



Roma, 30 marzo 2020

**Ministero delle Infrastrutture e
dei trasporti
Ufficio di Gabinetto**

**Capo di Gabinetto
Dott. Alberto Stancanelli
segr.capogabinetto@mit.gov.it**

**Ministero della Salute
Ufficio di Gabinetto**

**Capo di gabinetto,
Pres. Goffredo Zaccardi:
segr.capogabinetto@sanita.it**

**Ministero dell'Interno
Ufficio di Gabinetto**

**Capo di Gabinetto
Pref. Matteo Piantedosi
gabinetto.ministro@interno.it**

Oggetto: misure tecnico-operative urgenti per assicurare la piena funzionalità delle aziende di autotrasporto per conto di terzi

Spett.li Capi di Gabinetto,

le scriventi Associazioni hanno fortemente apprezzato quanto posto in opera dal Governo e, più specificamente dai Vostri Ministeri per evitare che le imprese di autotrasporto di merci, impegnate quotidianamente ad assicurare il rifornimento di prodotti alimentari e di beni essenziali per la cittadinanza, oltre che di quanto necessario al mantenimento, nei limiti in cui ciò è stato consentito, della macchina produttiva del Paese.

Le misure di posticipazione delle scadenze decise con i successivi provvedimenti di queste settimane hanno permesso di risolvere una parte notevole delle problematiche lamentate dalle imprese e tuttavia rimangono alcune questioni che, ove non immediatamente affrontate, possono ridurre, anche di molto, l'efficienza del settore e, di conseguenza, delle filiere produttive e di distribuzione.

Tra le questioni sopraccennate, che occorre siano affrontate con la dovuta urgenza, siamo ad indicare:

1. NOTIFICA ALLA UE ED I PAESI MEMBRI DELLE PROROGHE STABILITE:

si richiede che, ove non sia ancora stato effettuato, venga notificato con urgenza alla Commissione UE ed agli Stati membri, che, in conseguenza delle difficoltà operative e sanitarie conseguenti all'emergenza COVID19, tutta una serie di documenti necessari alla corretta esecuzione del trasporto – sia personal dell'autista (patente, CQC, Carta tachigrafica, CFP ADR, ecc.,) sia del veicolo – non hanno potuto essere rinnovati nei tempi previsti e godono, per effetto delle norme urgenti via via emanate – di proroghe ufficiali, che, in quanto tali, devono far stato anche per le autorità di controllo dei diversi Paesi.

La ratio della richiesta è quella di evitare, come è già accaduto, contestazioni e conseguenti pesanti ritardi, da parte delle autorità di controllo dei Paesi membri. Tale notifica potrebbe inoltre essere riassunta in una apposita nota del MIT che i conducenti potrebbero conservare sul proprio veicolo ad ogni buon conto.

2. REVISIONE DEI VEICOLI IMPEGNATI NEI TRASPORTI INTERNAZIONALI:

si richiede di consentire, tra le attività previste come indifferibili dal Decreto del Direttore del Dipartimento per i trasporti la navigazione gli affari generali ed il personale prot. 1735 del 23 marzo scorso, anche le attività di revisione dei veicoli limitatamente ai veicoli che effettuano, nel corrente periodo, trasporti in ambito internazionale.

La ratio della richiesta è di per sé evidente: la procrastinazione delle revisioni consentita alla generalità dei veicoli con il comma 4 dell'art. 92 del D.L. 17/03/2020 n. 18 se consente la circolazione nel territorio nazionale dei veicoli nonostante la scadenza della revisione annuale, non risulta in alcun modo sufficiente per consentire loro la circolazione all'estero e, segnatamente nei <paesi dell'Unione.

Non ritenendo possibile che in tempi brevi si sia in grado di adottare – tanto a livello unionale che tramite accordi bilaterali – il riconoscimento dello stato di eccezione che ha motivato la posticipazione delle scadenze di revisione, sembra alle scriventi Associazioni che l'unica strada possibile per consentire di non interrompere i già sin troppo maltrattati traffici internazionali effettuati dai nostri vettori, sia quella di inserire le attività di revisione per i veicoli destinati al trasporto internazionale tra quelle urgenti ed indifferibili, nonostante la riduzione di attività degli UMC.

3. DEROGHE ALLE NORME DEL REGOLAMENTO (CE) 561/2006:

si richiede di consentire alle imprese di trasporto una deroga temporanea ai tempi di guida e di riposo previsti dal Regolamento.

In Italia, a differenza che in pressoché tutti gli altri Paesi UE, non è stata ancora utilizzata la previsione di una deroga temporanea alle norme che regolano i tempi di guida e di riposo contenute nel Regolamento 561/2006/CE.

Tali deroghe sono riepilogate ufficialmente alla url: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/temporary-relaxation-drivers-covid.pdf>

Si richiede quindi che si possa introdurre, attraverso un apposito D.M. le seguenti deroghe al Reg. 561/2006/CE:

- Art. 6 (1): sostituzione del limite massimo di guida giornaliera di 9 ore con uno di 11 ore;
- Art. 6 (2): sostituzione del limite massimo di guida settimanale di 56 ore con uno di 60 ore;
- Art. 6 (3): sostituzione del limite massimo di guida bisettimanale di 90 ore con uno di 100 ore;
- Art. 8 (1): riduzione del riposo giornaliero ordinario da 11 a 9 ore;
- Art. 8 (6): almeno due periodi di riposo settimanali ridotti in due settimane consecutive rinviando il periodo di riposo regolare alla terza settimana senza compensazione per i due precedenti riposi settimanali ridotti

La ratio della richiesta deriva dal fatto che ai conducenti i veicoli delle imprese di trasporto italiane che continuano ad operare, e segnatamente a quelle addette alla distribuzione dei beni essenziali, ma anche a quelle che operano in ambito portuale per lo sbarco, l'imbarco e il trasporto a destinazione dei container, è richiesto un supplemento di sacrificio rispetto a quello che già abitualmente essi sopportano sulle strade del Paese e su quelle europee.

In effetti, a causa della complessità delle operazioni imposte dall'esigenza di evitare ogni possibile contagio e di applicare in modo pieno le linee guida per il settore recentemente adottate con l'intesa tra MIT, Associazioni datoriali e OO.SS. dei lavoratori, i tempi per l'esecuzione dei singoli servizi di trasporto si sono notevolmente dilatati.

La maggiore elasticità serve a consentire anche ai conducenti di raggiungere le proprie case dopo il lavoro o perlomeno un'area attrezzata con servizi igienici e disponibilità di pasti che in questa fase di emergenza sono di difficile reperimento.

Peraltro, su tali deroghe si è espresso favorevolmente anche il recente Consiglio dei Ministri dei trasporti e analoga espressione di disponibilità si è avuta, nei giorni scorsi, dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, per cui non riteniamo possano esserci ostacoli alla loro tempestiva entrata in vigore e alla conseguente notifica alla Commissione UE.

4. CRONOTACHIGRAFO. ANNOTAZIONE CAUSALE DEROGHE:

si richiede che, con la denominazione "causale Covid19" venga definita la procedura per la registrazione manuale, ad opera dell'autista del veicolo, dell'utilizzo della deroga al fine di poter fornire fonte di prova alle Autorità ed agli Enti deputati al controllo del rispetto delle prescrizioni del Regolamento 561 e degli art. 174 e 179 del C.d.S, tale da esimere l'autista e l'impresa dalle eventuali sanzioni.

La recente emanazione di Una Circolare da parte della D.C. Polstrada del Ministero dell'Interno che impone di non sanzionare i conducenti provenienti dall'estero che non abbiano – nel rispetto delle deroghe stabilite dai diversi Paesi – rispettato le norme del Regolamento (CE)561/2006, mentre ai nostri autisti, per la stessa ragione, vengono imposte pesanti sanzioni sta creando notevole sconcerto e disappunto tra i conducenti e i titolari delle imprese italiane che si domandano se valga davvero la pena di impegnarsi così a fondo senza neppure una minima garanzia di copertura istituzionale.

La richiesta soprariportata è, oltre tutto, particolarmente importante in quanto, com'è noto, i controlli ad opera delle Autorità e degli Enti possono essere effettuati anche a distanza di giorni e fino ad un anno dalla data in cui detta deroga è stata usufruita.

5. MANCATA CONSEGNA CARTE TACHIGRAFICHE:

si richiede che, nel caso di mancata consegna nei tempi previsti, della nuova carta tachigrafica all'interessato che ne abbia fatto domanda, l'autista possa eseguire le annotazioni previste dall'art. 35 del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio 4 Febbraio 2014, N. 165/2014/UE e che tale pratica possa continuare anche oltre i 15 giorni previsti, sulla base della "impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo" prevista dall'art. 29 del citato Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio 4 Febbraio 2014, N. 165/2014/UE a condizione che il conducente possa esibire prova dell'avvenuta richiesta di sostituzione

Si richiede altresì che di tale situazione eccezionale sia data opportuna notificazione alla Commissione Europea, affinché faccia stato nei confronti delle autorità dei Paesi dell'Unione.

La ratio della richiesta risiede nella dichiarata impossibilità, per le Camere di Commercio, di assicurare la tempestiva sostituzione delle carte tachigrafiche degli autisti, una volta giunte a scadenza.

Sebbene per quanto attiene al trasporto nazionale, a fornire opportune indicazioni che possano consentire di evitare l'irrogazione di sanzioni che non avrebbero ragion d'essere in quanto la dimostrazione di aver avanzato domanda di sostituzione per rinnovo costituisce prova evidente della volontà del conducente di rispettare quanto previsto dalla normativa.

Tuttavia, tali indicazioni non mettono al riparo il conducente nel caso di controlli da parte delle autorità estere e d'altra parte il mancato rinnovo della carta costituisce un elemento di irregolarità desumibile, anche a posteriori, dalla lettura dei tracciati tachigrafici.

6. DIVIETI DI CIRCOLAZIONE FUORI DEI CENTRI ABITATI:

si richiede che vengano tempestivamente emanate le disposizioni di annullamento dei divieti di circolazione al di fuori dei centri abitati previsti per i veicoli di massa superiore a 7,5 ton. dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 12/12/1919, n. 578, a tutto il 26 aprile.

La ratio della richiesta è immediatamente intuibile e del resto il Ministero ha già provveduto a sterilizzare i divieti previsti per le giornate del 15, 22, 29 marzo e 3 aprile.

Un prolungamento della sterilizzazione dei divieti fino a tutto il mese di aprile servirà, nelle opinioni delle Associazioni scriventi, sia a consentire il proseguo delle operazioni di rifornimento della popolazione nel caso il contagio epidemico non si mostri in flessione, sia, ancor più, se, superata la fase acuta dell'epidemia, si dovesse metter mano all'auspicata ripartenza economica del Paese.

7. AREE DI SOSTA ATTREZZATE PER VEICOLI PESANTI:

si richiede che la lettera c) dell'art. 1 del Ordinanza del Ministero della Salute 20 marzo 2020 recante "Ulteriori misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale" pubblicata sulla G.U. Serie Generale , n. 73 del 20 marzo 2020 sia modificata per ricomprendere, tra gli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande che tale Ordinanza prevede possano rimanere aperti, sia pure con limitazioni, anche gli esercizi situati all'interno di Aree di sosta attrezzate per il trasporto di merci non situate nel sedime autostradale.

La ratio della richiesta è facilmente intuibile ove si consideri che tali aree sono state costruite per consentire ai conducenti di veicoli pesanti in circolazione di poter godere di servizi di ristorazione e di cura della persona atti a rinfrancarli e ristorarli in modo adeguato e specificamente mirato a tale particolare utenza.

Peraltro, proprio per le loro caratteristiche, tali aree si trovano spesso al di fuori del tracciato autostradale, ma nelle immediate adiacenze dei principali caselli di entrata ed uscita del traffico pesante.

La adozione di tale modifica all'Ordinanza consentirebbe di permettere ai trasportatori italiani ed anche a quelli esteri che percorrono in questo periodo le nostre strade, di poter fruire di un livello di servizi assolutamente superiore a quello assicurato dalle generiche aree di servizio autostradali e permetterebbe, stante l'esistenza di apposite e ben delimitate aree e piazzole per la sosta dei veicoli, di assicurare quel distanziamento che è alla base delle linee guida di profilassi per il contenimento del COVID19 nell'autotrasporto.

8. AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI:

si richiede, ad ogni buon conto, che sugli stessi percorsi autostradali siano individuate alcune aree di servizio strategiche da mantenere aperte ad ogni costo, anche utilizzando, allo scopo, eventuali risorse della Protezione civile.

Va infatti tenuto in conto il fatto che anche le aree autostradali che, sulla carta, avrebbero potuto rimanere aperte, non sempre lo sono in quanto i gestori lamentano la scarsa convenienza economica a tenere aperti tutti i servizi a fronte di una domanda assai ridotta.

9. STOCCAGGIO MERCI:

si richiede di specificare che per le imprese le cui attività di produzione sono sospese in forza del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 marzo 2020 come modificato dal Decreto del Ministro per lo Sviluppo economico del 25 marzo 2020, la sospensione riguarda esclusivamente le attività di produzione, ma consente lo stoccaggio delle materie prime e dei semilavorati necessari alla ripresa della produzione.

La ratio della richiesta sta, da un lato, nell'esigenza di non lasciare queste imprese, vitali per la ripartenza del paese, senza i materiali necessari alla ripartenza; dall'altro per consentire al sistema logistico italiano – e segnatamente a quello portuale e containeristico – di evitare il collasso derivante dall'impossibilità di stoccaggio dei materiali che comunque continuano ad arrivare via mare, via ferrovia o via strada in forza di ordinativi pregressi delle aziende oggi chiuse per decreto.

10. PROCEDURE DI VISITA E PROVA AI FINI DELL'IMMATRICOLAZIONE DEI VEICOLI COMMERCIALI:

si richiede di inserire tali operazioni, tra le attività previste come indifferibili dal Decreto del Direttore del Dipartimento per i trasporti la navigazione gli affari generali ed il personale prot. 1735 del 23 marzo scorso.

La ratio della richiesta risiede nella necessità di numerose imprese di autotrasporto di potersi urgentemente dotare di veicoli aggiuntivi a quelli già da esse utilizzati, allo scopo di rispondere alle richieste di rifornimento – con particolare riguardo alle derrate deperibili ed ai generi alimentari – derivanti dalla situazione di lockout connessa alla battaglia per il contenimento del virus COVID19. Tale esigenza di immatricolazione di nuovi veicoli è oggi sostanzialmente resa impossibile dalle note difficoltà operative del UMC, per cui l'inserimento di tale fattispecie tra le attività indifferibili potrebbe consentirne lo sblocco.

11. TRASPORTO ANIMALI VIVI:

si richiede un urgente intervento formale nei confronti degli Organi preposti al controllo di tale specifico trasporto e a garanzia della regolarità del controllo veterinario

La ratio della richiesta è che, nonostante le autorizzazioni in questione godano della proroga di validità prevista in via generale dall' art.103 del D.L. n.18/2020 (D.L. "Cura Italia"), vengono espressi dubbi sul fatto che tale proroga abbia effetto anche sul certificato di idoneità per conducenti guardiani (patentino in possesso dell'autista) e sui tutte le autorizzazioni settoriali (autorizzazione tipo 2, allegati vari, autorizzazione mezzo a motore, rimorchio, ecc...).

12. TRASPORTI ECCEZIONALI:

si richiede una urgente conferma da parte del Ministero dei Trasporti ai proprietari delle strade e ai concessionari autostradali del fatto che le autorizzazioni ai trasporti eccezionali godano della proroga di validità prevista in via generale dal DL Cura Italia (art.1033 DL n.18/2020);

La ratio della richiesta sta nel fatto che, da quanto ci risulta, sia la Polizia Stradale che ANAS e AISCAT, hanno già precisato che in assenza di un formale atto del MIT non possono ritenere applicabile la disposizione.

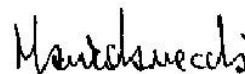
Spett.li Capi di Gabinetto,

siamo certi che, da parte dei Vostri Ministeri sarà fatto tutto quanto necessita per assicurare le condizioni più favorevoli al perseguimento dell'obiettivo primario di eliminare ogni difficoltà allo svolgimento della parte fondamentale, nella catena logistica dell'approvvigionamento di beni essenziali al Paese, che compete alle imprese di autotrasporto dalle scriventi Associazioni rappresentate.

Con questo convincimento attendiamo un riscontro tempestivamente positivo alle richieste sopra formulate e, ne siamo certi "Andrà tutto bene!".

Distinti saluti.

P. le Associazioni



Mauro SARRECCHIA