



Unione Petrolifera



Egregio Signor
Presidente del Consiglio dei Ministri
Sen. Prof. MARIO MONTI

e p.c.: Sottosegretario alla Presidenza del
Consiglio dei Ministri
Dott. ANTONIO CATRICALA'

Ministro dello Sviluppo Economico
delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dott. CORRADO PASSERA

Vice Ministro dello Sviluppo Economico
delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dott. MARIO CIACCIA

Presidente dell'Autorità Garante della
Concorrenza e del Mercato
Dott. GIOVANNI PITRUZZELLA

Milano, 3 Aprile 2012

Illustre Signor Presidente,

desideriamo portare a Sua conoscenza la forte preoccupazione delle Imprese aderenti alle nostre Associazioni e Federazioni, riguardo all'attuale normativa del settore dell'autotrasporto merci per conto di terzi, a seguito degli interventi legislativi susseguitisi negli ultimi anni, che hanno imposto, di fatto, un sistema di tariffe (meglio note come "costi minimi") insostenibili per la committenza, con effetti negativi sulla competitività dell'intero sistema economico produttivo.

Si tratta di una disciplina (art. 83-bis, Legge n. 133/2008) che, a tutti gli effetti, contrasta con la concorrenza e l'apertura dei mercati e che assume a pretesto una non dimostrata tutela della sicurezza della circolazione stradale, come confermato sistematicamente ed efficacemente dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), intervenuta più volte in materia (Segnalazioni del 15 luglio 2010, del 29 novembre 2011, del 5 gennaio 2012 e Parere 5 marzo 2012).

Ci consenta, quindi, di constatare che, nonostante l'efficace e profonda azione promossa da Lei stesso e dal Suo Governo in materia di libera concorrenza, proprio il settore dell'autotrasporto merci sia rimasto escluso dalle attenzioni del Governo stesso e che, addirittura, venga contrastata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (con una contraddittoria nota di risposta al citato Parere Antitrust del 5 marzo scorso) l'azione che l'AGCM ha promosso per la disapplicazione di tale



Unione Petrolifera



disciplina e la revoca dei relativi provvedimenti attuativi, in esecuzione delle recenti disposizioni a tutela della libertà d'impresa e della concorrenza introdotte dalla Legge 148/2011 e perfezionate dalla Legge 214/2011 (di conversione del Decreto "Salva Italia").

Fermo restando che la sicurezza è una priorità che tutte le aziende da noi rappresentate tutelano ampiamente nei rapporti contrattuali con i vettori, l'Antitrust ha evidenziato come *"l'esigenza di garantire il rispetto dei parametri di sicurezza, normativamente previsti, possa essere comunque soddisfatta attraverso misure più coerenti con i principi della concorrenza"* e come le determinazioni tariffarie adottate dall'Osservatorio dell'autotrasporto risultino *"in contrasto con principi e disposizioni di tutela della concorrenza, a livello nazionale e comunitario"*, chiedendo di ripristinare le condizioni di base per un sano confronto competitivo tra vettori e committenti.

L'insostenibilità economica di tale sistema tariffario e, soprattutto, l'incompatibilità della norma coi principi costituzionali e comunitari in materia di concorrenza, oltre all'abnormità e all'illegittimità dei relativi provvedimenti attuativi, hanno costretto l'intera committenza a ricorrere al TAR Lazio, nonché l'Antitrust ad agire, per la prima volta, ai sensi dell' art. 21bis della Legge 287/90, introdotto con la Legge 214/2011.

Ci permetta, quindi, di segnalare il nostro profondo disagio di fronte a provvedimenti e comportamenti che non possono che apparire contraddittori, non ispirati unitariamente a quegli obiettivi di modernizzazione e di sviluppo competitivo propugnati dal Suo Governo in tutti i settori economici del Paese.

In tale quadro molta preoccupazione ha destato un emendamento presentato nella conversione del decreto-legge 16/2012 "Semplificazione Fiscale" (Em. 2.0.1, AS 3184), fortunatamente ritenuto inammissibile, che ha tentato di rendere ancor più stringente e pervasiva l'applicazione di questo sistema tariffario nei servizi di autotrasporto merci. La nostra preoccupazione è ulteriormente accentuata dal concreto rischio che la disciplina possa essere, a breve, nuovamente oggetto di ulteriori proposte di modifica sfavorevoli per la committenza, attraverso nuovi emendamenti.

Pertanto, Le chiediamo un deciso intervento del Governo affinché vengano al più presto ripristinate le corrette dinamiche concorrenziali dell'autotrasporto merci, riconducendone la regolamentazione al livello di tutti gli altri Paesi aderenti all'Unione Europea e a livello della disciplina nazionale e comunitaria in materia.



Unione Petrolifera



Inoltre, qualora l'intendimento normativo fosse realmente quello di risolvere eventuali criticità in tema di sicurezza, siamo sin d'ora disponibili a confrontarci su tale aspetto con il Governo e le Rappresentanze degli Autotrasportatori.

Allegando per praticità una nota di sintesi sull'evoluzione della disciplina dell'autotrasporto di questi ultimi anni (v. *all.*), Le chiediamo un incontro urgente al fine di chiarire l'inaccettabile situazione in cui versano le nostre imprese associate, anche alla luce dei contenziosi che stanno emergendo a riguardo, e Le porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Presidente AITEC
Alvise Zillo Monte Xillo

Presidente Associazione Nazionale
Filiera Industria Automobilistica
Leonardo Fioravanti

Presidente Assocarta
Paolo Culicchi

Presidente Assograci
Giovanni Battista Colombo

Presidente Assovetro
Massimo Novello

Presidente Confindustria Ceramica
Franco Manfredini

Presidente Confitarma
Paolo d'Amico

Presidente Federacciai
Giuseppe Rasini

Presidente Federalimentare
Filippo Ferrua Magliani

Presidente Federchimica
Cesare Puccioni

Presidente ITALMOPA
Umberto Sacco

Presidente Unione Petrolifera
Pasquale De Vita

NOTA DI SINTESI SULLA DISCIPLINA DELL'AUTOTRASPORTO

Con la Legge 1° marzo 2005, n. 32 *“Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone o cose”*, veniva dato incarico all'Esecutivo di porre in essere ogni atto necessario per riformare il comparto dell'autotrasporto; in particolare con tale provvedimento veniva sancita la fine del cosiddetto sistema delle “tariffe a forcella” utilizzate nel settore dell'autotrasporto a partire dagli anni settanta. Per doverosa completezza di informazione Le rammentiamo che con tale definizione veniva indicato il sistema di **tariffazione obbligatoria** sancito dallo Stato, attraverso il quale il Committente ed il Vettore erano tenuti ad individuare il corrispettivo per la prestazione di trasporto.

Quello del 2005 era pertanto un provvedimento storico, una vera e propria liberalizzazione che avrebbe consentito alle parti una piena libertà contrattuale basata sulla competitività e l'abilità degli attori coinvolti, garantendo allo stesso tempo la crescita del settore dell'autotrasporto ed eliminando ogni motivo di contenzioso. I provvedimenti normativi che sono seguiti non hanno tuttavia interpretato lo spirito liberale su cui la Legge si fondava, anzi hanno reso la situazione attuale peggiorativa rispetto a quella ante 2005.

Il quadro normativo odierno, anche a seguito di decreti e leggi come il D.L. 25 giugno 2008, n. 112 convertito con modificazioni nella Legge 6 agosto 2008, n. 133 e s.m., è profondamente diverso da quanto le imprese si aspettavano; infatti, nonostante lo spirito liberale che aveva ispirato la riforma del settore, oggi **i costi del servizio di autotrasporto merci per conto di terzi non sono determinati direttamente dalle parti coinvolte, bensì calcolati da un'autorità preposta**. Infatti, secondo l'art. 83-bis del citato D.L., i costi di esercizio che il Committente deve riconoscere al Vettore per trasporti superiori ai 100km, sono individuati dall'**Osservatorio sulle Attività di Autotrasporto**, organismo che opera in seno alla Consulta Generale dell'Autotrasporto. Tali costi non sono di fatto derogabili da parte delle imprese, il che si traduce in un vero e proprio sistema di tariffazione.

Ciò che è ancor più grave è che questo avviene proprio in un momento storico come quello attuale, in cui lo sforzo del Governo è teso ad assicurare le liberalizzazioni su diversi fronti, specialmente su quelli considerati basilari per l'economia del Paese. La motivazione della “sicurezza” sia essa declinata in quella stradale, sociale o del lavoro adottata per giustificare l'adozione delle determinazioni dell'Osservatorio, appare strumentale e non coerente con il condivisibile obiettivo di garantire la sicurezza. Questa, infatti, non può essere ridotta alla fissazione di un importo pecuniario.

Desideriamo aggiungere che l'operato dell'Osservatorio e l'impianto normativo previsto dall'art. 83-bis sono, a nostro avviso, incompatibili con i principi fondamentali della tutela della concorrenza nazionale e comunitaria. A tale proposito riteniamo utile ricordare che

l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ha avuto modo di esprimere le proprie considerazioni in più occasioni, in ultimo con il parere datato 5 marzo 2012. Nel testo di quest'ultimo provvedimento si legge che *"...le determinazioni dell'Osservatorio e il decreto dirigenziale del Ministero (...) risultano in contrasto con principi e disposizioni di tutela della concorrenza, a livello nazionale e comunitario, in quanto dispongono un'artificiosa fissazione di prezzi minimi per le attività di autotrasporto che, senza offrire alcuna fondata parametrizzazione a istanze di sicurezza proprie della circolazione stradale, corrispondono di fatto all'introduzione di tariffe obbligatorie sull'intero territorio nazionale, con significativi effetti anche rispetto al commercio tra Stati membri dell'Unione Europea."* Inoltre, prosegue l'AGCM, *"gli atti qui in esame non rappresentano in concreto uno strumento idoneo a garantire standard qualitativi e di sicurezza nella fornitura dei servizi di autotrasporto, limitandosi a irrigidire e a sottrarre dalla libera contrattazione delle parti una serie significativa di condizioni contrattuali in relazione alle quali (...) dovrebbero invece tipicamente esplicitarsi le ordinarie dinamiche concorrenziali"*.