



## Roma: CNA Fita, dieci osservazioni all'attenzione del Ministro Lupi

Roma, 12 novembre 2014 - Osservazioni alla proposta per il superamento dei costi minimi di sicurezza ricevuta dal Min. Lupi il 6.11.2014

Sig. Ministro,

con la presente sintetizziamo ed inviamo le nostre osservazioni alla proposta per il superamento dei costi minimi di sicurezza e per la riforma del settore predisposte dal MIT e ricevute in occasione dell'incontro del 6 Novembre 2014 : Regolarità dell'autotrasporto di cose per conto di terzi - Modifiche al decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286 per definizione di committente, vettore di consorzi e cooperative e sub-vettore, semplificazione - disciplina della sub-vezione.

**REGOLARITÀ DELL'AUTOTRASPORTO DI COSE PER CONTO DI TERZI**

1) Punto 2 proposta MIT: sostituzione del comma 4, art. 83 Bis del D.L.112/2008:

a) Nella stesura proposta dal MIT, viene esplicitato che nel contratto di trasporto stipulato "ANCHE" in forma "NON SCRITTA", la determinazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto sono rimesse all'autonomia negoziale delle parti. La congiunzione "ANCHE" collegata a "FORMA NON SCRITTA", lascia intendere che la finalità della frase, "autonomia negoziale della parti", sia riferita anche al caso di stipula del CONTRATTO DI TRASPORTO IN "FORMA SCRITTA". Nonostante ciò, a nostro avviso, sarebbe opportuno precisare che l'autonomia negoziale vige in entrambe le circostanze (forma scritta e forma non scritta).

Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa

2

b) Dal tenore della frase "anche in forma non scritta" e dalla lettura residuale del contenuto dei testi consegnati, sembra evidente che venga confermata, nella sottoscrizione del contratto di trasporto, la valenza anche della forma non scritta. A tal proposito ribadiamo la necessità di eliminare tale possibilità e di introdurre l'obbligatorietà, erga omnes, della forma scritta per la conclusione del contratto di trasporto. Il contratto in forma scritta rappresenta una garanzia per tutti i soggetti della filiera in quanto favorisce la trasparenza e la correttezza dei rapporti. Le presunte difficoltà potenzialmente riscontrabili nella stipula della forma scritta (data certa, procedura snella e veloce di predisposizione, ecc.), possono essere superate con le procedure già previste dal D. 214/2008 " data certa". A tal proposito, la circolare congiunta (MIT - Min. Interno) Prot. 71914 del 17 Luglio 2009, al punto 2.1, esplicita i casi in cui il contratto ha data certa; tali richiamate casistiche potrebbero essere aggiornate con altre modalità quali, ad esempio la posta certificata. La soppressione

della “scheda di trasporto” (contenuta nel documento “modifiche al D. 286/2005- art. 7 Bis), rappresenta una condivisibile semplificazione normativa anche per il fatto che l’articolo 1 del D.M. 554/2009 (che approva il modello generale della scheda di trasporto), stabilisce che il CONTRATTO IN FORMA SCRITTA, costituisce documento a tutti gli effetti alternativo alla scheda di trasporto. La soppressione della scheda di trasporto, a nostro parere, rafforza quindi l’esigenza di rendere obbligatorio il contratto in forma scritta al fine di non allentare l’attenzione sulle verifiche relative al corretto esercizio dell’attività di autotrasporto.

2) Punto 2 proposta MIT: sostituzione del comma 4 TER, art. 83 Bis del D.L.112/2008: nell’ordinamento nazionale , la responsabilità solidale è regolamentata dagli articoli da 28 a 34 del D.L. 4 Luglio 2006 n°223 convertito con modificazioni dalla Legge 4 Agosto 2006 n° 248 e da ultimo modificata dall’articolo 2, comma 5 Bis del DL n°16/2012. In estrema sintesi, l’attuale normativa sulla responsabilità solidale, prevede che il COMMITTENTE è obbligato in solido con l’appaltatore e con ciascuno degli eventuali subappaltatori, entro due anni, dalla cessazione dell’appalto, a corrispondere ai lavoratori, oltre i trattamenti retributivi ed i contributi previdenziali, anche le quote di trattamenti di fine rapporto, i premi assicurativi dovuti in relazione al periodo di esecuzione del contratto ed infine, le eventuali ritenute IRPEF sul lavoro dipendente nonché l’IVA sulle prestazioni oggetto dell’appalto. Evidenziamo però, che al disposto della responsabilità solidale, secondo alcune fonti, non è soggetto il “TRASPORTO PURO”. Per TRASPORTO PURO si intende la sola ed esclusiva esecuzione del trasporto, senza prestazioni di servizi aggiuntivi (stoccaggio, logistica, gestione scorte, magazzino, etc.). Nel segnalare tale specifica circostanza, invitiamo a valutare l’effettiva possibilità di ricondurre il COMMITTENTE nel contesto dell’obbligazione in solido e di applicare il conseguente impianto sanzionatorio così come proposto nel comma 4-ter ; nel caso di affidamento del servizio di sola vezione, si invita pertanto ad individuare un diverso ed adeguato impianto sanzionatorio che possa scoraggiare il committente a non adempiere alle verifiche di cui al comma 4-bis. Per il caso specifico, si potrebbe ipotizzare che, in caso di inottemperanza alle verifiche di cui al comma 4-bis dell’articolo 83-Bis, , nell’ipotesi in cui si verificano irregolarità fiscali, salariali, o contributive, il COMMITTENTE inadempiente ai controlli preliminari, sia passibile della sanzione amministrativa compresa tra 5.000 e 200.000 euro. Infine, si ritiene opportuno ridurre ad un anno, dalla cessazione dell’appalto, il periodo di vigenza del rapporto di solidarietà. Il termine di un anno appare infatti più congruo stante la gravosa entità dell’istituto della solidarietà e , per altro, tale termine, era così individuato nella versione dell’articolo 29 ante modifica legge 296/2006

3

3) Punto 2 proposta MIT: sostituzione del comma 4 quinquies, art. 83 Bis del D.L.112/2008: come già evidenziato, la nostra proposta è quella di rendere obbligatoria, erga omnes, la forma scritta del contratto di trasporto, se però essa non dovesse essere accolta, nella stesura della nuova norma, riteniamo necessario precisare che, il COMMITTENTE, è tenuto a verificare la regolarità del vettore ed a subirne gli effetti per eventuale inadempienza, sia nel caso che il contratto sia stipulato in forma non scritta che nella circostanza che esso sia stipulato in forma scritta.

4) Punto 2 proposta MIT : sostituzione del comma 5 , art. 83 Bis del D.L.112/2008: come evidenziato nella nostra osservazione n° 3, proponiamo di precisare che,

l'adeguamento automatico del costo del carburante e dei pedaggi autostradali, venga riconosciuto, sia nel caso che il contratto sia stipulato in forma non scritta che nella circostanza che esso sia stipulato in forma scritta.

Inoltre, si ritiene inopportuno circoscrivere l'adeguamento automatico ai soli contratti che prevedono prestazioni eccedenti i 30 giorni, per questo motivo si propone di modificare il comma 5 come di seguito evidenziato: "nel contratto concluso in forma scritta, ovvero in forma non scritta (nel caso non passasse la ns proposta di rendere obbligatoria la forma scritta), è riconosciuto l'adeguamento automatico del corrispettivo dovuto dal committente per l'incremento dei costi del carburante sostenuto dal vettore. Esso è calcolato sulla base delle rilevazioni mensili effettuate dal Ministero dello Sviluppo Economico e si applica ai corrispettivi per le prestazioni di trasporto pattuite nei mesi precedenti qualora le variazioni intervenute nel prezzo del gasolio superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della conclusione del contratto. Tale adeguamento viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane e dei traghetti". Infine, la proposta acquisita il 6 Novembre 2014, per la parte che riguarda la modifica del comma 5 dell'articolo 83-Bis, come sopra evidenziato, tratta del riconoscimento automatico delle variazioni del costo del carburante e dei pedaggi che superino il 2 per cento del valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto di trasporto. A tal proposito, riteniamo opportuno ampliare il disposto del richiamato comma 5 (ovvero, prevedendo uno specifico e preliminare comma 4 sexies) introducendo, preliminarmente, la previsione che: "...i costi sostenuti per il carburante, per i pedaggi autostradali e per i traghetti, sono riconosciuti automaticamente. Non siamo pertanto d'accordo sulla soppressione del comma 6 dell'articolo 83Bis e proponiamo che esso sia modificato come di seguito: "La fattura emessa dal vettore evidenzia, ai fini civilistici-amministrativi e per il suo riconoscimento automatico, la parte del corrispettivo dovuta dal committente, corrispondente al costo del carburante, dei pedaggi e dei traghetti, sostenuti dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali e come automaticamente adeguati in base alle rilevazioni mensili previste al comma 5 che precede. A tal fine, nella fattura viene indicata, altresì, la lunghezza della tratta effettivamente percorsa".

5) Punto 3 proposta MIT: soppressione comma 6, art. 83 Bis del D.L.112/2008:

come evidenziato nella nostra osservazione n°4, non condividiamo la soppressione del comma 6 e proponiamo la sua modifica come sopra riportato: "La fattura emessa dal vettore evidenzia, ai fini civilistici-amministrativi e per il suo riconoscimento automatico, la parte del corrispettivo dovuta dal committente, corrispondente al costo del carburante, dei pedaggi e dei traghetti, sostenuti dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali e come automaticamente adeguati in base alle rilevazioni mensili previste al comma 5 che precede. A tal fine, nella fattura viene indicata, altresì, la lunghezza della tratta effettivamente percorsa".

4

6) Punto 3 proposta MIT: soppressione commi 7,8,9, art. 83 Bis del D.L.112/2008:

avendo abrogato i commi 7,8 e 9, dell'articolo 83 Bis, facciamo notare che occorre necessariamente aggiornare il contenuto del comma 14 togliendo i riferimenti ai suddetti commi.

7) Punto 3 proposta MIT: soppressione comma 15, art. 83 Bis del D.L.112/2008:

non ci è chiara la motivazione per cui si propone la soppressione del comma 15. Considerato che il comma 14, pur epurato dei riferimenti di cui ai commi 7-8-9,

prevede esplicite sanzioni per le violazioni delle norme di cui ai commi 13 e 13-bis, la conservazione del comma 15 con la previsione che le violazioni di cui al comma 14 siano constatate dalla Guardia di Finanza e dall’Agenzia delle entrate in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese committenti, non ci sembra da eliminare.

🤔 Punto 5 proposta MIT: COSTI DI ESERCIZIO DI RIFERIMENTO:

Ribadiamo che l’individuazione di costi di esercizio di riferimento sono per noi un elemento qualificante della proposta del MIT (soprattutto in assenza del riconoscimento e del pagamento immediato dei costi esogeni). Il prezzo del trasporto, pur essendo rimesso all’autonomia negoziale delle parti, deve essere individuato anche facendo riferimento a quanto serve per coprire i costi vivi e per questo, il MIT deve indicarne e quantificarne gli elementi essenziali ed ineludibili. Una regolamentazione di settore che potrebbe fare riferimento a quella francese: il committente deve riconoscere determinati elementi di costo nel calcolo del prezzo della vezione (carburante, pedaggi, conducente, manutenzione, ammortamento, canoni di noleggio, ecc.). Il trasportatore ha diritto ad una giusta remunerazione in cui è imprescindibile la copertura dei costi del servizio.

9) Punto 6 - punto in aggiunta alla proposta MIT: modifica al comma 13, art. 83 Bis del D.L.112/2008:

Si propone di ampliare il contenuto del comma 13 dell’articolo 83 Bis, aggiungendo, all’attuale dettato normativo, la seguente previsione : “In aggiunta agli oneri richiamati (corresponsione degli interessi moratori e sanzioni di cui al comma 14 se il mancato pagamento supera 90 giorni), si stabilisce che, sino a quando la fattura non viene pagata al trasportatore, essa non può essere messa in detrazione IVA e contabile dal committente; nel caso che il debitore sia secondo vettore, deve essere allegata ricevuta di pagamento da parte di tutta la filiera del trasporto”.

10) Punto 7 - punto in aggiunta alla proposta MIT: diritti acquisiti, art. 83 Bis del D.L.112/2008: chiediamo fortemente la irretroattività della abrogazione/soppressione dei costi minimi, per la categoria che di seguito andiamo a descrivere

□□diritti acquisiti per coloro che hanno già ricevuto i “costi minimi” in base ad una legge che era comunque in vigore, e per questo è non corretto che si trovino a doverli restituire.

Crediamo che la normativa in nascita valga solo per il futuro e non retroagisca a situazioni per le quali esiste una sentenza favorevole per il vettore contro il committente.

5

**MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO 21 NOVEMBRE 2005, N.286 PER DEFINIZIONE DI COMMITTENTE, VETTORE DI CONSORZI E COOPERATIVE E SUB-VETTORE, SEMPLIFICAZIONI**

1) Punto 1 proposta MIT: lettera a), proposta di modifica alla lettera b) del D.L.gs 286/2005: non si palesano obiezioni particolari ma si evidenzia quanto segue. Il socio della cooperativa- consorzio a proprietà divisa, esegue prestazioni di trasporto affidate dal raggruppamento a cui aderisce, proprio per i fini mutualistici a cui fanno riferimento queste particolari forme di società. Definire il socio “vettore”, non rileva se non viene messa in discussione la finalità sopra richiamata e gli aspetti correlati e conseguenti.

Ogni cooperativa opera limitatamente alla tipologia di attività prevista dallo Statuto che individua e regola la tipologia di scambio tra quelle previste dal codice

civile.

E' quindi possibile distinguere le cooperative in varie tipologie secondo il tipo di attività che svolgono, le modalità di coinvolgimento dei soci e quindi di mutualità perseguita, di seguito alcuni esempi:

Tipologia Scopo statutario Attività Cooperative di lavoro

Garantire ai propri soci le migliori condizioni occupazionali del mercato. Tale scopo si realizza tramite la produzione di servizi quanto attraverso l'esercizio di attività da svolgere con l'apporto lavorativo dei singoli

Cooperative di trasporto Cooperative di supporto

I soci sono a loro volta imprenditori che si costituiscono in cooperativa per la gestione collettiva di alcune fasi del processo produttivo.

Cooperative tra artigiani Consorzi

Anche nell'ambito del trasporto, alle cooperative a proprietà divisa ed i consorzi regolarmente costituiti il cui scopo sociale sia quello di esercitare l'autotrasporto anche od esclusivamente con i veicoli in disponibilità delle imprese socie, viene riconosciuta una *lex specialis* che riteniamo non debba essere messa in discussione ma, piuttosto, chiarita e creati i presupposti per essere applicata in modo uniforme su tutto il territorio nazionale.

6

2) Punto 3 proposta MIT: soppressione accesso al mercato (art.2, comma 227, Legge 24.12.2007, n°244):

con l'articolo 2 comma 227, l'accesso al mercato dell'autotrasporto non è stato liberalizzato. In particolare è stato confermato il regime che vincola la possibilità di intraprendere l'attività di autotrasportatore all'acquisizione di un'impresa che cessi l'attività, ovvero dell'intero suo parco veicolare. In alternativa all'acquisizione di un'azienda che cessi l'attività, una nuova impresa di autotrasporto potrà essere costituita solo a condizione che abbia in disponibilità singolarmente o in forma associata un parco veicolare ecologico (veicoli Euro 5 o superiori) di peso complessivo globale pari ad almeno 80 tonnellate. Le motivazioni che portarono a ribadire tali condizioni di accesso derivavano sostanzialmente dall'estrema polverizzazione del settore e dalla limitata dimensione aziendale. Ad oggi, non si riscontrano modifiche sostanziali del contesto di riferimento, pertanto siamo CATEGORICAMENTE CONTRARI alla soppressione del disposto che impone, per l'accesso al mercato (oltre a quello dell'accesso alla professione), il rispetto della normativa di cui all'articolo 2, comma 227 della Legge 244/2007 così come aggiornato dalla legge 4 Aprile 2012, n. 35.

**RECUPERO ACCISE SUL GASOLIO PER AUTOTRAZIONE DEGLI AUTOTRASPORTATORI PER L'ANNO 2015**

In merito all'agevolazione del recupero delle accise sul gasolio utilizzato dagli autotrasportatori, riteniamo che la proposta del Ministro Lupi, di non riconoscerla solo ai mezzi ante euro zero ed euro zero, vada nella direzione di confermare il suo impegno a mantenere tale specifico beneficio.

Riteniamo però che oltre alle classi ambientali sopra citate, non ne possano essere escluse altre: il beneficio deve valere dagli euro uno in su.

