

FRANCESCO DEL BOCA,

PRÉSIDENT DE L'UNION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSPORTEURS ROUTIERS (UNATRAS)

« LES COÛTS MINIMAUX GARANTISSENT LA PAIX SOCIALE »

Applicabilité des coûts minimaux, concurrence déloyale en provenance d'Europe de l'Est, cabotage illégal de près de 14 % ; Francesco del Boca dresse un état des lieux alarmant du TRM italien. Il pointe un dialogue constructif avec les pouvoirs publics mais admet une relation difficile avec les donneurs d'ordre en général et la Confindustria en particulier.

» **L'Officiel des Transporteurs : La loi sur les coûts minimaux de transports pour réduire l'insécurité routière est en vigueur depuis mai 2010. Où en est-on de l'application réelle de cette loi censée protéger les transporteurs et les sous-traitants ?**

FRANCESCO DEL BOCA : La première cycle de la négociation tripartite (Etat, Unatras, donneurs d'ordre) entériné en 2010 s'est achevé le 12 juin 2011. Par rapport à la feuille de route, c'est la date à partir de laquelle l'observatoire des coûts, installé en septembre 2010 sur le modèle du Comité national routier français, publiera les coûts minimaux de transport. À compter du 13 juin, les donneurs d'ordre qui ont passé des contrats écrits ou oraux avec les transporteurs seront contraints d'acquitter au minimum les tarifs pour assurer la sécurité routière sur les routes et autoroutes italiennes. Nous avons affaire aujourd'hui à une forte concurrence déloyale avec des coûts en deçà des critères de sécurité. Appliquer les coûts minimaux revient à éliminer une part non négligeable des flux illégaux. Contrairement aux statistiques officielles qui chiffrent le cabotage illégal à 7 %, je pense que le taux réel oscille entre 12 et 14 %. Le transit de sous-traitants roumains, bulgares ou ukrainiens explique ce cabotage. Notre initiative vise à rétablir une concurrence loyale sur le territoire italien. Les coûts minimaux garantissent la paix sociale. Nous verrons en fin d'année si les avancées sont au rendez-vous. En matière de sanctions, la loi prévoit le principe du paiement immédiat de l'amende pour les transporteurs étrangers ou italiens. C'est un premier pas.

» **Quels sont les autres points clés de cette loi ?**

F. D. B. : La facturation des temps d'attente lors du chargement et déchargement est un élément crucial. A compter de deux heures d'attente, le donneur d'ordre doit acquitter 40 € par heure d'attente. En parallèle, la loi pré-

voit le principe de co-responsabilité entre le donneur d'ordre et le sous-traitant. Par exemple, si je suis le 5^e sous-traitant et que je n'ai pas été payé, je dois me retourner contre le 4^e opérateur. C'est une sauvegarde pour les transporteurs. La coresponsabilité pour l'ensemble de la filière préserve les transporteurs. Enfin, une nouvelle disposition est prévue pour la gestion de palettes. Le transporteur n'a aucune responsabilité en la matière ; la consignation dépend du donneur d'ordre. Le retour de palettes n'est donc plus gratuit.

« APPLIQUER LES COÛTS MINIMAUX REVIENT À ÉLIMINER UNE PART NON NÉGLIGEABLE DES FLUX ILLÉGAUX »

» **Êtes vous certain que les contrôles seront effectués par les pouvoirs publics ?**

F. D. B. : Les donneurs d'ordre qui ne respecteront pas leurs obligations seront inscrits sur une liste noire établie par le ministère de l'Économie. Un organisme, l'agence des entrées, est chargé de procéder aux contrôles. Les noms, prénoms, et adresses des contrevenants seront publiés sur ce listing et ils ne bénéficieront plus des avantages sociaux et fiscaux auxquels ils pourraient prétendre.

» **Les carences en matière d'infrastructures pénalisent le sud de l'Italie. Qu'en est-il pour la Sicile ?**

F. D. B. : L'insuffisance des infrastructures routières et autoroutières en Sicile est un problème structurel. Si vous y ajoutez le comportement des donneurs d'ordre qui exploitent les transporteurs, vous vous retrouvez dans une situation paradoxale où les produits agricoles siciliens perdent toute valeur ajoutée. Ils sont acheminés sur les marchés des villes du Nord en seconde position et après les fruits et légumes espagnols. La



L. Guarino

requête des transporteurs siciliens (10 000 au total) est légitime. Ils revendiquent un véritable réseau d'infrastructures et souhaitent bénéficier de réductions tarifaires pour les trajets qui relient l'île à la péninsule. Pour être compétitif, un transporteur doit miser sur le double équipage. L'Unatras a expliqué aux pouvoirs publics que pour travailler dans la légalité, le TRM sicilien doit bénéficier de conditions tarifaires différenciés. Le système de l'écobonus pour les transporteurs italiens qui empruntent les autoroutes de la mer est une bonne chose. Il faut aller plus loin. Nous avons engagé une table ronde tripartite pour trouver des solutions concrètes. Dans le cadre du plan national de la logistique, l'instauration d'une plateforme au niveau de Rome pour le respect des temps de conduite et de repos est une piste intéressante.

» **Quel est votre sentiment sur la politique européenne conduite par Bruxelles ?**

F. D. B. : Avant de quitter son poste de commissaire chargé des transports, Antonio Tajani avait rassuré notre profession en affirmant que la route continuerait à transporter 85 % du fret à l'horizon 2050. Pourquoi privilégier les modes alternatifs (ferroviaire, transport fluvial) quand les économistes annoncent que le TRM dominera les échanges. Je rappelle que le trafic du fret ferroviaire a enregistré une chute de 10 % en 2010 dans la péninsule. Il faut être lucide et pragmatique au sein de l'UE. Il faut se focaliser sur ce que l'on peut faire et non pas sur ce que l'on voudrait faire en matière de transport routier.

Propos recueillis par LOUIS GUARINO