



## Infrastrutture Trasporti Logistica e Mobilità

# Trasporti al passo, economia ferma

Nuove politiche per la mobilità per fermare il declino  
dell'economia del Paese



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

**Infrastrutture Trasporti Logistica e Mobilità**

# **Trasporti al passo, economia ferma**

Nuove politiche per la mobilità per fermare il declino  
dell'economia del Paese



---

**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

A cura della Commissione Consiliare Infrastrutture Trasporti Logistica e Mobilità e della Direzione Centrale Politiche e Servizi per il Sistema - Settore Infrastrutture Trasporti Logistica e Mobilità  
Editing a cura di Francesco Rossi - Direzione Centrale Comunicazione e Immagine

© 2013 Confcommercio-Imprese per l'Italia

---

# INDICE

<b>INTRODUZIONE: RIPRENDERE I FONDAMENTALI DELLA POLITICA DEI TRASPORTI</b>	<b>1</b>
<b>1. RICOMPORRE LE TESSERE DEL SISTEMA</b>	<b>3</b>
Un Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica	3
La concertazione delle scelte: circoscrivere il contenzioso potenziare la condivisione e il coordinamento	4
Operatività all’Autorità dei Trasporti	4
Revisione titolo V Costituzione	5
Dibattito Pubblico per le Infrastrutture	5
<b>2. SVILUPPARE LA COMODALITÀ E L’INTEGRAZIONE</b>	<b>5</b>
<b>3. RIFORMARE LA LEGGE SUI PORTI E RAFFORZARE IL CLUSTER MARITTIMO</b>	<b>6</b>
Riforma della L.84/1994	6
Sportello Unico Doganale	7
Regime IVA Trasporto marittimo passeggeri di linea	7

<b>4. COMPLETARE L'APERTURA ALLA CONCORRENZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO</b>	<b>7</b>
Maggiore autonomia tra gestione rete e servizi	7
Prospetto Informativo della Rete, manovre, oneri di servizio pubblico	8
Integrazione modale	8
<b>5. SOSTENERE LA COMPETITIVITÀ DELL'AUTOTRASPORTO NAZIONALE</b>	<b>8</b>
Liberalizzazione regolata dal rispetto norme sicurezza	8
Intensificazione attività di controllo	9
Tassa di possesso - Modulazione della tassa di possesso dei veicoli destinati al trasporto di persone e merci in base alle categorie Euro di emissione	9
Innalzamento tetto crediti di imposta	9
Termini di pagamento	9
Assicurazioni RC	9
Imposta Provinciale Trascrizione	10
Riduzione del costo del lavoro	10
Sistri	10
Incentivi all'intermodalità	10
Contratto di logistica	10
Modulazione pedaggi autostrade - Modulazione dei pedaggi autostradali per veicoli adibiti al trasporto di persone e merci in base alle classi Euro di emissione	11
<b>6. ASSEGNARE PRIORITÀ ALLA DIMENSIONE URBANA DELLA MOBILITÀ</b>	<b>11</b>
Patto Nazionale per la Mobilità urbana	11
Rilanciare i Piani Urbani della Mobilità	12
Una legge quadro in materia di sosta e parcheggi	13
Logistica Urbana	13
Trasporto Pubblico Locale	13
<b>7. RIFORMARE IL SERVIZIO DI NOLEGGIO AUTO CON CONDUCENTE (NCC)</b>	<b>14</b>
<b>8. SOSTENERE IL RILANCIO DEL MERCATO AUTOMOTIVE E COMPONENTISTICA</b>	<b>15</b>

## RIPRENDERE I FONDAMENTALI DELLA POLITICA DEI TRASPORTI

La finalità della politica economica dei trasporti consiste nell'assicurare una buona allocazione delle risorse per l'evoluzione e lo sviluppo di strumenti capaci di orientare i comportamenti degli operatori e degli utenti dei trasporti, al fine dell'efficienza del sistema.

La politica dei trasporti impatta significativamente su ambiti e beni collettivi quali le finanze pubbliche, la sicurezza, lo sviluppo territoriale, la tutela ambientale, la qualità della vita.

Le leve di intervento della Politica dei trasporti sono le disposizioni legislative e il conseguente ordinamento amministrativo.

Quando l'impianto normativo e quello amministrativo danno vita ad una regolazione disarticolata e "a maglie larghe", come nel nostro Paese, emergono, inevitabilmente, profonde disomogeneità a livello territoriale.

Alcuni elementi che hanno caratterizzato, nel tempo, la Politica dei Trasporti in Italia sono stati:

- la strumentalità rispetto ad obiettivi di natura sociale (trasporto persone);
- la diffusione di assetti non concorrenziali, che sotto la spinta delle politiche di liberalizzazione avviate dagli anni '80 sulla scena internazionale, soltanto recentemente è stata seriamente riconsiderata in Italia;
- lo stretto legame con la politica fiscale, per il finanziamento degli investimenti ma anche per il sostegno alle spese di esercizio delle imprese.

In questo quadro generale, la domanda di trasporto non è stata governata e diretta verso modalità in grado di sviluppare economie di scala.

I disordinati processi di urbanizzazione e di diffusione dello sviluppo economico, sono, infatti, avvenuti, in assenza di adeguati investimenti nei settori che producono i trasporti a costi unitari decrescenti (ferrovie, metropolitane) e nelle infrastrutture di raccolta e organizzazione del traffico merci (centri merci, interporti, piattaforme logistiche).

Si sono, così, operate in tema di trasporti, scelte che hanno prodotto costi sociali elevatissimi ed una distorsione del sistema di difficile correzione, che continuerà a determinare forti diseconomie, se non saranno adottate decisioni secondo le priorità proprie della politica economica dei trasporti.

Nel frattempo il sistema generale della mobilità denota segni di "collasso".

- Gli indici di accessibilità dei territori e di connettività delle reti si sono abbassati notevolmente per la riduzione non dei veicoli-km (traffico), ma delle tonn-km e dei passeggeri trasportati (trasportato).
- In alcuni casi è migliorata l'accessibilità dei territori tra nodi ma è peggiorata quella di scala provinciale sia viaggiatori che merci. La scarsa capacità di governo interistituzionale, il mancato coordinamento tra Governo centrale, Regioni, Province e Comuni non ha consentito di generare efficaci sinergie di

sistema, compromettendo notevolmente il passaggio dei flussi di traffico dai nodi principali alle reti secondarie.

Dal lato dell'offerta, il sistema dei trasporti è stato considerato secondo uno schema rigidamente segmentato per modalità, in cui le scelte di politica dei trasporti sono avvenute in modo settoriale, considerando ciascuna modalità come un mondo più o meno separato, da esaltare (con la concorrenza) in fase espansiva, o da proteggere, nei cicli della maturità o della stagnazione.

Il risultato è stato la formazione di un sistema di offerta dei servizi parcellizzato, sottocapitalizzato e con facilità di accesso al mercato.

Di contro, la moderna politica dei trasporti considera più correttamente i diversi modi di trasporto non sostitutivi, ma complementari attraverso la loro integrazione organizzativa e funzionale.

Questo spostamento di prospettiva determina sul piano pratico l'esigenza di rivedere tutti gli aspetti fisici e funzionali delle reti e dei servizi di trasporto, in termini di sistema, per favorire politiche che interessano lo sviluppo dell'intermodalità e politiche dell'ultimo miglio, che in un sistema globalizzato, non significa l'ultimo miglio urbano, ma quello di scala provinciale e regionale dove si annodano le principali diseconomie.

La centralità geografica dell'Italia tra Europa occidentale ed orientale, e tra Europa ed altri Paesi mediterranei non rappresenta di per se stessa una garanzia per posizionarsi in modo competitivo nel Mercato Unico Europeo (MUE). La possibilità di migliorare il proprio ruolo nel sistema internazionale dei trasporti dipende dalla capacità di gestire, nell'ambito di una politica nazionale dei trasporti proiettata

su scala europea, le complesse relazioni di concorrenza e cooperazione che il MUE sta determinando soprattutto nel bacino del Mediterraneo.

Il sistema delle regole. Gli assetti e le competenze istituzionali sul settore devono essere portate ad evolvere nella direzione di una trasparente distinzione dei poteri di indirizzo, di coordinamento, di attuazione e di controllo, non ancora completamente raggiunta. La frammentazione delle competenze e delle responsabilità della Pubblica Amministrazione nel settore appare ancora come uno dei fattori di debolezza del sistema dei trasporti in Italia. Confrontata con l'assetto della programmazione delle pubbliche amministrazioni estere e di quella comunitaria, la situazione italiana appare arretrata, scarsamente efficiente e inadeguata a rispondere alle sfide dell'integrazione e dell'evoluzione dei sistemi logistici.

Nelle aree urbane e metropolitane, dove è concentrato il 55% della popolazione ed il 70% delle attività economiche, si sviluppa l'80% del movimento viaggiatori e merci che richiede tempi sempre più brevi ed un costo sempre minore. Il traffico si svolge viceversa in condizioni di crescente difficoltà per effetto della congestione, che genera gravi diseconomie in termini di tempi di viaggio, consumo energetico, inquinamento ambientale e sicurezza, ed è una delle principali cause di inefficienza dei sistemi di trasporto pubblico, in particolare degli autobus, che utilizzano le stesse infrastrutture sulle quali si svolge il traffico privato. La maggior parte delle città italiane non dispone ancora di reti metropolitane e parcheggi in misura sufficiente a realizzare un'offerta di trasporto in cui la componente pubblica e quella privata si integrino, favorendo una utilizzazione più appropriata dei veicoli in rapporto alle diverse esigenze di spostamento.

La sottodotazione dei sistemi di trasporto di massa (su ferro e su gomma) e degli impianti per lo scambio dei modi (parcheggi di interscambio) è tale che il raggiungimento dello standard medio europeo richiederebbe un aumento del 300% nell'estensione delle reti metropolitane e del 40% del parco autobus, oltre alla sostituzione di circa il 40% degli autobus che hanno più di 10 anni. Queste problematiche irrisolte, sul versante del trasporto passeggeri in ambito urbano-metropolitano, hanno finito per appesantire anche l'efficienza della distribuzione urbana delle merci, generando conflitti d'uso di reti ed aree di sosta, che le amministrazioni locali sono tendenzialmente portate ad affrontare nella logica dell'emergenza ambientale, con effetti penalizzanti sulla sostenibilità economica degli assetti distributivi.

Negli ultimi dieci anni la mobilità di persone e cose è aumentata del 25%, comportando

costi aggiuntivi pari a circa l'uno per cento del prodotto interno lordo dell'Unione europea. Si calcola che il 64% di tutti i chilometri mediamente percorsi in un anno siano realizzati in ambito urbano ed il tempo medio trascorso da un abitante nel traffico sia di 35 ore all'anno. Questi valori sono destinati a triplicare nei prossimi trent'anni.

Secondo un recente studio condotto dal Dipartimento dei Trasporti della California, che ha classificato 66 città di tutto il mondo in base alla "Performance di mobilità" stimata in base a 11 parametri inerenti il sistema dei trasporti, Milano e soprattutto Roma sono risultate significativamente indietro, con valori più bassi della media del campione e della media delle città Europee.

Anche alla dimensione urbana molto c'è da fare, partendo da una nuova centralità da assegnare a politiche integrate per l'accessibilità.

## 1. RICOMPORRE LE TESSERE DEL SISTEMA

Per affrontare con efficacia, le problematiche esposte del sistema nazionale dei trasporti e della logistica, occorre innanzitutto promuovere una strategia nazionale integrata duratura nel tempo, invariante rispetto

agli esiti elettorali, che individui le scelte strategiche da perseguire nel settore dei trasporti e della logistica e in funzione di esse formuli le conseguenti priorità di intervento in campo infrastrutturale.

### UN PIANO NAZIONALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Un Piano dei trasporti, che partendo dal Piano Nazionale della Logistica, approvato dal CIPE, apportando le necessarie modifiche ed integrazioni affronti in maniera organica i diversi "nodi da sciogliere", individui gli

obiettivi da perseguire nel settore fornendo indicazioni vincolanti per le azioni settoriali da implementare.

## LA CONCERTAZIONE DELLE SCELTE: CIRCOSCRIVERE IL CONTENZIOSO POTENZIARE LA CONDIVISIONE E IL COORDINAMENTO

Un Piano da sviluppare attraverso il confronto e la concertazione con i diversi stakeholder, che dovrebbe poter contare, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, su una struttura di coordinamento vincolante delle scelte complessivamente impattanti sul settore (infrastrutture, Trasporti, Energia, Sicurezza, Ambiente, etc): una Consulta Generale per l'Autotrasporto e la logistica - inopinatamente abrogata per effetto del D.L. 95/2012 (Spending review) - riattivata, e significamente potenziata.

Nel settore dei trasporti, la mancanza di una chiara e funzionale ripartizione delle competenze Istituzionali per un efficace governo del sistema, la sovrapposizione di normative generate da iniziative estemporanee, adottate, spesso, in assenza di un quadro organico di riferimento, la presenza di una pluralità di soggetti con interessi divergenti hanno finito con il far crescere oltre misura il contenzioso giuridico.

Nell'autotrasporto merci, nei servizi di Taxi e Noleggio auto con conducente (NCC), nei servizi tecnico-nautici all'interno dei porti (Pilotaggio, Ormeggio e Rimorchio) per fare alcuni esempi, è ormai consolidato un vero ginepraio di ricorsi, denunce, giudizi, che coinvolgono la Magistratura Ordinaria e Amministrativa, l'Antitrust, la Commissione

UE, la Corte di Giustizia Europea, che rende estremamente complicata e permanentemente "sub iudice" l'attività degli operatori, a tutto svantaggio della certezza del Diritto e dell'efficace governo del settore. A questo proposito, un ulteriore contributo negativo alla crescita del contenzioso è stato fornito dal nuovo art. 21 bis della legge 287/1990 (introdotto dal D.L. 201/2011 "Salva Italia") - che ha attribuito all'Autorità Antitrust il potere di agire in giudizio contro atti, regolamenti e provvedimenti di qualsiasi Amministrazione Pubblica ritenute in contrasto con le norme a tutela della concorrenza e del mercato e che andrebbe riconsiderato.

Pertanto, il Piano Nazionale dei Trasporti, dovrà promuovere un'avanzata strategia riformatrice di politica dei trasporti, per ricondurre correttamente le scelte del settore in capo alle Autorità competenti, in un clima di leale collaborazione, che anticipi e circoscriva alla dimensione straordinaria e patologica lo strumento del contenzioso.

Aprire, dunque, da subito tavoli di concertazione per contemperare gli interessi divergenti e giungere alla definizione organica di un sistema chiaro e condiviso di regole, che faccia fare all'intero sistema il necessario passo in avanti in affidabilità ed efficacia.

## OPERATIVITÀ ALL'AUTORITÀ DEI TRASPORTI

Anche al fine di vigilare sulla corretta implementazione delle indicazioni strategiche del Piano dovrebbe essere resa operativa l'Autorità dei Trasporti, prevista dall'art 37 del D.L. 201/2011 successivamente modificato dall'art.36 del D.L.1/2012, che per problemi

politici relativi alla nomina dei suoi vertici è, al momento, rimasta sulla carta.

## REVISIONE TITOLO V COSTITUZIONE

In questa prospettiva, sarebbe sicuramente un elemento facilitatore dell'unitarietà della direzione di marcia una revisione della

ripartizione delle competenze in materia tra Stato centrale e Regioni che riduca il rischio di sovrapposizioni e incongruenze.

## DIBATTITO PUBBLICO PER LE INFRASTRUTTURE

Un ulteriore contributo positivo potrà pervenire attraverso l'introduzione, in Italia, della pratica del *debat public* per la gestione preventiva del consenso alla realizzazione delle infrastrutture- (le Camere di Commercio a questo riguardo hanno svolto pregevoli lavori cito come esempi virtuosi gli interventi effettuati per il corridoio Genova-Rotterdam e per la Transpadana). A questo proposito, occorre procedere, senza esitazione, lungo il percorso: selezione degli interventi-confronto con i portatori di interesse-affinamento e realizzazione in tempi certi.

Un Piano, dunque, che, conclusa la fase dell'emergenza, in cui il Paese, come da tradizione, è stato in grado di mettere in campo una significativa mole di "misure curative" urgenti, porti l'ordinaria amministrazione e la sua efficienza al centro della strategia di intervento.

Infrastrutture e servizi, dunque, insieme ed in stretta connessione con le esigenze espresse dai territori in termini di accessibilità, risultanti dalle più generali scelte insediative di imprese, popolazione, attrattori di traffico e strutture logistiche.

## 2. SVILUPPARE LA COMODALITÀ E L'INTEGRAZIONE

Come evidenziato, da ultimo, dalla rilevazione del trasporto merci su strada dell'Istat, i servizi di trasporto su gomma, effettuati dalle imprese italiane, avvengono prevalentemente su distanze medio-brevi. Nell'anno 2011, la distanza media della merce trasportata nei trasporti nazionali si è fermata al di sotto dei 100 Km, con valore ancora più basso nel trasporto in conto proprio pari a circa 37 Km. Inoltre, oltre il 70% della merce in partenza dalle Regioni italiane ha avuto come destinazione la stessa regione di origine e circa l'80% delle tonnellate movimentate compie uno spostamento non superiore a 150 Km. La prevalente dimensione locale dei

servizi di autotrasporto nazionali, specchio della diffusione insediativa di imprese e residenze, spunta sul nascere l'efficacia delle politiche di riequilibrio modale e rilancio delle modalità alternative alla gomma, la cui convenienza è attestata negli spostamenti di più lunga distanza (oltre 500 Km).

In assenza di valide alternative modali al "tuttostrada" iniziative regolatorie e tariffarie, quali contingentamenti dei transiti o extra pedaggi per disincentivare il trasporto su gomma, specialmente in aree sensibili, rischiano di tramutarsi in un costo secco aggiuntivo

a carico delle imprese e dei cittadini italiani, aggravandone ulteriormente il pesante deficit competitivo già sofferto rispetto ai partners europei.

Occorre, pertanto, sposare integralmente un'ottica integrata di intervento, che promuova la comodità, ovvero l'impiego cooperativo delle diverse modalità di trasporto, ognuna secondo le proprie peculiarità funzionali.

### 3. RIFORMARE LA LEGGE SUI PORTI E RAFFORZARE IL CLUSTER MARITTIMO

Il cluster marittimo portuale rappresenta un essenziale componente del sistema nazionale dei Trasporti e della Logistica, alla cui efficienza sono legate a doppio filo le prospettive di rilancio dell'economia del Paese.

Un'importanza, quella della filiera marittimo portuale, che alcuni dati tratti dal recente Rapporto promosso dalla Federazione del mare e dal Censis, chiariscono più di ogni altra parola: 2,6% del PIL nazionale, 2% delle unità

di lavoro rilevate nel Paese, primato in Europa dell'Italia per importazioni via mare (terzo posto dopo Germania e Olanda per le esportazioni) e nel traffico passeggeri per persone con base e destinazione delle crociere.

Il nuovo Parlamento dovrebbe, pertanto, destinare particolare attenzione e energie alla rapida risoluzione di alcune problematiche che penalizzano la competitività del richiamato cluster.

#### RIFORMA DELLA L.84/1994

Purtroppo anche nella trascorsa legislatura è naufragata la riforma delle legge 84/1994 sugli assetti portuali.

Il testo elaborato dal Senato, sarebbe stato in grado di dare un positivo contributo alla competitività degli scali nazionali, introducendo, alcune innovazioni positive, quali la riforma dei servizi tecnico nautici (pilotaggio, ormeggio e rimorchio), lo snellimento delle procedure di approvazione dei Piani regolatori Portuali, la promozione di sistemi portuali.

Sarebbe, pertanto, opportuno che il nuovo Parlamento, dando continuità ai lavori svolti, approvi rapidamente le modifiche alla legge

84/1994 predisposte dal Senato sul finire della legislatura. Contemporaneamente e con tempi necessariamente più ampi, occorrerebbe promuovere un processo, partecipato, per giungere ad una nuova legge sugli assetti portuali, che sia in grado di dare prioritariamente attuazione al disegno strategico nazionale dei trasporti, oggetto del Piano, di selezionare le priorità di intervento e accrescere l'integrazione tra trasporto marittimo e trasporto su ferro.

## SPORTELLO UNICO DOGANALE

Per accrescere la competitività del sistema portuale nazionale, resta, ferma l'esigenza di implementare su tutto il territorio nazionale,

lo sportello unico doganale per accelerare le procedure e fluidificare le operazioni.

## REGIME IVA TRASPORTO MARITTIMO PASSEGGERI DI LINEA

Infine sarebbe opportuno intervenire anche, sul regime di imposizione IVA delle prestazioni di servizi di trasporto urbano di linea, assoggettando all'aliquota del 10%, anche le prestazioni di trasporto effettuate per vie

d'acqua, così come avviene per il TPL di linea su gomma. Ciò permetterà alle imprese esercenti tali servizi di avere titolo per la detrazione dell'Iva loro addebitata sugli acquisti, secondo un principio di neutralità.

## 4. COMPLETARE L'APERTURA ALLA CONCORRENZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

I vincoli che impediscono il completo dispiegarsi dei benefici dell'apertura alla concorrenza dei servizi ferroviari sono, in Italia, di diversa natura.

Occorre, pertanto, intervenire su tutti i diversi livelli della normativa: la legislazione europea, la legislazione nazionale, la regolamentazione e la prassi amministrativa, al fine di superare tutti i residui dell'assetto monopolistico del settore.

## MAGGIORE AUTONOMIA TRA GESTIONE RETE E SERVIZI

Confcommercio auspica, pertanto, che possa essere conseguita una più netta indipendenza tra soggetto gestore della rete ferroviaria e impresa ferroviaria incumbent, o attraverso la soluzione della separazione proprietaria, ovvero attraverso un significativo rafforzamento pro concorrenziale dell'attività regolatoria, di cui dovrà farsi carico l'Autorità dei Trasporti, per escludere "ex ante" ogni possibile comportamento discriminatorio nei confronti delle imprese nuove entranti.

Inoltre, nel processo di ulteriore apertura alla concorrenza del settore, occorrerà da un lato rispettare il criterio della reciprocità delle condizioni, nei confronti delle imprese degli altri Paesi membri e, dall'altro, porre attenzione alle concrete modalità operative con cui sarà consentita, in Italia, la pratica concorrenziale, per evitare che disposizioni di rango secondario o prassi amministrative possano finire con l'attenuare la portata e i benefici dell'innovazione recate dalla normativa primaria.

## PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE, MANOVRE, ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO

Estremamente significative, a questo proposito, le difficoltà fronteggiate annualmente dalle imprese ferroviarie nuove entranti nella predisposizione del Prospetto Informativo della Rete, o le problematiche connesse alle attività di manovra.

Trasparenza e non discriminazione dovranno, inoltre, essere garantite nelle modalità di affidamento delle risorse a copertura degli oneri di servizio pubblico, a cominciare dal servizio universale merci.

### INTEGRAZIONE MODALE

La quota di merce in entrata/uscita dai porti attraverso la modalità ferroviaria è, purtroppo, troppo limitata negli scali nazionali, contribuendo a circoscriverne il bacino d'utenza.

Significativi benefici strategici per il sistema Paese potrebbero, pertanto, essere conseguiti attraverso una maggiore integrazione ferroviaria, che passa necessariamente attraverso una riduzione dei tempi e dei costi necessari per il trasferimento modale.

A tal proposito, occorrerebbe prioritariamente dotare le banchine dei porti di fasci di binari adeguatamente lunghi ed elettrificati ed introdurre alcune semplificazioni regolatorie, per agevolare le attività di manovra e cambio modale. L'innovazione "Metrocarga" di Vado Ligure costituisce, a riguardo, una significativa buona pratica da replicare e diffondere.

## 5. SOSTENERE LA COMPETITIVITÀ DELL'AUTOTRASPORTO NAZIONALE

### LIBERALIZZAZIONE REGOLATA DAL RISPETTO DELLE NORME SULLA SICUREZZA

Nel settore dell'Autotrasporto merci, condizionato dalla netta segmentazione tra conto proprio e conto terzi e dal significativo peso degli adempimenti burocratici, è necessario dare attuazione alla liberalizzazione regolata dei servizi in conto terzi, garantendo i costi incompressibili della sicurezza, con l'obiettivo di creare condizioni di maggiore efficienza e competitività, anche attraverso una semplificazione normativa, individuando gli strumenti utili ad evitare che le imprese estere, nel traffico internazionale e col cabotaggio,

continuino ad erodere la presenza delle imprese italiane nel trasporto internazionale e interno di merci su strada, potendosi permettere di applicare prezzi più bassi, operando anche in condizioni di illegalità, a causa degli insufficienti controlli praticati su strada.

## INTENSIFICAZIONE ATTIVITÀ DI CONTROLLO

A tal fine, sarebbe opportuno rafforzare il sistema dei controlli attraverso l'istituzione di pattuglie dedicate per il controllo dell'autotrasporto merci

su strada, che garantiscano almeno 1 milione di verifiche l'anno.

## TASSA DI POSSESSO - MODULAZIONE DELLA TASSA DI POSSESSO DEI VEICOLI DESTINATI AL TRASPORTO DI PERSONE E MERCI IN BASE ALLE CATEGORIE EURO DI EMISSIONE

Il 75% dei veicoli industriali circolanti sulle nostre strade ha più di 10 anni di vita. E' del tutto palese che, al fine di rilanciare il mercato e corrispondere al principio di salvaguardia ambientale, è opportuno un ricambio del parco veicoli. In linea con quanto già praticato con le autovetture, e senza incidere sui conti dello Stato in una fase difficilissima di congiuntura economica, riteniamo necessario avanzare una proposta per rivedere la tassazione sui veicoli industriali al fine di "premiare" i veicoli di nuova

generazione meno inquinanti, rispetto a mezzi che hanno oltre 10 anni di vita. Si propone quindi che venga disposta per tali veicoli una modulazione della tassa di proprietà, calibrata in base alla classe di emissione. La proposta avrebbe l'effetto di contribuire ad incentivare la sostituzione di circa il 70% del parco circolante, promuovendo, altresì, la più rapida entrata in circolazione dei veicoli Euro VI, dai quali ci si attendono notevoli riduzioni delle emissioni inquinanti.

## INNALZAMENTO TETTO CREDITI DI IMPOSTA

Per le imprese di autotrasporto in conto terzi sarebbe, altresì, opportuno innalzare il tetto per le compensazioni dei crediti di imposta, attualmente fissato in 516 mila euro, in quanto i ripetuti

aumenti delle accise sul gasolio hanno accresciuto gli importi da recuperare e il trasporto delle merci, per la dimensione internazionale, comporta un credito IVA strutturale da parte delle imprese.

## TERMINI DI PAGAMENTO

Occorrerebbe, in aggiunta, adeguare il termine massimo di pagamento dei corrispettivi di

trasporto ai 30 giorni, previsti dalla normativa generale comunitaria.

## ASSICURAZIONI RC

Per ridurre, inoltre, la penalizzazione sostenuta dalle imprese italiane rispetto ai propri competitors, indotta dai maggiori costi di esercizio e promuovere, allo stesso tempo, una maggiore sicurezza ed efficienza dei servizi,

occorrerebbe prevedere il dimezzamento del premio dell'assicurazione obbligatoria per la conduzione dei mezzi di autotrasporto, per quei veicoli che siano equipaggiati con sistemi di controllo e tracciabilità del loro percorso.

## IMPOSTA PROVINCIALE TRASCRIZIONE

Sarebbe, inoltre, opportuno prevedere l'applicazione dell'imposta provinciale di trascrizione (IPT) alla sola prima immatricolazione dei veicoli adibiti al trasporto merci, con

eliminazione della stessa per i successivi passaggi di proprietà di tali veicoli tra imprese e nei casi di fusione, incorporazione o trasformazione delle imprese.

## RIDUZIONE DEL COSTO DEL LAVORO

Il mercato dell'auto nel suo complesso (produttori, rivenditori, componentistica, assistenza, trasporti, carburanti, officine, ecc.) impegna e dà lavoro ad oltre un milione di lavoratori. Un comparto di produzione di beni e servizi che rappresenta un fiore all'occhiello del sistema Paese per professionalità, eccellenza, qualità e dedizione. E' necessario ridare slancio

al settore, incentivando la riduzione del costo del lavoro a favore degli operatori.

Le agevolazioni nell'apprendistato per gli autisti under 30 residenti in Italia è una misura che può stimolare il comparto e migliorare il livello della circolazione stradale.

## SISTRI

Occorrerebbe, altresì, attivare un sistema telematico di controllo e tracciabilità della

movimentazione dei rifiuti speciali e pericolosi, compatibile con altri sistemi europei.

## INCENTIVI ALL'INTERMODALITÀ

Al fine di decongestionare maggiormente le reti stradali e autostradali e contribuire, in tal modo, ad un più equilibrato sistema nazionale dei trasporti occorrerebbe procedere, inoltre, alla

riattivazione di contributi in favore delle imprese di autotrasporto, che decideranno di avvelersi dell'intermodalità marittima o ferroviaria.

## CONTRATTO DI LOGISTICA

Infine, a seguito del riconoscimento della "funzione logistica" e del suo formale inserimento all'interno del comparto dei servizi, sarebbe opportuno istituire nel Codice Civile il contratto di logistica, per una più efficace e fluida disciplina delle specificità di tali attività, che svolgono un ruolo crescente nella competitività delle imprese.

## MODULAZIONE PEDAGGI AUTOSTRADE - MODULAZIONE DEI PEDAGGI AUTOSTRADALI PER VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO DI PERSONE E MERCI IN BASE ALLE CLASSI EURO DI EMISSIONE

L'obiettivo di questo emendamento è quello di parametrare il pedaggio ai livelli di inquinamento dei veicoli secondo il principio UE "chi inquina paga".

L'utilizzo degli ITS (Intelligent Transport Systems) per la determinazione automatica del pedaggio da pagare da parte degli autoveicoli pesanti per trasporto di merci e persone a seconda della classe di emissioni Euro, potrà superare le resistenze degli enti proprietari delle strade che

ritengono troppo complicata l'applicazione di pedaggi differenziati nelle presenti condizioni di circolazione, e anche il complesso e lento meccanismo dei rimborsi finora adottato.

Si tratta peraltro di un principio sostenuto e favorito dalla Comunità Europea.

In termini di costi/benefici valgono le stesse considerazioni delle quali alla precedente proposta sulla modulazione della tassa di possesso.

## 6. ASSEGNARE PRIORITÀ ALLA DIMENSIONE URBANA DELLA MOBILITÀ

Nella dimensione urbana si concentra oltre il 70% della domanda complessiva di mobilità del Paese e presso i nodi urbani, per l'insufficiente dotazione di infrastrutture (strade, linee di trasporto su ferro e gomma, parcheggi), si addensano le criticità maggiori sul fronte della mobilità, ripercuotendosi inevitabilmente sull'efficienza complessiva del sistema dei trasporti e della logistica nazionale.

Come evidenziato nell'Allegato "infrastrutture" al DPEF per gli anni 2009-2013, il costo della congestione nelle grandi e medie aree urbane è di oltre 10 miliardi di euro l'anno, nelle principali aree urbane del Paese si concentra il 70% delle attività del terziario e "il blocco della mobilità

nelle città grandi, medie e piccole genera danni rilevanti nelle attività del terziario e quindi in modo diretto sulla crescita del PIL".

Tale condivisibile constatazione stride, però, drammaticamente con le sempre più frequenti politiche di contenimento del traffico veicolare adottate nelle diverse città con l'obiettivo di fronteggiare il problema dell'inquinamento, ovvero, più verosimilmente di non mostrare inattività rispetto a tale problematica.

Ma per trattare in maniera efficace e armonizzata la tematica della Mobilità Urbana è essenziale il varo di una solida strategia di intervento su scala nazionale.

### PATTO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ URBANA

Confcommercio ritiene, a tal proposito, che debba essere promosso un Patto Nazionale per la Mobilità

urbana che metta assieme Amministrazioni, operatori economici, competenze e risorse

pubbliche e private per definire un percorso condiviso e fattibile che sottragga definitivamente le realtà trainanti dell'economia nazionale dalla penalizzante sempre più frequente prospettiva di "immobilità sostenibile", riuscendo ad accrescere congiuntamente accessibilità e qualità delle città italiane.

A livello locale, per affrontare con efficacia le diverse problematiche connesse alla mobilità urbana, bisogna innanzitutto superare una modalità di intervento settoriale ed emergenziale, che troppo spesso caratterizza il settore per promuovere, invece, un'organica strategia di intervento di medio lungo periodo, che sappia integrare le politiche dei trasporti

## RILANCIARE I PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ

Per questo motivo appare necessario rilanciare i Piani Urbani della Mobilità, estendendone l'obbligatorietà ed attivando i meccanismi di cofinanziamento statale delle infrastrutture in essi contenute, originariamente previsti.

Una volta definiti, così, gli assetti strategici della mobilità, sarà necessario sviluppare nella pianificazione di breve periodo (PUT) e nell'organizzazione delle diverse funzioni delle Pubbliche Amministrazioni con impatti diretti sul sistema della mobilità (raccolta dei rifiuti, pulizia delle strade, interventi di manutenzione), un insieme coerente di disposizioni finalizzato ad accrescere complessivamente l'accessibilità urbana. Sarebbe opportuno, a riguardo, supportare le indicazioni dei Piani Urbani del Traffico con conseguenti piani degli orari delle città, per organizzare le diverse attività, al fine di fluidificare la mobilità delle persone e delle merci e combattere la congestione.

Per consentire il perseguimento di tali obiettivi, appare essenziale rafforzare le attività di

con quelle più generali relative alle modalità d'uso del territorio e che sappia travalicare, con misure omogenee nell'ottica del bacino di traffico, i limitati confini dei Municipi coinvolti.

Si ritiene opportuna e necessaria la creazione di un tavolo di lavoro permanente sul tema della mobilità sostenibile e delle connessioni che ci sono tra il traffico veicolare e il problema ambientale. Questo tavolo dovrà necessariamente essere interistituzionale e coinvolgere lo Stato, le Regioni, gli Enti Locali e le Associazioni di categoria, comprese quelle dei consumatori. Una sorta di Conferenza *ad hoc*, una cabina di regia, che possa indirizzare in maniera uniforme le scelte, programmandone gli strumenti e le azioni.

controllo delle disposizioni in materia di circolazione e mobilità, attraverso lo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni telematiche, nonché con correttivi del Codice della Strada, che prevedano, tra l'altro, la razionalizzazione ed il rafforzamento di competenze e poteri degli ausiliari del traffico.

Quando si affronta il tema della mobilità urbana, occorre agire con pari energia su tutti i diversi aspetti che costituiscono il fenomeno, tanto nel comparto delle persone, quanto in quello merci, non limitandosi a trattare esclusivamente le problematiche, pur rilevanti, del Trasporto Pubblico Locale.

In considerazione, infatti, della ripartizione modale degli spostamenti degli italiani che, in generale, vede il trasporto pubblico soddisfare circa il 10% della domanda (20% nelle città più grandi), a fronte di un 70% della stessa a carico di auto e moto private, è indispensabile trattare adeguatamente il tema della mobilità privata, puntando

al miglioramento delle sue prestazioni ambientali ed alla sua integrazione efficiente,

secondo criteri di sostenibilità, nel sistema complessivo della mobilità urbana.

## UNA LEGGE QUADRO IN MATERIA DI SOSTA E PARCHEGGI

E' arrivato il momento di predisporre una legge quadro in materia di sosta e parcheggi aggiornando e integrando:

- la legge 122 del 24 marzo 1989 – Disposizioni in materia di parcheggi;
- i riferimenti alla sosta urbana nel Codice della Strada;

- la legge sulle competenze degli ausiliari del traffico legge 127/97 "Bassanini bis" e successive circolari e note esplicative del Ministero dell'Interno.

Tale legge quadro deve avere l'obiettivo di integrare le funzioni e modalità operative del sistema sosta.

## LOGISTICA URBANA

A tal proposito, alla distribuzione urbana delle merci dovrà essere assegnata l'attenzione e la cura che tale attività merita in considerazione dell'insostituibile funzione pubblica svolta per assicurare la vitalità e la qualità delle pregevoli città italiane.

Occorre, pertanto, promuovere l'esclusione da qualsiasi tassazione o limitazione degli accessi urbani, per i veicoli impiegati nella distribuzione urbana delle merci, che rispondono a più elevati standard emissivi (Euro IV) e a più efficienti modalità di utilizzo.

## TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nonostante la disciplina di settore (D.Lgs 422/1997) prevedesse l'affidamento dei contratti di servizio mediante gara ad evidenza pubblica, le numerose proroghe concesse all'entrata in vigore della stessa e l'assoggettamento alla comune disciplina dei servizi pubblici locali, ha, nel tempo, impedito l'introduzione di assetti concorrenziali nel TPL.

L'art. 61 della legge 99/2009 ha, per altro, introdotto, con un richiamo soltanto parziale alla legislazione europea (Reg 1370/2007), la possibilità di affidare i richiamati servizi senza il ricorso alle gare, (per gli affidamenti in house, per quelli sotto soglia, per i servizi ferroviari e per quelli emergenziali).

In tale contesto, un significativo miglioramento sembrava essere stato conseguito con l'art. 4 del D.L. 138/2011 sui servizi pubblici locali, come modificato dal D.L. 1/2012 (Cresci Italia), ma la sentenza della Corte Costituzionale n.199/2012, ne ha sancito, l'incostituzionalità, sollevando ulteriori incertezze sugli assetti del settore.

Nel Trasporto Pubblico Locale è, dunque, necessario rafforzare gli spazi della concorrenza: completa liberalizzazione (cosiddetta concorrenza nel mercato) per i servizi commerciali e gare ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi sussidiati (concorrenza per il mercato).

Un passo imprescindibile, a tal proposito, dovrebbe essere la preventiva revisione del perimetro dei cosiddetti "servizi minimi" da garantire attraverso il sostegno delle risorse pubbliche, servizi che, evidentemente, non dovrebbero continuare a coincidere con tutta la domanda di mobilità collettiva espressa indifferentemente dalle diverse categorie di utenti.

Per quanto riguarda, poi, i servizi commerciali occorre rapidamente superare l'anomalia italiana che vede i servizi interregionali, nonostante la riforma del 2005, ancora sottoposti ad un regime concessorio, a fronte di un assetto più aperto alla concorrenza sia delle tratte regionali, che di quelle intracomunitarie.

Sarebbe opportuno varare un piano di rinnovo del parco circolante finalizzato alla riduzione delle emissioni inquinanti ed introdurre un sistema premiale nell'assegnazione di risorse supplementari alle aziende di TPL che, in coerenza con la regola del "price cap," ne subordini l'erogazione al conseguimento di obiettivi e facilmente riscontrabili obiettivi di efficacia ed efficienza del servizio reso quali: incremento nei titoli di viaggio venduti, puntualità del servizio, grado di soddisfazione dei clienti.

Inoltre, in considerazione dell'ineguagliato patrimonio storico, culturale ed ambientale delle città italiane che le rende asset portante della filiera del turismo, è essenziale valorizzare e non penalizzare il comparto dei bus turistici, che tanto contribuisce all'accessibilità ed alla fruizione del richiamato patrimonio.

Occorre, pertanto, individuare un'efficace ed omogenea strategia di intervento che superi la vera e propria "giungla" di regolamentazioni e tariffe localmente esistenti, in favore di sistemi di accesso chiari e con adempimenti minimi, che attraverso le applicazioni telematiche puntino alla migliore integrazione con il sistema della mobilità urbana.

Infine, per evitare fenomeni di distorsione della concorrenza, non si dovrebbe consentire ad aziende pubbliche di TPL, come purtroppo spesso avviene, di effettuare servizi di noleggio bus con conducente a condizioni di utilizzo dello spazio urbano più favorevoli rispetto a quelle valide per le imprese private (rispetto normative anti inquinamento, pagamento pedaggi di ingresso, pagamento posteggi etc).

## 7. RIFORMARE IL SERVIZIO DI NOLEGGIO AUTO CON CONDUCENTE (NCC)

Nel corso del 2012 (da ultimo ad opera del DDL stabilità), è stata prorogata per 2 volte l'entrata in vigore della critica riforma del servizio di noleggio auto con conducente, recata dall'art. 29 comma 1 quater del D.L. 207/2008.

Si tratta di una riforma anticoncorrenziale, che presenta, anche, significativi profili di criticità rispetto alla normativa europea.

Sarebbe, pertanto, opportuno abrogare definitivamente la disposizione, (senza limitarsi a congelarne gli effetti deleteri prorogandone ulteriormente l'entrata in vigore) e varare una

riforma organica della disciplina nazionale (L.21/1992) sui servizi pubblici non di linea taxi e NCC.

Tale riforma dovrebbe essere prioritariamente l'occasione per separare la disciplina del noleggio auto con conducente da quella dei taxi, in virtù delle profonde diversità esistenti tra i due servizi, sotto il profilo della domanda servita e delle tipologie di prestazioni di trasporto erogate.

In considerazione di quanto esposto, sarebbe, pertanto, preferibile accostare la normativa degli NCC a quella dei servizi ad essi più simili dei bus turistici (L.218/2003), pur se con alcuni importanti distinguo primo, ed imprescindibile tra tutti, il mantenimento delle caratteristiche di trasporto pubblico.

In particolare, le attività di NCC dovrebbero essere liberalizzate sull'impronta della richiamata L.218/2003, prevedendo, esclusivamente, un esame selettivo e moderno per l'accesso alla professione.

Le autorizzazioni all'attività non dovrebbero, più, essere rilasciate dai singoli Comuni, ma possibilmente a livello meno decentrato-ideale il Ministero dei Trasporti.

Inoltre, per superare il ginepraio territoriale di discipline e adempimenti per l'accesso nelle aree urbane (ZTL) e l'uso delle relative infrastrutture (corsie preferenziali), evitando ogni forma di discriminazione tra imprese, in base alla mera sede di stabilimento, occorrerebbe promuovere, su scala nazionale, un comune modello regolatorio, che segua la recente buona pratica del Comune di Firenze. (telepass dal costo annuale di 8 euro per la sola copertura dei costi di registrazione e che, senza distinzione, è obbligatoria per TUTTI gli NCC italiani, anche quelli con sede a Firenze).

A tal proposito, sarebbe di sicuro ausilio la creazione di un database Nazionale all'interno del quale i singoli Comuni potranno attingere per avere le informazioni sul possesso, o meno, da parte dei veicoli NCC, dei prescritti requisiti per poter accedere nei relativi ambiti urbani.

Essenziale sarà, inoltre, prevedere efficaci meccanismi di lotta al crescente fenomeno dell'abusivismo nel settore (pseudo trasporti di cortesia, noleggio di veicoli senza autorizzazione al trasporto persone).

Sarebbe, infine, opportuno prevedere, anche per i trasporti pubblici non di linea di persone, meccanismi di recupero delle accise pagate sui carburanti.

## 8. SOSTENERE IL RILANCIO DEL MERCATO AUTOMOTIVE E COMPONENTISTICA

E' oramai evidente che, in un contesto di perdurante crisi economico-finanziaria, l'Italia potrà uscire dalla crisi solo se, accanto alla misure volte ad riequilibrare i conti pubblici, saprà mettere in campo un programma di sviluppo che riporti – dopo tanti anni – la crescita del PIL a livelli

significativi. E' imprescindibile la ripresa di una fase politica finalizzata alla promozione di progetti volti a modernizzare le strutture economiche e sociali, in modo da ampliare le opportunità per le imprese, i giovani, le donne e tutti i cittadini, in un quadro di ritrovata coesione sociale e territoriale.

In questo contesto, il mercato dell'auto - con relativa filiera (distribuzione, assistenza, componentistica, logistica, servizi, ecc.) - può e deve giocare un ruolo fondamentale.

Stiamo parlando di una comparto che dà lavoro a 1.200.000 persone, che contribuisce al gettito fiscale nella misura del 16,6%, che vale l'11,4% del Pil. Non è immaginabile che un settore di questa rilevanza economica e sociale possa rimanere ai margini di un progetto destinato a restituire al nostro Paese la posizione che gli spetta fra i maggiori protagonisti dell'Europa Unita.

Se supportato efficacemente, questo mercato potrà dare stimoli notevoli alla ripresa economica e assicurare un contributo rilevante per far ripartire un ciclo virtuoso di crescita equa e sostenibile.

Le priorità su cui intervenire sono:

- un piano di politica industriale sull'auto finalizzato a promuovere il riinnovo del parco a partire dal segmento dei privati ("Pacchetto Famiglie")
- una riforma della tassazione del settore per alleggerire i costi di gestione dei veicoli (IPT, superbollo, accise sui carburanti, assicurazioni, ecc.)
- l'allineamento della fiscalità del mercato dell'auto aziendale verso regimi europei a favore delle PMI e degli artigiani/professionisti.