



FITA

Unione Nazionale Imprese di Trasporto

Sede Nazionale

00162 Roma – Piazza M. Armellini, 9/A

Tel (06) 441881

Fax (06) 44249506 – E Mail : fita@cna.it

Sede di Bruxelles

36-38, Rue Joseph II – 1000 – Bruxelles

Tel + 322 2307440

Fax + 322 2307219 – E-Mail : bruxelles@cna.it

www.cna.it/fita

Prot. 69/MC/mti

Roma, 17 luglio 2018

**Alla Presidenza Nazionale CNA Fita
Al Consiglio Nazionale CNA Fita
Ai Resp.li Reg.li e Territoriali CNA Fita**

Oggetto: Circolare CNA Fita.13/2018 - Deduzioni Forfetarie 2018: Il 16 Luglio il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha diffuso il comunicato che rende effettivi gli importi

Cari colleghi,

il Ministero dell'Economia e delle Finanze, alle ore 20.20 del 16 Luglio 2018, ha diffuso il comunicato stampa n° 112 con il quale sono stati resi noti gli **importi delle deduzioni forfetarie di spese non documentate per il periodo di imposta 2017:**

- ✓ Trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore **ALL'INTERNO DEL COMUNE IN CUI HA SEDE L'IMPRESA = euro 13,3 per ogni trasporto** (35% di euro 38,00)
- ✓ Trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore **OLTRE IL COMUNE IN CUI HA SEDE L'IMPRESA = euro 38,00 per ogni trasporto**

La deduzione spetta una sola volta per ogni giorno di effettuazione di trasporti, indipendentemente dal numero dei viaggi.

Il comunicato del MEF stabilisce anche la misura relativa al contributo al **Servizio Sanitario Nazionale** versato sui premi di assicurazione per i **veicoli di massa complessiva a pieno carico non inferiore a 115 Q.li: fino ad un massimo di euro 300,00 per ciascun veicolo.**

Infine, lo stesso comunicato n°112/2018, precisa che, per la compensazione in F24, anche quest'anno deve essere utilizzato il **CODICE TRIBUTO "6793"**.

È appena il caso di affermare che le somme riportate nel comunicato del MEF, **disattendono le aspettative delle imprese: euro 51,00 oltre il comune e euro 17,85 in ambito comunale!**

Con questa differenza, ogni impresa pagherà maggiori imposte per importi che vanno da 770 a 2.000 euro:

Ma venendo al metodo, rimane sconcertante l'atteggiamento del Ministro Toninelli che interviene su ogni questione che riguardi gli immigrati, i massimi sistemi ma, nonostante le ripetute richieste, **non si cura minimamente di avviare un confronto con la categoria ed ascoltare le problematiche che ogni giorno affliggono le imprese di autotrasporto e che frenano il rilancio dell'economia!**

È oltremodo preoccupante che il Ministro Toninelli, assumendo questo atteggiamento, disattenda palesemente uno dei principali punti cardine sui cui si fonda il codice che regola questo settore in caso di sciopero:

Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa



*“si rende indispensabile, per un positivo confronto che produca lo sviluppo di avanzate relazioni industriali, un **concreto impegno del Governo** a svolgere un'azione efficace tendente a realizzare: un **contenimento programmato di tutti i costi diretti ed indiretti gravanti sul settore**; una **consultazione costante, e possibilmente preventiva** delle organizzazioni firmatarie che attuano il presente codice; il raggiungimento di **obiettivi di competitività del settore in campo nazionale e comunitario**; la realizzazione di una **politica organica** che dia come risultato **profondi mutamenti strutturali del settore**”.*

Le **richieste di incontro avanzate** al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono **drammaticamente in sintonia** con gli impegni sanciti dal codice di autoregolamentazione e che coloro che si alternano alla guida di questo Dicastero, dovrebbero avere bene in mente.

Sono 117.784 (al 31.12.2017) le imprese di autotrasporto iscritte alla CCIAA; di queste di queste 81.103 (68,86% del totale) sono imprese artigiane (sino a 8 addetti): tutte rivendicano il diritto al confronto ed al lavoro!

Il sistema trasportistico italiano, è uno dei settori maggiormente colpiti dalla congiuntura economica: dal 2008 al 2017 **26.946 imprese di autotrasporto cessate**.

Per risolverlo occorrono **immediati interventi** sui **mali endemici** che lo affliggono : estrema **polverizzazione del settore, elevati costi di gestione** e conseguente **dumping sociale** perpetuato dalle imprese estere, assenza di una incisiva **politica europea** che promuova condizioni di partenza uguali per tutti, carenza di **valori indicativi di riferimento** che garantiscano sicurezza stradale ed adeguatezza sociale.

In queste condizioni in Italia “**sbarcano**” **ogni giorno flotte di camion targati Polonia, Romania, Bulgaria, Slovacchia ed altri Paesi dell’Est UE** ; in questi territori il **salario minimo** di riferimento è **inferiore a euro 500/mese** mentre il costo del gasolio per autotrazione è pari a euro 1,09 per la Bulgaria, euro 1,16474 per la Polonia e di euro 1,26 per Romania e Slovacchia. A maggio 2018 il prezzo del gasolio in Italia era pari a euro 1,50 : dai **24 ai 40 centesimi in più a litro!!**

Soltanto i **vettori polacchi, in Europa, hanno incrementato l’attività di cabotaggio del 120%** (Lituania =+109% - Repubblica Ceca = +152% - Slovacchia = +116% - dati 2014 - Fonte: ANFIA su dati Eurostat: http://www.anfia.it/allegati_contenuti/Focus_Trasporto_Merci_Su_Gomma_Febbraio2016def_2.pdf)

Per l’autotrasporto italiano con queste differenze non c’è partita!

Se a questo aggiungiamo il **riconoscimento di importi minori rispetto a quelli attesi per le deduzioni forfetarie** (aggravio sulle imposte che va da 770 a 2 mila euro per ogni impresa che guida personalmente il proprio mezzo), il previsto **taglio sul fondo destinato ai pedaggi autostradali** (48 milioni di euro in meno nel 2019 e 2020: altro che taglio sulle intermediazioni dei consorzi, come dice qualcuno) e su quello riservato al **rimborso delle accise** (fondo decurtato del 15% a partire dal 1° Gennaio 2019: **254.655.000 euro in meno**), **l’autotrasporto italiano collassa!**

Toninelli, Salvini, Di Maio ed il Presidente del Consiglio dei Ministri, **facciano la voce grossa con l’Europa** non solo per il problema degli sbarchi degli immigrati ma **anche per armonizzare le condizioni di lavoro delle imprese europee, almeno in tema di costo del lavoro e costo del carburante!**

Per ribadire che **la normativa europea che non può prevedere**, almeno sino a quando non vi siano uguali condizioni di partenza, **ulteriori liberalizzazioni**.

Il Governo italiano intervenga per **portare le imposte sul gasolio sotto il 50% del costo complessivo alla pompa** (in Italia tassazione ed accise incidono per il 59,9%, **secondo posto per maggiori imposte applicate**, prima di lei solo il Regno Unito).

I maggiori costi che devono sopportare le imprese di autotrasporto, **non aiutano certamente la sicurezza nella circolazione stradale.**

Per questo motivo si chiede al Ministro Toninelli di ripristinare, nella formula originaria pubblicata dal MIT il 24.2.2015, i **valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio.**

L'obiettivo principale di questo strumento, è quello di coniugare la libera determinazione dei prezzi di trasporto, con **l'esigenza di garantire che le operazioni di trasporto si svolgano nel rispetto delle norme di sicurezza della circolazione stradale e sociale!**

Il Governo del **Tirolo Austriaco**, il 22 Marzo 2018, ha emanato un provvedimento (per motivi ambientali) che impone il **contingentamento del transito dei mezzi pesanti in territorio austriaco; una limitazione cadenzata di 300 mezzi pesanti all'ora**, che ha creato e sta creando tutt'ora notevoli disagi alle imprese di autotrasporto che si trovano a transitare su questa direttrice di traffico : **chilometri di coda con tutto ciò che ne consegue in termini di sicurezza, impatto ambientale e diminuzione della velocità commerciale!**

Quello del Brennero e l'attraversamento del Tirolo rappresenta senz'altro l'asse più utilizzato per lo spostamento delle merci tra l'Austria e l'Italia, se al nuovo esecutivo sta veramente a cuore la convivenza con l'Europa senza vassalli e valvassori, che si **facciano rispettare anche su questo argomento e determinino il ripristino immediato della regolarità nella circolazione!**

Le imprese di autotrasporto lamentano da tempo la diffusa **carezza di personale negli organici degli uffici territoriali delle motorizzazioni** con conseguenze che, in particolare, si riversano sugli autotrasportatori in termini di **biblici allungamenti dei tempi di effettuazione delle operazioni di revisione dei veicoli pesanti che, per questi mezzi, va assolta ogni anno.**

Effetti che **ricadono sulle imprese che lavorano con l'estero** in quanto con il solo foglio che annota la revisione posticipata (rispetto alla data di scadenza prevista sul libretto di circolazione), non possono circolare all'estero, **ma anche sulla sicurezza di tutti gli operatori del settore e dell'intera comunità!**

I veicoli vengono infatti sottoposti, ogni anno, a revisione per assicurare che circolino in condizioni di massima efficienza, tale da garantire la sicurezza e da ridurre il rumore e l'inquinamento.

A tal proposito, considerato che di una efficace implementazione del personale dipendente non se ne parla (il comma 565 della Legge di Bilancio 2018, autorizza, per il 2018, l'assunzione di 80 persone : una goccia d'acqua in un oceano), si chiede al Governo di **modificare il codice della strada** in maniera tale da consentire, con i necessari accorgimenti, la possibilità di **effettuare anche le revisioni dei veicoli pesanti presso centri privati** (come già accade per i veicoli sino a 35 Q.li di massa complessiva a pieno carico).

Cambiamento dovrebbe esserci anche nei **tempi di pagamento dei servizi di trasporto: spesso da 90 a 180 giorni di attesa prima di incassare!**

Questo Governo dovrebbe coerentemente prendersi a cuore anche questa problematica, introducendo innovazioni che producano effetti concreti nella **velocizzazione dei tempi di pagamento** come quella, ad esempio, di estendere a tutti (oggi condizione valida solo per le imprese in contabilità ordinaria: legge di Bilancio 2017, commi da 17 a 23), la possibilità di **pagare le imposte solo al momento in cui viene incassata la fattura e, di rendere deducibili le fatture passive solo quando pagate.**

L'autotrasporto non merita di essere figlio di un Dio minore, neppure in termini di **fatturazione elettronica di carburanti.**

La **proroga al 1° Gennaio 2019** è stata concessa per tutte le imprese che si riforniscono presso distributori stradali di carburanti ma **non a quelle che attingono alle cisterne private come nel caso delle numerosissime**

aziende di autotrasporto che aderiscono a consorzi e cooperative che, oltretutto **sono ancora in attesa di avere chiarimenti operativi come nel caso della c.d. “compensazione”** (tra la fattura emessa dal consorzio per la vendita del carburante e quella del consorziato per i servizi di trasporto prestati).

Una disparità di trattamento che crea disagi e confusione e che pertanto si chiede di recuperare **estendendo la proroga anche a chi effettua il rifornimento presso cisterne private di carburante.**

Incertezza e difformità di comportamento sono state denunciate anche in materia di modalità di **rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali**.

La Direttiva MIT n°293/2017, del 15 Giugno 2017, la cui elaborazione si è avviata dopo che l'incidente del 28.10.2016 in cui era stato coinvolto un trasporto eccezionale di coils e che aveva fatto riemergere tutte le difficoltà mai risolte di questo comparto, **non ha ottenuto l'effetto desiderato, la situazione di criticità è rimasta immutata se non peggiorata perché nessun Ente si vuole assumere responsabilità.**

La stragrande maggioranza degli enti territoriali è **ben lungi dalla realizzazione di un “catasto delle strade” (1992= Art. 401, DPR 495/92 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada)** che indichi i transiti più sicuri e, gli oneri per l'effettuazione delle opportune e preliminari verifiche, confliggono, spesso, con le disponibilità economiche degli Enti territoriali; da ciò deriva un **maggiore irrigidimento delle procedure e la richiesta sistematica di asseverazioni dello stato delle infrastrutture a carico delle imprese richiedenti l'autorizzazione al transito.**

Lo sportello unico previsto dalla Direttiva per dare ai vari enti **uniformità di comportamenti, è stato attuato da pochissime virtuose realtà territoriali, occorre che il Governo ne stimoli la sua attuazione.**

Il problema del transito in sicurezza nelle infrastrutture viarie, non riguarda soltanto i trasporti eccezionali e/o in condizioni di eccezionalità.

Le criticità di ponti, cavalcavia e sovrastrutture viarie che sistematicamente stanno emergendo in più parti del sistema stradale italiano, **rischiano di isolare regioni importanti come, ad esempio, quelle che interessano i due versanti del fiume Po' (Lombardia - E. Romagna).**

Queste carenze **frenano irrimediabilmente lo sviluppo delle economie che interessano il Paese**, il Ministro Toninelli non può esimersi da un intervento immediato in materia.

Così come non si può ulteriormente lasciare in sospeso un intervento organico in tema di **“divieti di circolazione”** che riesca a **contemperare le esigenze di sicurezza stradale, con gli effetti che i divieti stessi determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.**

La normativa di riferimento è purtroppo datata e ogni anno le rappresentanze vettoriali ma anche della committenza e della logistiche, sollecitano il Ministero a **impostare integralmente e su basi diverse il calendario dei divieti, affinché i giorni dei divieti non siano oggetto di continue negoziazioni** con i Ministeri dei Trasporti (competente alla decretazione) e dell'Interno (Prefetture e Polizia Stradale), con ANAS e AISCAT (gestioni stradali e autostradali), e le **deroghe possano essere autorizzate su basi di maggiore certezza**, soprattutto per quanto riguarda i trasporti di merci deperibili (agro-alimentare), le esigenze di continuità produttiva (cicli industriali), logistica (intermodalità e trasporti internazionali) e commerciale (grande distribuzione e e-commerce).

Ad esempio, il TAR del Lazio si è recentemente pronunciato in merito al ricorso presentato dal CODACONS in materia di divieti di circolazione ed in particolare sulla **possibilità di conseguire permessi in deroga.**

A seguito di tale sentenza, alcune Prefetture hanno sospeso il rilascio dei permessi in deroga in attesa di determinazioni – precisazioni del Ministero competente determinando **difficoltà operative e danni economici a tutte le imprese dei settori interessati.**

L'autotrasporto italiano si auspica che, quanto prima, sia convocato dal **Ministro Toninelli** , **avviando così un percorso per dare la giusta attenzione anche a queste tematiche** che sono parte importante delle esigenze complessive del settore.

Rispetto a tutto ciò ed ai conseguenti sviluppi sulla proclamazione di fermo, qualsiasi decisione si prenderà, un cosa è certa: **va preservata l'unitarietà della categoria!**

Il valore e l'efficacia dell'azione collettiva non possono **misurarsi** sulla base degli individualismi, su criteri formali di maggioranza relativa dei consensi bensì, **sulla forza di un pluralismo vitale e costruttivo che sappia affrontare pazienti negoziazioni e garantire il risultato a tutti !.**

In caso contrario sarà la fine perché, come in una "matriosca", oggi ci sfilano le deduzioni, domani i pedaggi e le accise, dopodomani la formazione e gli investimenti e, alla fine: **perdiamo la capacità e la forza di rappresentanza!**

Gli effetti sarebbero deleteri per tutti!!

Vi informeremo tempestivamente sugli sviluppi della proclamazione di fermo che emergeranno dagli incontri che sicuramente verranno convocati in questi giorni.

f.to Mauro Concezzi
Responsabile Nazionale