

QUI BRUXELLES

Notizie dall'Europa



N° 7 - 2013

Indice

1. Francia: autotrasporto

- Situazione economico-finanziaria
- Costi esterni
- Ecotassa

2. Ungheria: il trasporto merci

- Dati generali
- Trasporto Merci
- Accise
- Vignetta
- Incidentalità

3. Infrastrutture portuali

- Porto di Algeciras
- Canale di Panama

4. La legislazione europea

- Pesi e dimensioni
- Aiuti di Stato De-minimis
- Distacco
- Tachigrafo
- Violazioni commesse all'estero
- Corridoio Genova-Rotterdam

5. Rapporti con le altre associazioni

6. Focus sulle priorità Anita

1. Francia: autotrasporto

La situazione economico-finanziaria

La Banca di Francia¹ ha effettuato una indagine su 5.054 imprese di autotrasporto che rappresentano il 62,6% dei dipendenti ed un giro d'affari pari al 60,5% del totale. Se ne fornisce una sintesi.

L'8% delle imprese che ha più di 100 dipendenti, assicura il 44% del totale delle attività trasportistiche.

L'83% delle imprese ha meno di 50 dipendenti.

Il traffico stradale ha subito nel 2012 una caduta del 22% e si è posizionato allo stesso livello del 1999.

Il livello di esportazione è sceso al 7,3% a fronte del 19,1% del totale delle importazioni.

Il costo del gasolio ha inciso sul tasso di valore aggiunto evidenziandone una stretta correlazione.



Nel 2009, ad una diminuzione del costo di 22€/hl ha fatto riscontro un aumento (+2%) del valore aggiunto, contrariamente a quanto è accaduto nel 2012 quando, ad un aumento del 33,7% del costo del gasolio è corrisposta una diminuzione del tasso di valore aggiunto (-4%). Inoltre, è aumentata la percentuale di ricorso all'appalto dei servizi di trasporto (+16%).

Il margine di manovra dopo il pagamento dei salari si è ridotto nel periodo 2009-2012 (-12%).

Le imprese con risultati positivi si sono ridotte dall'80% nel 2007 al 59% nel 2012.

¹ Banque de France – Direction Regional – Lille – Etude FNTR – octobre 2013.

Costi esterni

L'insieme del trasporto merci ha un tasso di copertura dei costi esterni pari al 240%. Rapportando le cifre al solo trasporto pesante (>3,5t) il tasso di copertura dei costi infrastrutturali sale al 440%. Calcolando circa 2 miliardi di euro per il costo delle esternalità (emissioni CO2, rumore ed incidentalità) e sommando il costo infrastrutturale di 1,3 miliardi di euro, il tasso di copertura dei costi esterni, pari a 5,7 miliardi di euro di imposte specifiche, si attesta intorno al 170%. Ciò è quanto emerge da una rilevazione effettuata per conto della FNTR² e dimostra che il trasporto merci è in credito verso lo Stato, non in debito.

Ecotassa

La tassa sui veicoli pesanti che transitano sulle autostrade francesi è stata prorogata ancora e non entrerà più in vigore il 1° gennaio 2014. Il ritardo nel completamento delle operazioni d'installazione dei sistemi di bordo e nella validazione del funzionamento, uniti alle richieste da parte dei caricatori di non dare corso alla maggiorazione forfettaria (ribaltamento automatico in fattura della tassa), insieme al timore di creare condizioni di concorrenza sleale, hanno contribuito a far prendere questa decisione.

2. Ungheria: il trasporto merci

Dati generali³

L'Ungheria produce circa 64milioni di PIL pro capite (SPA⁴ su base 100 nell'UE27).

Il tasso di disoccupazione è pari a 11,3%, il salario minimo è di 326,42€, mentre quello medio è di 774,63€.

È un Paese fortemente proiettato all'esportazione che prevede agevolazioni fiscali per imprese straniere e una rete infrastrutturale di livello. La lunghezza delle autostrade è stata raddoppiata anche con sovvenzioni dell'Unione europea (6 miliardi di euro tra il 2007 e il 2013).

² Rémy Prud'homme Professore emerito all'Università di Parigi 12.

³ CNR, *Le transport routier de marchandises Hongrois etude - edition 2013.*

⁴ *Standard di Potere d'Acquisto.*

Trasporto Merci

Il Paese conta 16.477 imprese con 62.390 dipendenti.

Il volume delle merci trasportato è di 30.762 mld t/km di cui 22,997 sono destinate ai trasporti internazionali (pari al 66% del totale).

Il trasporto in conto terzi rappresenta l'89,1% del totale.

La distanza media percorsa è di 77 Km nel trasporto nazionale e 730 Km in quello internazionale.

Le percorrenze a vuoto sono il 20,5% nel conto terzi (di cui l'11% nell'internazionale) ed il 31,4% nel conto proprio.

Il cabotaggio attivo è di 550 milioni t/Km ed il passivo di 71 milioni di t/Km con un tasso di penetrazione dello 0,67%.

Il chilometraggio annuo (combinazione da 40t) è di 134.800 su 238 giorni di lavoro annuo e 1.980 ore di guida con un costo medio del conducente pari a 18.957€. Da rilevare che una parte sostanziale del costo è rappresentato da un bonus di "condotta ecologica" esente da tassazione (333,33 €/mese). Il contratto collettivo è valido per il solo trasporto e non è obbligatorio.

Accise

Il livello delle accise è di 387,30€/1000lt con un rimborso di 5,96€/1000lt (gasolio professionale).

Vignetta

È il sistema di pedaggio attualmente vigente in Ungheria che si affianca al pagamento elettronico dei pedaggi sui 6.513 Km di autostrade e strade di scorrimento veloce. Questo nuovo tipo di pedaggio porterà alle casse dello Stato circa 500 milioni di euro.



Il trasporto ungherese soffre della concorrenza di altri Paesi, nel particolare di Ucraina e Russia, i quali hanno costi ancora più bassi ed utilizzano gasolio al costo di 0,65€/lt contro 1,18€/lt cui deve far fronte il trasportatore ungherese.

Incidentalità

Il livello di incidentalità causata dai veicoli pesanti rappresenta circa il 10 % del totale. Nel 2011 gli incidenti causati da veicoli pesanti sono stati 1.517.

3. Infrastrutture portuali

Algeciras

Il porto spagnolo si sta attrezzando per la movimentazione dei container trasportati da navi del tipo tripla E da 18.000 TEUs. La dotazione di 4 nuove gru dedicate a tali tipi di traffici è pronta e operativa. L'attracco delle suddette navi è avvenuto nei primi giorni di novembre. Sono molti i porti continentali che hanno ricevuto la visita preventiva di navi di grandi capacità: Göteborg, Copenaghen, Bremerhaven, Rotterdam, oltre l'inglese Felixstowe.



Canale di Panama

I lavori di ampliamento del canale sono a circa il 70% del totale. Le due entrate sono già pronte per accogliere navi Post Panamax. Il terminal Panamanian ha movimentato 6,5 milioni di TEUs nel 2011 che arriveranno a 8 e 12 milioni rispettivamente nel 2015 e 2020.

4. La legislazione europea

Pesi e Dimensioni

Durante un incontro con gli assistenti dei Parlamentari italiani della Commissione trasporti, cui erano presenti anche quelli di due Parlamentari spagnoli oltre all'Associazione CETM ed il Presidente di ETF⁵, è stata presentata la posizione di ANITA. La presentazione è stata il corollario della lettera che il Presidente Arcese aveva inviato a suo tempo a tutti i Parlamentari.



Successivamente, il relatore ha presentato il suo documento di lavoro nel quale alcune delle nostre richieste sono state accolte ed entro fine novembre saranno presentati alcuni emendamenti che conterranno le richieste dell'Associazione in materia di pesi e dimensioni. Sono stati coinvolti: Confindustria Bruxelles, Ferrovie dello Stato – per le implicazioni nel combinato – e l'Associazione delle ferrovie europee. Sulla possibilità di traffico transfrontaliero degli EMS (combinazioni da 25,25 mt) il Relatore si è dichiarato contrario ed esiste una spaccatura all'interno della Commissione. Le 14 associazioni di Olanda, dei Paesi Scandinavi e della Norvegia hanno preso posizione a favore ovviamente.

Aiuti di Stato de-minimis

ANITA ha partecipato, insieme ad Anfia e a Confindustria, alla consultazione. Abbiamo confermato l'orientamento dell'Associazione a favore dell'aumento del limite a 200.000€ (oggi pari a 100.000€) e sulla possibilità di aiuti per l'acquisto di veicoli, oggi esclusi da tale misura. Considerando l'orientamento prevalente contro il trasporto stradale, difficilmente tale richiesta potrà essere accolta.

⁵ *Federazione Europea dei Sindacati dei Trasporti.*

Distacco

Non sembra che ci siano spazi, almeno nel breve periodo, per un accordo tra Parlamento e Consiglio sull'impostazione dei controlli sia nel distacco sia nella somministrazione.

Tachigrafo

Il testo approvato dopo tanti mesi di discussione è così difficile e complesso che ad oggi, a distanza di tempo dall'approvazione della proposta di Direttiva, ancora non esiste una versione ufficiale.



Violazioni commesse all'estero

Dall'8 novembre gli Stati membri si scambiano le informazioni relative a violazioni particolarmente gravi commesse nel proprio territorio da parte dei conducenti di altri Paesi. Le violazioni riguardano: il mancato rispetto dei limiti di velocità, il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza, guida in stato di ebrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, uso illegittimo delle corsie di emergenza e del telefono cellulare durante la guida, nonché il mancato rispetto dei semafori e il mancato utilizzo del casco per i motociclisti.

Corridoio Genova-Rotterdam

Su invito del Consolato e dell'Ambasciata svizzeri, ANITA ha partecipato alla presentazione del corridoio Genova-Rotterdam. Gli aspetti toccati hanno riguardato i finanziamenti ed i termini di costruzione. Le tratte italiane di accesso sono lontane dalla realizzazione (terzo valico appenninico al 2020, collegamento Seregno-Bergamo e quadruplicamento Chiasso-Seregno al 2030). I finanziamenti sono in misura minima rispetto ai costi (in totale 3 miliardi di euro contro 10,236 miliardi di euro). La Svizzera ha confermato il finanziamento all'Italia, pari a 120 milioni di euro, per l'adeguamento delle gallerie a 4 mt. Da parte

italiana è confermato il finanziamento solo per la tratta Stabio-Arcisale. Inoltre, sono state confermate le date di apertura del Gottardo – la più lunga galleria “di pianura” d’Europa – e del Ceneri, rispettivamente alla fine del 2016 e del 2019. Rimane il dubbio sulle conseguenze pratiche del corridoio, ossia il rischio, come affermato da altri, di trasformare Genova in retro-porto di Rotterdam.

5. Rapporti con le altre Associazioni

ANITA ha partecipato al congresso della FNTR l’associazione più importante della Francia e sono stati sostenuti lunghi colloqui con il Presidente e con il Segretario Generale di detta associazione. C’è stato un confronto con molte imprese di autotrasporto e logistica che hanno sottoposto una serie di domande sul mercato italiano. E’ stata organizzata una cena con i rappresentanti di associazioni spagnole, tedesche, olandesi e scandinave. Da parte di tutte queste rappresentanze, è stata evidenziata la capillarità dei controlli su strada nel nostro Paese e la rigidità ed elevatezza delle sanzioni. Il dialogo è continuato anche con il Segretario generale dei sindacati trasporti, con il Direttore del CNR e con alcuni rappresentanti del Ministero dei trasporti.

6. Focus sulle priorità ANITA

Gli emendamenti sulla normativa riguardante i pesi e le dimensioni proposti da ANITA saranno presentati entro il 5 dicembre. Gli argomenti in discussione rimangono molteplici: tassazione dell’energia con il problema del gasolio professionale; distacco con l’irrigidimento dei controlli; cabotaggio con il mantenimento della situazione attuale; de-minimis con le richieste di modifica più sopra indicate; orario di guida e riposo.

*A cura di Piero Onofri
con la collaborazione di Gloria De Rugeris
anita@anita.it*