



**FITA**

**Unione Nazionale Imprese di Trasporto**

**Sede Nazionale**

00161 Roma – Via G. A. Guattani 13

Tel (06) 441881

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

Prot. 122/MC/mti

Roma, 21 ottobre 2011

- **Alla Presidenza CNA Fita**
  - **Al Consiglio Nazionale CNA Fita**
  - **Ai Presidenti Regionali CNA Fita**
  - **Ai Resp.li Reg.li e Prov.li CNA Fita**
  - **Agli imprenditori degli autoservizi pubblici non di linea**
- 

**Oggetto: Liberalizzazioni e Autotrasporto – La posizione della CNA Fita**

Cari Colleghi,

in un quadro congiunturale che non allenta la morsa, il Governo è chiamato, da più parti, a prendere provvedimenti che possano concretamente contribuire ad una inversione di questa drammatica situazione.

In questo contesto ed in prossimità dell'emanazione del Decreto Sviluppo, torna in auge il tema delle liberalizzazioni.

Cercando di mettere da parte interessi parziali che soddisfano pochi e penalizzano tutti, la CNA FITA ritiene che non sempre una maggiore liberalizzazione porta ad un maggiore sviluppo, sia perché possono esservi effetti redistributivi che nel lungo periodo bloccano lo sviluppo, sia perché la specializzazione e la qualificazione può contrastare lo sviluppo di quei settori dove il Paese ha uno svantaggio.

Il nostro settore (trasporto merci) docet : nel corso del tempo, con la scomparsa delle licenze per singolo veicolo, con un colpo di spugna sulle tariffe a forcilla, l'autotrasporto ha subito una graduale liberalizzazione senza che né il settore né il Paese ne abbia tratto sostanziali benefici, anzi.

Nel nostro caso, va poi detto che se di liberalizzazione si deve parlare, essa deve essere condivisa e ricercata, con soluzioni di omogeneità, a livello UE altrimenti si rischia di proseguire nella politica delle decisioni tampone ed emotive che potrebbero arrecare solo ulteriori danni.

In queste condizioni è ad esempio impensabile una liberalizzazione del trasporto merci in conto proprio: è semmai auspicabile una regolamentazione che contenga la consolidata e diffusa concorrenza sleale di questi operatori.



**Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa**

Siamo consapevoli dell'esigenza di introdurre misure appositamente mirate a semplificare la procedura di avvio all'attività imprenditoriale ma, vista la complessità dei requisiti professionali, organizzativi ed economici dell'autotrasporto, CNA FITA, ritiene opportuno ed utile mantenere in capo alla Pubblica Amministrazione la competenza di accertamento preventivo di tali requisiti.

È il caso di ricordare che il settore è estremamente polverizzato e che, nonostante l'accesso al mercato (l'esercizio dell'attività) sia vincolato dal principio " un'impresa cessa – un'impresa entra ", l'art. 2, comma 227, della Legge 24 Dicembre 2008 2007 n° 244 – Legge finanziaria 2008 – e le successive circolari interpretative, lasciano aperte diverse alternative per l'ingresso di nuove imprese:

- a) *aver acquisito per cessione di azienda altra impresa che cessi l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi*
- b) *aver acquisito l'intero parco veicolare, purché composto di autoveicoli di categoria non inferiore ad euro 3, da altra impresa, che cessi l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi;*
- c) *aver acquisito in disponibilità (proprietà, leasing, usufrutto, patto di riservato dominio) ed "immatricolato" autoveicoli o complessi veicolari per il trasporto di cose di categoria non inferiore a euro 3 e per una massa complessiva totale non inferiore a 80 tonnellate, in regola per la circolazione.*

L'ulteriore dilatazione dell'offerta di trasporto conseguente ad una eventuale abolizione del principio "una impresa cessa, una impresa entra", non farebbe altro che contribuire all'avvitamento verso il basso dei già inesistenti risultati economici conseguiti dalla oltre 100.000 imprese italiane e, contemporaneamente, alla crescita dell'insicurezza nella circolazione stradale.

Per ciò che riguarda poi la liberalizzazione dei servizi pubblici non di linea, occorre premettere che il servizio Taxi/NCC già oggi è di fatto liberalizzato e privatizzato e che non esiste monopolio in quanto ad una persona può essere assegnata una sola licenza per una sola autovettura (anche nelle Regioni, nei limiti dei contingenti assentibili dai Comuni e disponibili, non risultano assegnate tutte le licenze Taxi e le autorizzazioni NCC in quanto i concorsi, banditi dai Comuni, vanno parzialmente deserti).

Va inoltre aggiunto che il servizio Taxi fa parte di quelle attività soggette a restrizioni ed eccezioni applicabili, per motivi di interesse generale, dall'ordinamento comunitario (direttiva servizi 123/2006 CE considerando 21 e 33, in combinato disposto). Oggi il servizio viene svolto sulla base di questi principi Comunitari, recepiti dal nostro ordinamento con il DLgs n. 59/2010 (art.6), applicati in tutti gli Stati europei, nessuno escluso, dove il servizio non è liberalizzato ma al massimo svolto con regole più o meno stringenti in funzione delle caratteristiche sociali, economiche e di armonizzazione fiscale tra gli operatori di trasporto persone, peculiari e specifiche di ogni Stato membro.

Con le manovre di luglio ed agosto c.a. (rispettivamente L. 111/2011 art. 29, commi 1 e 1 Bis - L. 148/2011 art. 3, commi 6-7-8-9-11-11 Bis), il Governo ed il Parlamento sono già intervenuti in maniera incisiva nel settore del trasporto pubblico non di linea. Queste norme di semplificazione, liberalizzazione e sviluppo, non hanno ancora esplicato la loro efficacia in quanto saranno recepite da Regioni, Province e Comuni, nei tempi stabiliti in tali provvedimenti. Vengono pertanto introdotti elementi di incertezza che per loro natura non si possono tradurre in sviluppo e crescita

e, nell'attesa di comprenderne il loro sviluppo normativo, determinano una conseguente stagnazione del settore.

Inoltre, se alle richiamate norme di luglio ed agosto, si dovesse aggiungere qualche ulteriore e specifico elemento da inserire nell'imminente Decreto Sviluppo, saremmo di fronte ad una stratificazione di norme che, a nostro avviso, comporterebbe un sicuro ingorgo di provvedimenti e che, invece di tradursi in una semplificazione del settore, in realtà la renderebbe vana.

Si evidenzia che per intervenire su una materia regolata da una normativa tecnica specifica e rigorosa, soggetta a disposizioni di carattere Comunitario, risulta necessario intervenire attraverso un provvedimento organico mediante un auspicabile confronto con i Ministeri tecnici competenti.

Sul tema liberalizzazioni, la CNA FITA non ha posizioni precostituite ma auspicherebbe una inversione di tendenza circa il coinvolgimento nella partecipazione ai tavoli di confronto.

Oltre che sulla specifica materia, potrebbe contribuire ad individuare filoni e portare proposte di liberalizzazioni che, a nostro avviso, inciderebbero concretamente e consistentemente per una inversione di marcia del Paese:

- Carburanti
- Assicurazioni
- Ordini professionali
- Banche

Cordiali saluti

**(f.to) La Presidente Nazionale  
Cinzia Franchini**

**(f.to) Il Coordinatore Nazionale  
Mauro Concezzi**