



Prot. n. 35

Roma, 17 giugno 2021

**Alla Viceministro Infrastrutture e Mobilità Sostenibili
Sen. Teresa Bellanova**

Gentilissima Viceministro,

in primo luogo vogliamo rinnovarle il nostro sincero ringraziamento per l'attenzione che sta dedicando alla categoria.

Un impegno ancor più apprezzato per il momento di grande difficoltà che sta attraversando non soltanto l'autotrasporto ma l'intero Paese.

Il protocollo sottoscritto il 17 Marzo c.a. con le principali associazioni di categoria di questo settore, rappresenta il punto di partenza **per dare prime importanti risposte di tipo economico e normativo** per contenere le difficoltà patite dalle imprese che effettuano servizi di trasporto di merce per conto di terzi.

Un percorso avviato, dobbiamo rimarcarlo, soltanto grazie al suo impegno e su di Lei confidiamo ancora affinché le risorse stanziare possano essere **rese effettivamente fruibili quanto prima**; come sa, mancano i codici tributo per usufruire dei crediti di imposta relativi ai costi sostenuti per AdBlue, LNG e gasolio acquistato nel primo trimestre 2022, che sono vitali in un momento dove l'incremento del costo del carburante non accenna a fermarsi.

Tutte le criticità evidenziate nel corso del confronto e quelle future, vanno affrontate e cercate di risolvere nel corso di un **iter da tenere vivo tramite il "tavolo delle regole"** da lei istituito.

In questo percorso, non possiamo esimerci di rappresentarle nuovamente la necessità di affrontare anche le **difficoltà specifiche sofferte dal comparto che effettua la movimentazione delle merci funzionale al trasporto marittimo** (movimentazione container, ecc.) nonché quelle delle **imprese che per collocazione geografica e/o per altri motivi sono costrette ad avvalersi dei traghetti**.



Lo sviluppo del sistema portuale è componente importante del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ed **il miglioramento della sua competitività dipende anche dalle risposte che le imprese di autotrasporto che vi orbitano intorno ricercano da tempo.**

Aspettative che possono essere codificate in due macro ambiti di intervento:

- **Gestione operativa**
- **Ruolo della rappresentanza dell'autotrasporto**

GESTIONE OPERATIVA – Regolamentazione del servizio di trasporto container

Nella **prima macroarea**, rientrano le problematiche in materia di **regolamentazione del servizio di trasporto contenitori**, tra cui la regolamentazione delle attese al carico e allo scarico, la definizione generale delle tempistiche dei cicli operativi, la previsione di eventuali indennizzi per soste oltre franchigia, la gestione ed il ritiro dei contenitori vuoti.

Tutte tematiche richiamate e disciplinate nel **verbale di accordo volontario sottoscritto il 3 Giugno 2021** tra le associazioni di categoria dell'autotrasporto e ASSARMATORI, ASSOLOGISTICA, CONFITARMA e FEDERAGENTI.

Pur sottolineando il positivo lavoro svolto con la sottoscrizione del verbale richiamato, **il comparto lamenta una parziale applicazione delle linee comuni di condotta individuate nell'accordo "container"**.

A tal proposito, le **Autorità di Sistema Portuale dovrebbero farsi parte attiva per contribuire a garantire la loro uniforme applicazione in tutto il territorio nazionale**; competono infatti a loro **compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali**.

Lascia pertanto perplessi, la decisione **dell'Organismo di Partenariato di La Spezia** che, nei lavori del 24 Maggio c.a., **non ha accolto la proposta di confermare la validità dell'Ordinanza n° 52 del 16.072021, recante "misure sperimentali per migliorare l'accesso dei mezzi pesanti nel porto di La Spezia"**.



L'ordinanza richiamata, adottata in via sperimentale per sei mesi, dava seguito ai contenuti del verbale di accordo siglato lo scorso anno e la sua riconferma avrebbe migliorato la misurazione dei tempi operativi e la regolazione dei livelli di servizio camionistici.

Una regressione incomprensibile, che riporta allo stadio precedente l'attività di governo e controllo dell'attività portuale e che annulla ogni velleità di La Spezia di essere presa a modello dalle altre AdSP.

Un ritorno ai disservizi che determinano perdita di produttività e che non possono essere più sostenuti dall'autotrasporto.

PROPOSTA

Per questi motivi **Le chiediamo di intervenire su tutte le AdSP e sugli Operatori interessati affinché siano superate le criticità evidenziate e recepito, attuato e migliorato il "verbale di accordo volontario di diritto privato" in vigore dal 1° Luglio 2021.**

GESTIONE OPERATIVA – Aumento dei noli marittimi e qualità dei servizi offerti agli autisti

Purtroppo le criticità riconducibili alla **gestione operativa**, non attengono soltanto alla regolamentazione del servizio container ma riguardano anche **l'insostenibile aumento dei noli marittimi e la qualità dei servizi offerti agli autisti a bordo delle navi.**

Non aumentano soltanto i prezzi da pagare per trasportare un container da una parte all'altra del mondo ma anche quelli relativi al **traghetto dei veicoli pesanti da e per le isole del nostro Paese.**

L'incremento spropositato dei costi di gestione, trainato dal caro carburante, si fa infatti **ancora più pesante per le imprese che hanno per destinazione e/o provenienza Sicilia e Sardegna.**

Per questi viaggi, al prezzo del gasolio **si aggiungono gli incrementi dei prezzi dei traghetti.**

Dal 1° marzo 2022 tutte le compagnie di trasporto hanno applicato un **aumento di euro 50/ trattore – semirimorchio** per la **Sardegna** e un **incremento che va da 25 a 75 euro** per la **Sicilia.**



Un ulteriore rialzo che si aggiunge a quello di:

- € 30 /pezzo applicato a decorrere dal mese di Ottobre 2021
- € 67 / semirimorchio applicato a decorrere dal mese di Febbraio 2021
- € 87 / autoarticolato applicato a decorrere dal mese di Febbraio 2021

Un andamento che non si ferma ed **origina dal primo di Gennaio 2020** quando entrarono in vigore gli **obblighi previsti dalla Direttiva UE 2016/802** e dalla Convenzione Internazionale MARPOL (Annesso VI) dell'International Maritime Organization (IMO), ossia l'Agenda Marittima delle Nazioni Unite, che **obbligarono ad utilizzare, a livello mondiale, carburanti navali con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5 % m/m (massa per massa).**

L'adattamento alla nuova disciplina, dati gli alti costi (oltre il 30%) del carburante a basso tenore di zolfo, ovvero l'installazione di filtri depuratori destinati a ripulire le emissioni dei motori, a dire degli armatori comportarono un **incremento di costi** per gli operatori dell'industria marittima che, furono **ribaltati, a cascata, sugli autotrasportatori che utilizzano le navi e su tutti i prodotti destinati ad essere trasportati via mare**

Dal 1° Maggio 2022, Tirrenia-CIN ha attuato gli ulteriori e seguenti incrementi di prezzi:

- € 8,00 al metro lineare mezzi commerciali pieni
- € 6,00 al metro lineare mezzi commerciali vuoti
- € 6,00 autista

In totale, **in questi ultimi due anni, ci sono stati aumenti dei traghetti da e per le isole che vanno dai 400 ai 1.000 euro / pezzo.**

In aggiunta a questa criticità, si stigmatizza che **nei momenti di maggiore flusso turistico che interessano i traghetti da e per la Sardegna - Sicilia, gli autisti sono spesso costretti a dormire nelle poltrone.**

Una condizione pericolosa considerando che chi attraversa il mare per movimentare le merci in entrata ed uscita dalla Sardegna e/o dalla Sicilia, si imbarca dopo ore ed ore di guida e **necessita pertanto di adeguato ristoro a tutela della sua sicurezza e di quella degli altri utenti della strada.**

Tanto più pericolosa in un momento in cui il Covid non è affatto sconfitto, perché **gli autisti possono ritrovarsi a condividere spazi ristretti in una situazione che oltre che umiliarne la riservatezza personale, vanifica gli sforzi organizzativi ed economici che quotidianamente le aziende di autotrasporto approfondono a tutela della loro salute.**



Una condizione iniqua, considerando che chi svolge il servizio di trasporto delle merci lo fa nell'interesse della collettività, transitando il mare non per piacere ma per necessità, quindi **non potendo scegliere a fronte di condizioni disagiuvole di restare a terra col carico, a meno di conseguenti danni economici di mancata consegna o blocco delle merci; danni che si riflettono dolorosamente sull'intera economia della Sardegna.**

Analogha situazione per i **volumi di merce con destinazione la Sicilia.**

L'impennata dei costi dei traghetti e le restrizioni imposte dagli autisti a bordo delle navi, fanno propendere le imprese di autotrasporto a **seguire la modalità stradale per giungere o uscire dalla Sicilia.**

Questa condizione, oltre a **vanificare gli sforzi per incentivare l'utilizzo delle "autostrade del mare"**, determina comunque pesanti **danni alle imprese** che, a parità di prodotto trasportato, devono effettuare una percorrenza chilometrica doppia se non tripla, con ripercussioni sulle merci deperibili e con un ritardo in termini di tempo che va dalle 12 alle 24 ore. **Una grave perdita di competitività sia per le aziende di autotrasporto che per quelle di produzione locali.**

GESTIONE OPERATIVA – Digitalizzazione dei movimenti merci interoperabilità

La digitalizzazione della movimentazione delle merci, l'uniformità delle procedure, **l'interoperabilità dei Port Community System in modo che siano compatibili tra di loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale**, è un **auspicio che le imprese di autotrasporto aspettano da molto tempo.**

Il trasferimento delle funzioni di attuazione della PLN da Digitalog (Ex Uirnet) alla Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. (RAM) oltre a registrare il fallimento di anni di attività, **alimenta anche preoccupazione per i tempi futuri dato che il nuovo soggetto gestore è già oberato da molteplici attività e la sua pianta organica ci risulta già sopperire con grande difficoltà alle richieste correnti.**

PROPOSTE

Per ciò che riguarda i **costi dei noli marittimi**, chiediamo **interventi tempestivi che ne possano contenere gli insopportabili aumenti.**

Una prima ipotesi di intervento potrebbe essere quella di prevedere una specifica **modifica all'articolo 83-bis, comma 5, secondo periodo del Decreto legge 25 Giugno 2008, n°112**, che tratta della "clausola di adeguamento del corrispettivo".



In particolare, si propone di **inserire il comma 1-bis:**

«nonché delle tariffe delle navi ro-ro da passeggeri da e verso le regioni Sardegna e Sicilia».

Sostanzialmente si tratta di ampliare l'ambito di applicazione del meccanismo automatico di adeguamento del corrispettivo **ricomprendendo anche il prezzo dei traghetti tra le voci di costo che devono essere automaticamente riconosciute in fattura** in aggiunta a quelle del carburante e dei pedaggi autostradali attualmente previste dal disposto normativo sopra richiamato.

La proposta intende quindi integrare **nel citato meccanismo le oscillazioni (al rialzo) dei listini tariffari dei traghetti preposti al trasporto di mezzi commerciali.**

Inoltre, per contenere i costi del trasporto ed **incentivare l'effettivo utilizzo delle "autostrade del mare"**, ci auspichiamo che **entrino in vigore quanto prima gli annunciati nuovi criteri** che prevedono il riconoscimento degli **incentivi direttamente alle imprese di autotrasporto** ed il **superamento del numero minimo di passaggi nave**; confidiamo che, con opportune previsioni, gli incentivi siano **riconosciuti anche per specifiche tratte da e per la Sardegna.**

Per garantire un adeguato riposo agli autisti e quindi porre le condizioni preliminari per una guida sicura, occorre intervenire affinché, anche nei periodi di maggior flusso turistico, **sia riservato alle imprese di autotrasporto, un congruo numero di sistemazioni cabina.**

Infine nel ribadire l'importanza di un sistema di digitalizzazione efficiente ed uniforme tra tutte le Adsp, **chiediamo che RAM S.p.A. sia messa nelle migliori condizioni per portare a compimento nel più breve tempo possibile le funzioni per le quali, dal mese di novembre 2021, è subentrata a Digitalog**

RUOLO DELLA RAPPRESENTANZA DELL'AUTOTRASPORTO

I dati diffusi dal Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile 2019 – 2020 evidenziano che nell'anno 2020, nonostante il calo del 7,6%, **il traffico delle merci in navigazione internazionale è stato di 198.521.000 tonnellate in entrata e di 78.285.000 tonnellate in uscita.**

Nella movimentazione di questa grande mole di merci **l'autotrasporto svolge un ruolo centrale** in senso bidirezionale: dallo sbarco della nave verso le industrie utilizzatrici delle merci e verso i mercati per la loro vendita.



Un rilievo che non ci sembra riscontrare nella composizione degli “Organismi di partenariato della risorsa mare” che ha funzioni che si riverberano sugli aspetti operativi e regolatori del porto e quindi con effetti diretti sui servizi gestiti dalle imprese di autotrasporto.

L’articolo 11-bis della Legge n°84/94 e ss.mm.ii. determina la composizione di tale organo, e seppur apparentemente dal suo contenuto sembra emergere una distribuzione equa della rappresentanza tra tutti i soggetti che intervengono nell’operatività del porto, **in realtà così non è, o perlomeno non accade in maniera uniforme.**

Emblematico è il caso del **rinnovo dell’Organismo di partenariato dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale** (Decreto n°43 del 17.06.2021).

Il suddetto Organismo oltre che dal Presidente dell’AdSp e dal comandante del porto, **è composto da ben 24 rappresentanti mentre il richiamato articolo 11-bis ne prevede soltanto 13.**

La consistenza dell’organismo deriva anche dall’aver ampliato la partecipazione ai rappresentanti del porto di Marina di Carrara, che costituisce insieme a La Spezia l’Adsp del Mar Ligure Orientale.

Ciò che però rende tale **numero palesemente anomalo**, è che la norma che ne dispone la sua composizione prevede **“un rappresentante” per ogni categoria prevista** (eccezion fatta per i rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto), mentre nel caso di specie ne sono stati indicati:

- **n°4 per gli armatori**
- n°2 per Confindustria
- n°2 per gli operatori di cui agli articoli 16 e 18
- n°2 per gli operatori logistici intermodali
- **n°4 per gli spedizionieri**
- n°1 per gli operatori ferroviari del porto
- n° 2 per gli agenti e raccomandatori marittimi
- **n°1 per gli autotrasportatori**
- n° 2 FIT - CISL
- n° 1 FILT-CGIL
- N°1 UIL – TRASPORTI
- N°2 rappresentanti operatori del turismo e commercio



Composizione numerica che per altro, non riscontriamo in altre Adsp.

I numeri riportati, oltre ad evidenziare, a nostro avviso, il mancato rispetto della norma, relegano l'autotrasporto in una posizione di schiacciante minoranza con conseguente **vulnus nel confronto per l'individuazione di eque condizioni di governo del sistema portuale.**

PROPOSTE

Rispetto alla criticità relativa alla composizione degli Organismi di partenariato, chiediamo che si intervenga per **garantire uniformità nella composizione degli organismi di partenariato di tutte le Adsp.**

In proiezione futura, auspichiamo un intervento di **modifica della L. n°84/1994 prevedendo che per l'autotrasporto siano previsti almeno due rappresentanti**; richiesta plausibile anche in funzione delle diverse modalità con cui si effettua il servizio (agganciamento container, imbarco di tutto il mezzo, ecc.).

Va segnalata la necessità che le Adsp **adottino appropriate modalità di convocazione** affinché, **sia garantita la presenza del membro supplente** nel caso in cui non dovesse essere disponibile quello effettivo.

Va evitata, come purtroppo spesso si verifica, l'assenza dal dibattito dell'autotrasporto e di qualsiasi altra categoria di lavoratori dell'ambito portuale.

Infine, va garantita la divulgazione puntuale dell'esito dei lavori svolti in seno all'organismo di partenariato in modo che tutte le associazioni ne abbiano piena e compiuta conoscenza.

Nel confidare in un suo tempestivo intervento porgiamo,

Distinti saluti

per le Associazioni
f.to **Amedeo Genedani**
Presidente UNATRAS