contributo sarà assai presente nel 2019 dell'autotrasporto.



LE FONTI NORMATIVE

Decreto legge 109/2018 (Decreto Genova)

Art. 16 (Competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti e disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale)

1. Al decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'art. 37, comma 2, lettera g), dopo le parole «nuove concessioni», sono inserite le seguenti: «nonché per quelle di cui all'art. 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2»;
- a-bis) all'art. 37, comma 6, alinea, le parole: «Alle attività di cui al comma 3 del presente articolo» sono sostituite dalle seguenti: «All'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge,»;
- a-ter) all'art. 37, comma 6, lettera b), il primo periodo è sostituito dai seguenti: «mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione»;
- b) all'art. 43, comma 1, le parole «sono sottoposti al parere del CIPE che, sentito il NARS», sono sostituite dalle seguenti: «sono trasmessi, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS,»;
- c) all'art. 43, dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis. Nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, verifica l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa».

5.2 MANCANO ALL'APPELLO I FONDI PER I NUOVI TIR



È stata la delusione più grande di questa tormentata legge di bilancio per il 2019. Quando il 13 dicembre dello scorso anno gli autotrasportatori italiani hanno letto i quotidiani del mattino, hanno temuto lì per lì di essere stati ingannati dalla santa del giorno: Santa Lucia. Perché i puntuali resoconti sulla gestazione della legge di bilancio riferivano che, sotto i colpi dei tagli necessari ad avvicinare la manovra alla richiesta di contenimento del debito avanzate da Bruxelles, era sparito il Fondo pluriennale per il rinnovo del circolante: 50 milioni l'anno per ringiovanire il parco mezzi più antiquato d'Europa, con un'età media di 13,5 anni.

Eppure se ne parlava da mesi. A settembre lo stesso ministro Danilo Toninelli aveva raccolto la proposta, lanciata da Confartigianato Trasporti, dichiarando la propria disponibilità alla misura. A novembre le associazioni di categoria annunciavano, con soddisfazione, che un emendamento della maggioranza alla legge di bilancio aveva introdotto la norma. A dicembre una manifestazione di tutte le maggiori associazioni di autotrasportatori e costruttori lanciava un manifesto pubblico per chiedere la conferma del Fondo.

Ma quest'ultimo non era un segno positivo. Significava che qualcosa – nel convulso dibattito sulla legge di bilancio – non stava andando per il verso giusto. Lo ammettevano implicitamente gli stessi

organizzatori in un passo del loro documento: «Di fronte alla necessità di ridurre le spese dello Stato per rientrare nei limiti imposti dalla nostra partecipazione all'Unione Europea, sarebbe comunque opportuno non penalizzare un settore strategico per il nostro Paese».

Eppure le reazioni delle rappresentanze, a fronte di quello che potrebbe sembrare un voltafaccia improvviso o una promessa non mantenuta, sono state critiche, ma composte, lasciando intendere che uno spiraglio per recuperare il fondo sembra ancora possibile nel corso del 2019. Il segretario di Fai-Contrasporto, Andrea Manfron, si è rammaricato dell'assenza (e anche dei fondi per i pedaggi), ma si è augurato che si prosegua «sulla strada tracciata da e con il governo per fissare un percorso di crescita e riforma del settore». E il segretario di Assotir, Claudio Donati, parallelamente auspica che «attraverso il confronto con il governo si possa arrivare a definire una vera e propria strategia per l'autotrasporto».

Ha quasi risposto a questi auspici il vice ministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, quando in un'intervista a *Uomini e Trasporti* ha annunciato: «Cercheremo di individuare qualche risparmio di spesa per poter aprire il fondo già da quest'anno».

Fare in fretta

Il problema è che bisogna fare in fretta. È un problema di tutela dell'ambiente e di sicurezza della strada i cui livelli sono ovviamente innalzati da veicoli di costruzione più recente e dunque in regola con le disposizioni dettate da Bruxelles per la lotta all'inquinamento e dotati dei più moderni apparati di sicurezza. Su un circolante di 653 mila veicoli industriali (stime Unrae), solo il 39,0% (pari a 255 mila veicoli) è euro 3 o più recente e dunque è stato fabbricato prima del 1999.

Ma non è solo una questione di ambiente e sicurezza. L'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici prevede, per i 184 Paesi aderenti, una serie di misure drastiche a partire dal 2020 per ridurre i rischi del surriscaldamento globale. I primi effetti sull'autotrasporto si riscontrano già in molte aree del Paese dove si stanno mettendo fuori gioco i veicoli euro 3 e, in alcuni casi, anche gli euro 4. Il che vuol dire tener fermo un altro 31% di camion pesanti (altri 202 mila), lasciando circolare soltanto il residuo 30%: i 67.912 euro 6 e i 127.988 euro 5.

Lo stesso governo non nasconde l'intenzione di penalizzare prossimamente gli euro 3, cominciando a escluderli dagli sgravi per i pedaggi, ma ha bisogno di far partire contemporaneamente il Fondo per consentire alle imprese di sostituire i propri veicoli con i più recenti euro 6. L'alternativa sarebbe catastrofica per centinaia di aziende. Per questo il Fondo pluriennale per il rinnovo del parco circolante dell'autotrasporto – magari sotto altro nome – sarà uno dei temi principali dei tavoli di confronto del 2019 tra governo e associazioni.

IL PARCO CIRCOLANTE DEI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI (al 31.12.17)

	Commerciali		Industriali		Totale			
	3.760.000	%	653.000	%	4.413.000	%		
Euro 0-1	695.000	18,5	Euro 0	91.420	14,0	Euro 0-1	755.023	17,1
			Euro 1	59.423	9,1			
Euro 2	552.720	14,7	Euro 2	103.827	15,9	Euro 2	656.547	14,9
Euro 3	864.800	20,5	Euro 3	168.474	25,8	Euro 3	1.033.274	23,4
Euro 4	864.800	23,0	Euro 4	33.956	5,2	Euro 4	898.756	20,4
Euro 5	590.320	15,7	Euro 5	127.988	19,6	Euro 5	718.308	16,3
Euro 6	285.760	7,6	Euro 6	67.912	10,4	Euro 6	353.672	8,0

5.3 TROPPIA BUROCRAZIA SUI PONTI AMMALORATI



Negli ultimi tre anni non c'è stata richiesta delle associazioni dell'autotrasporto al governo che non contenesse tra, tra i nodi più urgenti da sciogliere, la questione dei trasporti eccezionali. Nell'ultima tornata di leggi varate dal governo non c'è traccia di un riferimento diretto alla questione, ma probabilmente sarebbe stato vano attenderselo, essendo troppo circoscritti, complessi e specifici i problemi del comparto.

Stiamo parlando di circa 130 aziende (7 miliardi di fatturato globale, 7 mila veicoli e altrettanti addetti) che effettuano trasporti al di fuori dei limiti di peso e di dimensioni previsti dalla legge: cisterne, silos, caldaie, lamiere, macchinari industriali, blocchi di pietra, turbine, pale eoliche, spesso destinati all'estero. Il loro problema principale è la frantumazione burocratica, ingigantita nel 1997 in seguito alla legge Bassanini sul decentramento amministrativo che costringe le imprese ad avere rapporti con 1.000 enti diversi – tra amministrazioni e gestori stradali nazionali e locali – con una media di una quarantina di interlocutori per ottenere i permessi di transito di un solo viaggio. E con l'aggravante che non esiste – come in Francia – una sola autorizzazione che vale cinque anni, viene rilasciata da un unico organismo e non costa nulla: da noi i permessi sono di tre tipi, a seconda del prodotto trasportato e del tipo di veicolo, con un costo che per tutta la rete autostradale si aggira sui 3 mila euro. Oltre al costo delle scorte tecniche richieste sempre più spesso dagli aggiornamenti normativi che tendono a ridurre il ricorso a quelle della polizia statale, scaricando così i costi sulle imprese.

Per dare un'idea del peso della burocrazia in questo settore, all'annuale convegno di Cernobbio di due anni fa, il vice presidente di Concommercio, Paolo Uggè, si presentò con un pacco di fogli del peso di cinque chili: erano i documenti richiesti dalle province lombarde per il transito di un trasporto eccezionale. In quell'occasione – e nei successivi incontri con il governo – Fai-Confrtrasporto chiese «criteri uniformi nazionali per il rilascio delle autorizzazioni, potenziamento degli organici degli uffici tecnici, catasto delle strade, procedure telematiche e sportelli unici». Tutti temi che non avrebbero sfiorato nel decreto semplificazioni.

Lombardia, Veneto, Emilia R, Friuli V.G

LE REGIONI VANNO ON-LINE

Se lo Stato non si muove, le Regioni – quelle del Nord Est, almeno – si stanno dando una mossa. Dopo il Veneto (città metropolitana di Venezia e Veneto strade), l'Emilia Romagna (tutte le Province) e il Friuli Venezia Giulia (per le strade gestite dalla Regione), anche la Lombardia ha attivato sul proprio sito internet una piattaforma dedicata ai trasporti eccezionali che copre la Città metropolitana di Milano e le province di Como, Brescia, Lodi, Mantova, Monza-Brianza e Varese.

L'iniziativa permette di gestire in via telematica tutta la procedura autorizzativa (dalla domanda di rilascio all'acquisizione dei nulla osta/pareri, fino all'autorizzazione finale) sulla rete stradale regionale (ma non su quella nazionale), per la circolazione di veicoli eccezionali e i trasporti in condizione di eccezionalità, nonché per le macchine operatrici eccezionali e le macchine agricole eccezionali. La presentazione della domanda in forma cartacea è ammessa solo per le Province in cui la piattaforma non è ancora operativa. L'utilizzo del servizio richiede la preventiva abilitazione dell'utente chiamato a compilare on line il modulo di registrazione da indirizzare a uno degli enti dove è attiva la piattaforma. Peraltro, la registrazione presso una qualsiasi delle Province comprese nel circuito della piattaforma è valida per tutte le altre (anche se di Regioni differenti), per cui non va ripetuta.

Il cavalcavia di Annone

Il problema, poi, è esploso nell'ottobre del 2016, quando, subito dopo il transito di un autoarticolato carico di coils, crollò il cavalcavia Annone sulla statale 36 nei pressi di Lecco, uccidendo un automobilista in transito sotto il viadotto. La Procura ha concluso l'indagine sulle responsabilità ai primi del 2019 escludendo l'impresa titolare del veicolo, ma il dito è rimasto puntato sui camion e in particolare sui veicoli eccezionali. Il crollo del ponte Morandi a Genova, infine, ha dato il colpo di grazia. La scoperta che molti ponti e cavalcavia italiani sono ammalorati e hanno bisogno di manutenzione ha rallentato ancor più la burocrazia.

Risultato: se prima era complicato ottenere l'autorizzazione al transito, dopo la tragedia è diventato assai più difficile per il timore dei dirigenti addetti al loro rilascio di subire le conseguenze di un eventuale disastro, tanto da chiedere spesso agli autotrasportatori di farsi carico delle perizie tecniche preventive. Siamo arrivati al punto che nel giugno dello scorso anno l'Associazione nazionale noleggi autogrù e trasporti eccezionali (Anna) ha inviato una lettera all'Ufficio Viabilità della provincia di Potenza segnalando comportamenti abusivi, come rinviare la documentazione ad altre società di gestione stradale con due mesi di ritardo. Che intervenire sulle infrastrutture nazionali sia necessario è indiscutibile e la legge di bilancio 2019 qualcosa in questo senso ha previsto, finanziando un programma quinquennale di messa in sicurezza dei ponti del bacino del Po.

Ma rimettere in sesto un ponte sembra più semplice e più rapido che cambiare testa alla burocrazia, individuando itinerari alternativi, semplificando le procedure, riducendo i costi. Altrimenti, che le infrastrutture ci siano o no, non c'è da stupirsi se i tempi lunghi e i maggiori costi invogliano i clienti stranieri a rivolgersi a produttori al di fuori dell'Italia, dove il trasporto eccezionale si muove con più velocità, più economicità. E più sicurezza.

5.4 LA CONSULTA HA DETTO SÌ. E IL GOVERNO?



Al governo giurano che è questione di giorni, che il ritardo è dovuto al sovraccarico d'impegni dei funzionari, che il ministero dei Trasporti tornerà quanto prima a pubblicare i «valori di riferimento dei costi d'esercizio delle imprese di autotrasporto per conto terzi».

D'altra parte è difficile ignorare l'argomento dopo che la Corte costituzionale è tornata sull'annosa e tormentata questione dei costi minimi della sicurezza introdotti dall'ormai famoso articolo 8 bis della legge 133/2008 e abrogati dalla legge di stabilità del 2015, dopo una vita costellata di polemiche e di sentenze avverse. Un anno fa, la Consulta ha di fatto ribaltato tutte le (tante) sentenze precedenti pronunciate da Autorità antitrust, TAR del Lazio e Alta Corte di Giustizia europea che, in sintesi, ritenevano la norma una violazione della libertà di concorrenza, non giustificata dalla pubblica necessità di garantire la sicurezza stradale.

La Corte costituzionale ha ribaltato soprattutto questo secondo punto, affermando che un interesse di ordine generale può, invece, costituire una limitazione alla libera contrattazione tra le parti, citando peraltro anche la giurisprudenza comunitaria che «più volte» avrebbe ritenuto «compatibili» con il libero mercato «i provvedimenti legislativi e amministrativi, direttamente riferibili allo Stato membro che, per ragioni di interesse generale, introducono tariffe minime e/o massime».

Inutile dire che da quel 2 marzo dello scorso anno non c'è stato giorno che la maggior parte delle associazioni di categoria – raccolte sotto la sigla di Unatras – non abbiano tormentato tutti e due i governi che si sono succeduti negli ultimi dodici mesi per ottenere la ripubblicazione dei valori di riferimento dei costi di esercizio».

Una storia di scontri

La storia dei «costi minimi della sicurezza» era cominciata 11 anni fa e aveva non solo contrapposto i committenti e gli intermediari agli autotrasportatori, ma anche questi ultimi tra di loro, fra imprese che si servono di subvettori e imprese che lavorano solo in proprio. La legge del 2008 affidava all'Osservatorio sull'autotrasporto (un organismo interno alla Consulta per la logistica e l'autotrasporto) il compito di determinare mensilmente il costo medio del carburante per chilometro per le diverse tipologie di veicoli «e la relativa incidenza» sui costi d'esercizio. Che significava, in pratica, indicare i costi minimi al chilometro per singolo veicolo e dunque fornire un indicatore al di sotto del quale l'azienda lavora sotto costo ed è spinta a tagliare le spese. Dove? Sostengono le associazioni, soprattutto sulla sicurezza.

Entrata in vigore nell'agosto del 2008, la legge ha dato il via a una guerra senza esclusione di colpi tra Confindustria e Confetra da una parte e le principali associazioni di autotrasportatori dall'altra. Dopo quasi un anno, poiché le parti non si mettevano d'accordo, il ministero ha cominciato a pubblicare le tabelle relative al solo costo del carburante, fino a che nel novembre del 2011, l'Osservatorio votò i criteri di determinazione, ma spaccandosi: quattro a favore (Contrasporto, Confortigianato trasporti, Cooperative e Fedit), tre contro (Confindustria, Confetra e Assologistica) e tre astenuti. I due rappresentanti del governo (cosa che fece infuriare i committenti) e CNA-Fita in quel periodo si posero su posizioni distinte dalle altre associazioni.

Confindustria a quel punto si rivolse all'Autorità Antitrust, al presidente del Consiglio dell'epoca, Mario Monti, e all'Unione europea affermando che i costi minimi distorcevano il libero mercato. La protesta fu raccolta dall'Antitrust, che dopo una risposta negativa del ministero dei Trasporti, presentò ricorso al TAR del Lazio, al quale poi si rivolse anche Confindustria e Confetra. Il giudice amministrativo, dopo una serie di differimenti, rinviò la questione all'Alta Corte di Giustizia europea. Quest'ultima, il 4 settembre 2014, sentenziò che le tabelle dell'Osservatorio erano incompatibili con un libero mercato perché determinate anche da operatori del settore. Nel frattempo, tuttavia, la *spending review* aveva portato alla chiusura di Consulta e di Osservatorio, per cui le tabelle, dal settembre 2012, furono pubblicate dal ministero con lo stesso criterio di calcolo. Ma a fine anno, sotto l'impatto della sentenza di Lussemburgo, a ottobre il ministero sospese le pubblicazioni e a gennaio la legge di stabilità abrogò l'art. 83-bis. E dal luglio successivo il ministero – ascoltata l'Antitrust – riprese a pubblicare le tabelle dei costi del gasolio. Era finita? Macché. Avvedutasi dell'incomprensione, l'Alta Corte tornò a sentenziare (nel frattempo il contenzioso tra committenti e trasportatori si era ingigantito) per precisare, nel giugno del 2016, che illegittimi si dovevano ritenere solo i costi dell'Osservatorio e non quelli di un'autorità pubblica come il ministero dei Trasporti. Botta e risposta con il TAR del Lazio che annullava tutte le tabelle fin lì pubblicate, perché anche quelle del ministero applicavano il sistema di calcolo stabilito dall'Osservatorio.

Restava un'ultima strada: che l'interesse pubblico – la sicurezza stradale – autorizzasse il governo a limitare in qualche modo la libertà di concorrenza. Ma l'Antitrust, interpellato dal ministero dei Trasporti, affermò seccamente che non se ne parlava proprio. Era il 20 marzo 2017. Esattamente un anno dopo la Corte costituzionale smentiva l'organismo: per preservare la sicurezza stradale è ragionevole ricorrere anche ai costi minimi.

Che il governo in carica sembra intenzionato a concedere, non con un intervento legislativo, ma con un atto amministrativo. Ma dopo una storia così tormentata, basterà un decreto ministeriale?

5.5 DAI VERTICI EUROPEI AI TAVOLI CON IL GOVERNO

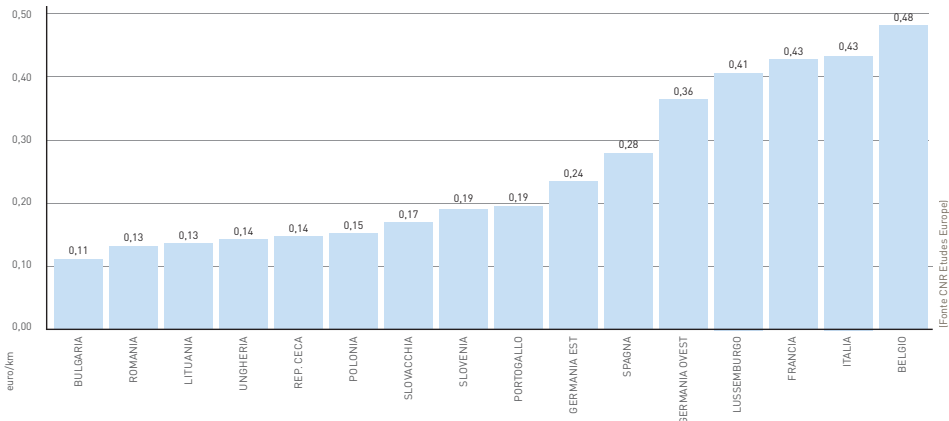
Più che nelle aule parlamentari italiane è nei consessi europei che vanno cercate le soluzioni al dumping sociale che, attraverso l'utilizzazione (ma molto più spesso lo sfruttamento) della mano d'opera a basso costo dei Paesi dell'Est europeo, distorce la concorrenza nel settore dell'autotrasporto e rende problematico il passaggio alla liberalizzazione totale del mercato.

Inevitabile, perciò, che nella raffica di norme varate nell'ultimo trimestre del 2019 fino alla legge di bilancio non figurino nulla di mirato che riguardi il contrasto alla concorrenza sleale dei trasportatori che vengono dall'Est, se non qualche misura del decreto Sicurezza contro la delocalizzazione che però è più che altro rivolta alle imprese manifatturiere.

A Bruxelles, invece, tra i fautori della liberalizzazione totale (i Paesi dell'Est, raccolti nel patto di Visegrad) e quelli dell'armonizzazione prima del libero mercato (i Paesi dell'Ovest, riuniti nella Road Alliance) infuria la battaglia sul Pacchetto Mobilità che la Commissaria ai Trasporti, la slovena Violeta Bulc sta promuovendo da tre anni e sta sottoponendo a blocchi al Parlamento europeo, previo accordo a livello di ministri dei Paesi membri. Sull'autotrasporto, lo scorso dicembre il Consiglio europeo aveva trovato un accordo su alcuni punti: l'uso di tachigrafi intelligenti, un cabotaggio limitato a tre operazioni in sette giorni (ma con un intervallo di altri cinque giorni (*cooling off*) per rientrare a casa tra un periodo e l'altro) e il principio «stessa paga per lo stesso lavoro nello stesso posto».

Ma, un mese dopo, il 10 gennaio scorso, la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha stravolto la riforma, approvando di fatto solo il cabotaggio, ma riducendo il cooling off da cinque a due giorni e respingendo le proposte sul riposo settimanale e sul distacco transazionale, il che significa aver respinto di fatto il divieto di riposo settimanale in cabina e il salario minimo del Paese in cui si opera, due capisaldi con cui si fondano le politiche di rallentamento della liberalizzazione perseguite dai Paesi dell'Ovest

COSTO CHILOMETRICO DI UN AUTISTA INTERNAZIONALE (2016)



E le misure italiane?

Ma a questo punto sono solo chiacchiere. A maggio il Parlamento europeo sarà rinnovato con un voto che si annuncia, peraltro, assai incerto ed è praticamente impossibile che il Pacchetto Mobilità passi l'esame in quest'ultimo scorcio di legislatura e, dunque, in assenza di una regolamentazione europea in materia ogni Paese si sente libero di procedere con norme proprie. Battistrada di questa tattica è stata la Francia che per prima aveva proibito i riposi in cabina e - con una legge firmata proprio dall'attuale presidente della Repubblica, Emmanuel Macron - l'obbligo del salario minimo francese a chiunque effettui trasporti in Francia. Sul riposo in cabina Parigi è stata seguita da Belgio, Germania e sul salario minimo dall'Austria, nonostante la contrarietà di Bruxelles che ha aperto una serie di procedure d'infrazione.

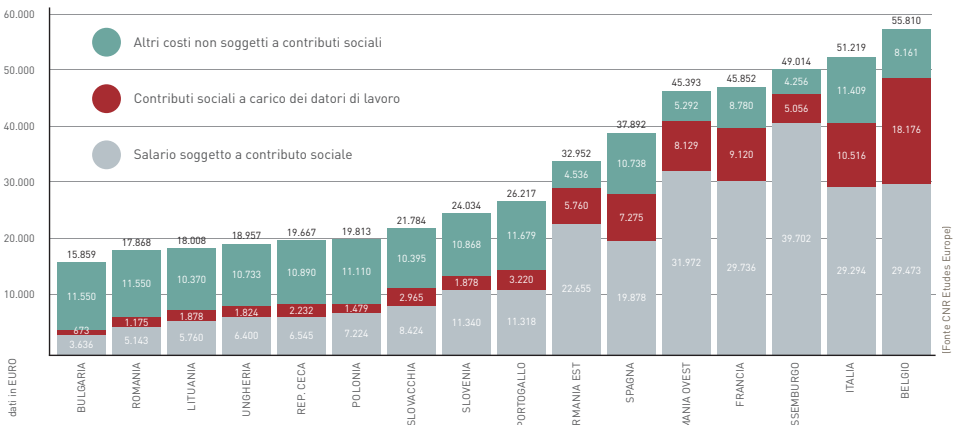
E in Italia? I tentativi di introdurre norme antidumping come il divieto di riposo in cabina o il salario minimo del luogo finora non hanno fatto passi avanti. Un tentativo, nel 2017, di inserire il primo nella legge sul Mezzogiorno di metà anno naufragò in Commissione Bilancio perché «non attinente» alla materia del decreto. Poi nulla più.

Il nuovo ministro, Danilo Toninelli, a livello internazionale ha confermato la linea del suo predecessore, Graziano Delrio, di piena adesione alle linee della Road Alliance, ma adesso che il Pacchetto Mobilità di Violeta Bulc segnerà il passo cosa risponderà alle richieste degli autotrasportatori italiani che si sentono insidiati dalla concorrenza dell'Est europeo che si giova di una mano d'opera che costa tre volte meno di quella nostrana?

Secondo i dati presentati al Convegno di Cernobbio del 2017 dall'Ufficio studi di Confcommercio, in dieci anni le imprese dell'Est hanno aumentato la loro presenza in Italia dal 15,5 al 55 per cento, e il loro traffico su gomma, da e verso l'Italia, è salito dal 198 per cento in 10 anni, mentre quello delle imprese italiane è sceso di circa il 70 per cento, con il risultato che mentre tra 2005 e 2015 il mercato del trasporto internazionale merci su gomma da e per l'Italia è cresciuto di quasi quattro miliardi, le imprese italiane hanno perso 1,5 miliardi di valore della produzione.

Per questo le associazioni dell'autotrasporto pongono la questione tra le principali da affrontare ai tavoli mensili promessi dal governo. E attendono risposte chiare, precise e rapide.

COMPOSIZIONE DEL COSTO ANNUALE DI UN AUTISTA INTERNAZIONALE (2016)



5.6 RISORSE CERTE, MA LA PAURA È PER L'IVA



Cercare di prevedere gli scenari economici a un anno di distanza può sembrare un atto di presunzione o un'inutile esercizio, soprattutto alla luce degli abbagli presi negli ultimi anni dagli esperti. Ma per l'auto-trasporto il gioco può valere la candela, sia perché la legge di bilancio 2019 ha impostato la spesa per un triennio (ma questo vale per tutti i settori), sia perché i nodi del settore sono strutturalmente ripetitivi e, comunque, di difficile soluzione in tempi rapidi.

Le risorse e il confronto

La prima certezza, dunque riguarda le risorse per il settore: per il 2020 sono confermati i 240 milioni da ripartire fra investimenti, formazione, servizio sanitario nazionale, deduzioni forfettarie e pedaggi, anche se per le ultime due voci sarà necessaria una cospicua integrazione tutta da verificare. Proseguiranno poi – con uno stanziamento quadruplicato da 20 a 80 milioni – i ristori per il crollo del ponte Morandi.

Per il resto, molto dipenderà, naturalmente, dal confronto tra governo e associazioni sui temi che l'ultima tornata di leggi varate a fine 2018 non ha toccato o non ha risolto. I quattro tavoli di confronto su Innovazione, Sociale, Incentivi e Normative avranno di che lavorare, ma per il 2020 alcuni problemi (la ripubblicazione dei costi di riferimento, il contributo all'Autorità per la regolazione dei trasporti) dovrebbero essere risolti. Tornerà sicuramente d'attualità nel 2020 – anche se dai tavoli di confronto potrebbe

scaturire già quest'anno qualche misura per attenuare il divario delle imprese italiane nei confronti di quelle dell'Est europeo – la questione del dumping sociale, che nel corso del 2019, difficilmente potrà fare passi avanti a Bruxelles, per il rinnovo del Parlamento europeo, la successiva formazione della nuova Commissione e, dunque, le nuove proposte che quest'ultima avanzerà sulla materia che difficilmente potranno essere presentate nel corso di quest'anno.

Difficile anche trovare entro l'anno soluzioni – se non empiriche e parziali – alla questione dei mezzi eccezionali: troppo complicato mettere d'accordo gli enti locali, soprattutto in situazioni a rischio come quelle che vivono le nostre infrastrutture; e troppo costoso e lungo rimettere a posto i tanti ponti e viadotti ammantati che costellano le strade d'Italia senza che se ne conosca – come ha rivelato una recente inchiesta di stampa – neppure il proprietario e dunque il responsabile della loro manutenzione.

La sterilizzazione dell'IVA

Ma, soprattutto, restano nell'incertezza le ulteriori risorse per deduzioni forfettarie e pedaggi, questi ultimi già in discussione per il finanziamento 2019 ridotto da 54 a 8 milioni di euro. Così come si riproporrà la questione del Fondo per il rinnovo del parco: anche se il governo – come ha promesso il vice ministro Rixi – troverà da qualche risparmio i soldi per finanziarlo per quest'anno; per il 2020 c'è da ricominciare a ricercare i fondi.

Non è un caso che si tratti di questioni di natura finanziaria. Sullo sfondo c'è la clausola di salvaguardia sull'Iva – frutto degli accordi con Bruxelles – che, bloccata per il 2019, per il 2020 è stata alzata dal 10 al 13 per cento (aliquota ridotta) e dal 22 al 25,2 (aliquota ordinaria) e per il 2021 è previsto un ulteriore aumento dell'aliquota ordinaria al 26,5 per cento. In soldoni, un salasso di 23 miliardi l'anno prossimo e di 29 per il 2021 e il 2022.

I massimi esponenti del governo in carica hanno affermato a più riprese che la clausola di salvaguardia verrà neutralizzata sia per il 2020 che per gli anni seguenti. Ma, in mancanza di una consistente inversione di tendenza dell'economia – che al momento sembra improbabile – per evitare gli aumenti dell'Iva sarà necessario ricorrere a nuovi tagli o a nuove tasse.

Il che, per l'autotrasporto, significa rimetterci comunque: per i tagli, se la clausola venisse sterilizzata, o per l'inevitabile caduta dei consumi, se non lo fosse.

La clausola di salvaguardia

UNA CAMBIALE GOVERNATIVA

Le clausole di salvaguardia sui bilanci italiani sono figlie della necessità di rientrare nei parametri di Maastricht. In pratica, se uno Stato sfiora il 3% (o le altre aliquote fissate dall'Unione europea) per non cadere sotto la procedura d'infrazione, s'impegna ad aumentare l'Iva negli anni successivi, salvo alla vigilia dell'entrata in vigore dell'aumento trovare la copertura necessaria a sterilizzarlo. Cominciò il governo Berlusconi che nell'estate del 2011 s'impegnò con Bruxelles a recuperare 20 miliardi o a far scattare nuove imposte e a praticare nuovi tagli. Pochi mesi dopo il governo Monti blindò la clausola, con un aumento dell'Iva di due punti percentuali a partire da ottobre 2012 (da 10 a 12 l'aliquota ridotta, e da 21 a 23 l'aliquota ordinaria), salvo poi rinviarla in parte con la spending review dell'estate 2012 e fissare con la finanziaria 2013, lasciando al 10% l'aliquota ridotta e portando al 21 quella ordinaria. Che l'anno dopo fu aumentata ancora di un punto, non essendo il governo Letta riuscito a neutralizzare la clausola. Il governo Renzi, finalmente, nel 2015 riesce a sterilizzare le clausole previste dalla precedente legge di stabilità (che prevedeva rispettivamente 3 miliardi di euro per il 2015, 7 miliardi per il 2016 e 10 miliardi per il 2017), ma introduce nuove clausole per il triennio successivo, riuscendo però a neutralizzare le prime due prima di passare la mano al governo Gentiloni. Il quale con un'accorta politica di risparmi (e favorito dalla ripresa) riuscì a sterilizzare le clausole ereditate e ad accantonare 6 miliardi per una parziale sterilizzazione del 2019, riducendo a 12,4 miliardi la cifra che il nuovo governo avrebbe dovuto recuperare.

2019: CAMION IN MANOVRA

l'autotrasporto nella legge di Bilancio

Testi di
Umberto Cutolo

Coordinamento editoriale



Grafica
ldart.it

Stampa
Casma Tipolito - Bologna



Via G. Di Vittorio 21/b1 – 40013 Castel Maggiore (BO)

Stampato: febbraio 2019

**È vietata la riproduzione, anche parziale,
senza autorizzazione scritta dell'editore**

Supplemento del n. 345 marzo 2019 di Uomini e Trasporti

Dir. Resp. Daniele Di Ubaldo

Editore Federservice Soc.Coop

Autorizzazione Tribunale di Bologna n.4993 del 15-06-1982



www.fleet.vdo.it

Tachigrafo VDO DTCO 4.0: L'intelligenza si fa strada.

Sicurezza, efficienza, controllo. Oggi i sistemi di fleet management hanno un nuovo alleato che permette di garantire migliori capacità operative e performance aziendali.

È Il nuovo tachigrafo "intelligente" DTCO 4.0 di VDO* che introduce significativi miglioramenti funzionali nella raccolta e gestione dei dati tachigrafici e nuove funzionalità di geo-localizzazione e interfaccia DSRC (Dedicated Short Range Communication) per il controllo da distanza e ITS (Intelligent Transport Systems).

Uno strumento modulabile e multifunzione, che rende il suo utilizzo più efficiente ed efficace sia per le aziende di autotrasporto, sia per i conducenti. **#DTCO**

*Installazione obbligatoria ai sensi del Regolamento (UE) 165/2014 sui veicoli di nuova immatricolazione.

fleet@vdo.it

Continental Automotive Trading Italia Srl
Via Matteotti, 62 - 20092 Cinisello Balsamo (MI) - Italy
Tel. +39 0235680.1

VDO



“RENAULT TRUCKS: LA SCELTA CHE CONFERMO OGNI GIORNO”

GIULIO CANDELA - TRASPORTO GDO E FRESCO

Il mio lavoro quotidianamente mi pone di fronte a delle decisioni che a volte cambierei. L'unica scelta che riconfermo sempre è il valore di Renault Trucks.

Rivolgiti anche tu, come Giulio di Autotrasporti Candela, alle nostre concessionarie per configurare il tuo mezzo e ricevere tutta la consulenza e il supporto necessario.



renault-trucks.it

