

Roma, 20 dicembre 2012

Circolare n. 301/2012

Oggetto: Autotrasporto – Trasporti internazionali e cabotaggio esclusi dai costi minimi – Definizione di “tratta” – Note del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19.12.2012.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha confermato ufficialmente che i costi minimi di cui all’articolo 83 bis della legge n.133/2008 non sono applicabili ai trasporti internazionali, né ai trasporti di cabotaggio.

Inoltre il Ministero ha precisato che, ai fini dell’individuazione dei costi minimi, la tratta chilometrica può essere calcolata con riferimento ai viaggi effettuati nell’intera giornata, nonché con riferimento alla percorrenza complessiva nel caso di contratto di durata.

Daniela Dringoli
Responsabile di Area

Per riferimenti confronta circ.re conf.le n.292/2012
Allegati due
D/d

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE
ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE,
E PER L'INTERMODALITÀ

M-IT-TSI
Direzione Generale per il Trasporto Stradale
e per l'Intermodalità
TSI-Segr
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0028603-19/12/2012-USCITA

Alle Associazioni di categoria
dei Vettori e dei Committenti
LORO SEDI

Oggetto: Costi minimi di esercizio e trasporti internazionali (art. 83 bis, commi 1, 2, 4 e 4 bis della legge n. 133/2008)
(Rif. interpello FEDIT Prot. 85 del 12 dicembre 2012).

Sono stati formulati numerosi quesiti in ordine alla applicazione della disciplina sui costi minimi di esercizio dell'autotrasporto recata dall'articolo 83 bis della legge 133/2008, al caso dei trasporti internazionali di merci, anche solo con riferimento alla "tratta" in territorio italiano, e ai trasporti effettuati in regime di cabotaggio.

Al riguardo questa Direzione generale, prendendo spunto dalla richiesta di chiarimenti della Federazione italiana trasportatori, ritiene opportuno fornire alcune indicazioni operative che, sulla scorta del dato normativo, possano contribuire a fare chiarezza sulla questione.

Pregiudizialmente mette conto definire l'ambito oggettivo e soggettivo di applicazione del dell'art. 83 bis, della legge 133/2008, e successive modifiche ed integrazioni, in base ad una lettura combinata del medesimo art. 83 bis con il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante "disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore".

Quanto al riferimento soggettivo può dirsi che destinatari della normativa "de qua" sono le imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi, attive sul territorio italiano (intendendosi per tali le imprese aventi sede principale o secondaria in Italia), ed iscritte nell'apposito Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, istituito dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, previa dimostrazione circa la sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi di cui al Regolamento (CE) n. 1071/2009.

Riferimento oggettivo dell'art. 83 bis della legge 133/2008, è costituito dall'esserci un contratto (scritto o verbale) di trasporto di cose per conto di terzi (come definito dall'art. 6 del decreto legislativo 286/2005), con cui le parti del rapporto (committente e vettore) convengono lo svolgimento professionale di un servizio di trasporto di cose verso un corrispettivo.

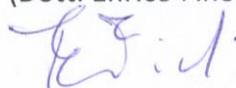
Ne consegue, come logico corollario, che in applicazione di quanto testé evidenziato è da escludere che il sistema dei costi minimi possa trovare applicazione anche ai trasporti internazionali (anche con riferimento alla sola "tratta" in territorio italiano).

Del pari la suddetta disciplina non trova applicazione alle operazioni svolte in regime di cabotaggio da parte degli autotrasportatori comunitari in Italia, nella misura in cui tali soggetti non hanno sede in Italia e non siano registrati presso l'Albo nazionale degli autotrasportatori.

Quanto sopra anche avuto riguardo alla circostanza che la metodologia di calcolo posta a fondamento dell'elaborazione dei costi minimi fa riferimento a valori dei parametri di costo peculiari al mercato dell'autotrasporto nazionale, quali, appunto il costo chilometrico del conducente, il costo chilometrico del trattore e del semirimorchio, il costo riferito ai pedaggi, il costo chilometrico della manutenzione, delle assicurazioni, dei pneumatici (si veda al riguardo la Determinazione dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto del 13 giugno 2012). Ancora più significativo si palesa il riferimento al costo chilometrico del carburante che viene ricavato, relativamente a veicoli con massa superiore alle 7,5 tonnellate, depurando dal valore del costo del carburante alla pompa il valore dello sconto delle accise e del valore dell'IVA (con riferimento alla sola realtà nazionale).

In questi termini, fra l'altro, si è espressa l'Amministrazione con riferimento alla richiesta di chiarimenti della Commissione Europea – Direzione generale mobilità e trasporti, in ordine a possibili profili di illegittimità del sistema di costi minimi applicabili al trasporto merci su strada in Italia previsto dall'art. 83 bis della legge 133/2008, rispetto alla normativa comunitaria.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Enrico Finocchi)



AR



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE
ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE,
E PER L'INTERMODALITÀ



Alle Associazioni di categoria
dei Vettori e dei Committenti
LORO SEDI

Oggetto: Trasporto di prodotti petroliferi - Costi minimi di esercizio – Calcolo percorrenze.
(Rif. interpello FEDIT del 11 dicembre 2012).

La Federazione italiana trasportatori ha richiesto chiarimenti in ordine al corretto modo di intendere il significato di "tratta", con riferimento al caso specifico del trasporto di prodotti petroliferi. In altre parole si vuol sapere se sia conforme ad una corretta applicazione della normativa recata dall'art. 83 bis della legge 133/2008, come tradottasi nelle determinazioni dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto (in particolare nelle determinazioni del 2 novembre 2011, del 13 giugno 3 del 10 luglio 2012), prendere a riferimento la sommatoria delle percorrenze dei singoli viaggi giornalieri effettuati nell'arco di un mese, ovvero i valori ricavati su base mensile in funzione dei chilometri effettuati da ogni singolo automezzo per i giorni lavorati del mese, in luogo di una considerazione del singolo viaggio giornaliero.

L'interpretazione suggerita, si soggiunge, s'imporrebbe in considerazione della peculiarità della merce trasportata, dell'allestimento dei relativi mezzi di trasporto ed in definitiva delle più diffuse pratiche commerciali in uso in tale settore, ove si fa largo uso di contratti pluriennali.

Al riguardo si rappresenta quanto segue.

Com'è noto con la Determinazione del 10 luglio 2012, l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto si è limitato a fornire una definizione di "tratta" che possa trovare applicazione anche tenendo conto delle peculiarità tecniche del trasporto dei prodotti petroliferi, sia con riguardo alla tipologia di merce trasportata come dei veicoli utilizzati. Nel caso di utilizzo di veicoli cisternati adibiti al trasporto di prodotti petroliferi o di leganti idraulici e prodotti affini, alla lunghezza della tratta da intendersi quale distanza fra il punto di carico e scarico delle merci, deve sommarsi anche la distanza chilometrica fra l'ultimo luogo di riconsegna delle merci ed il primo luogo di successiva presa in consegna delle merci stesse.

Tale conclusione è coerente con la natura del ciclo produttivo dei prodotti petroliferi, e con la natura degli allestimenti dei veicoli adibiti al trasporto di siffatti prodotti, che non consentirebbe che viaggi di ritorno a vuoto.

Nulla viene detto, di contro, circa la possibilità di intendere la "tratta" come sopra definita in termini giornalieri, o addirittura mensili.

Al riguardo, e con riferimento ad ogni tipologia di trasporto, si ritiene che per i viaggi effettuati con lo stesso veicolo per un unico committente possa senz'altro ammettersi un calcolo chilometrico giornaliero, con applicazione del corrispondente scaglione chilometrico nell'ambito delle cinque tipologie di percorrenze chilometriche di cui alle tabelle pubblicate mensilmente sul sito del Ministero.

Si ritiene, però, anche per il trasporto di prodotti petroliferi, che tale possibilità non possa essere ammessa con riferimento ad un calcolo che muova da una base mensile, atteso che in tal caso l'applicazione del corretto scaglione chilometrico di riferimento sarebbe suscettibile di generare incongruenze.

Nello stesso tempo va evidenziato come, in caso di contratto scritto di durata, il corrispettivo possa ben essere definito tenendo conto della percorrenza chilometrica complessiva e, ovviamente, adeguato ove necessario in applicazione del comma 5 del citato articolo 83 bis. Poiché in tal caso la problematica si pone solo per verificare la congruità del corrispettivo pattuito, il rispetto dei costi minimi potrà essere valutato in relazione alla conseguente percorrenza giornaliera del singolo veicolo.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Enrico Finocchi)

