



Senato della Repubblica
Commissione 8^a
Lavori pubblici e comunicazioni

Audizione
su "Pacchetto mobilità"

Roma, 7 luglio 2017

Illustre Presidente, Illustri Senatori,

Vi ringrazio per aver invitato ANITA a questa audizione sul cosiddetto "Pacchetto mobilità" della Commissione UE.

Un'iniziativa con la quale l'Unione europea si appresta a ridisegnare il futuro assetto dell'autotrasporto stradale di merci, attraverso proposte di modifica delle più significative norme che regolano il settore, con il fine di favorire maggiore competitività del mercato e più efficienza alle politiche di mobilità, puntando su sostenibilità e innovazione.

I temi infatti spaziano dalle regole sull'accesso alla professione e al mercato, a quelle della locazione di veicolo senza conducente, del distacco di lavoratori, dei tempi di guida di riposo e l'uso del tachigrafo, della tassazione dell'uso di infrastrutture ed infine dell'interoperabilità dei sistemi di esazione dei pedaggi per l'uso della rete autostradale.

Si tratta di argomenti strategici, che hanno un forte impatto sulla competitività e sull'operatività delle imprese, sui quali si gioca il futuro dell'autotrasporto italiano e la presenza dei nostri operatori sul mercato interno ed europeo.

Per questo motivo, al nostro interno, siamo in una fase di approfondimento delle singole proposte, che vanno poi inquadrare in un contesto unitario, e ci riserviamo quindi di integrare il presente documento con ulteriori contributi.

ANITA esprime intanto apprezzamento per lo sforzo e le finalità generali del pacchetto di creare una sana ed equa concorrenza tra gli operatori UE; di migliorare la legislazione attuale e rendere più uniforme l'applicazione della stessa negli Stati membri; di pervenire ad una mobilità pulita e "intelligente", socialmente equa e competitiva; di guardare alle nuove tecnologie per veicoli e infrastrutture.

Tuttavia emergono da subito alcuni aspetti che hanno un impatto negativo sull'autotrasporto italiano, il quale ancora oggi continua a subire il dumping sociale dei vettori dell'Est Europa e assiste a pratiche borderline nell'utilizzo di autisti distaccati o somministrati.

Prima di entrare nel merito dei singoli argomenti è quindi doveroso premettere che, nonostante gli indirizzi espressi dalla Commissione, il pacchetto sembra andare verso una inaccettabile ulteriore liberalizzazione ad esclusivo vantaggio dei vettori dei Paesi dell'Est, principali causa del declino dell'autotrasporto della UE15, come nel caso del cabotaggio di cui tratteremo più avanti.

Basti pensare che oltre il 72% delle merci che transitano oggi al Brennero, sono trasportate da vettori stranieri e che negli ultimi anni i trasporti dei vettori della vecchia Europa sono diminuiti per alcuni Paesi fino al 60%, mentre quelli dei vettori dell'Est sono aumentati fino al 700%.

Valutazioni sui provvedimenti

COM (2017) 281 - Proposta di Regolamento che modifica i regolamenti (CE) n. 1071 e 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore

Nonostante si tratti di Regolamenti, per loro natura direttamente applicabili dagli Stati, **alcuni aspetti vengono lasciati alla regolazione dei singoli Paesi**, il che non aiuta certamente ad armonizzare la materia, che ha una valenza particolare tra i requisiti dell'accesso alla professione.

Veicoli fino a 3,5 t.

Viene resa obbligatoria la dimostrazione del requisito dell'idoneità finanziaria per le imprese che operano con veicoli fino a 3,5 t., sebbene con valori minimi inferiori a quelli dei veicoli di categoria superiore.

Ciò ci trova d'accordo come principio anche se andrebbe **valutata l'ipotesi di escludere i veicoli da 0 a 1,5 t.** (come avviene in Italia) da tale disciplina.

Inoltre andrebbe resa obbligatoria anche la dimostrazione degli altri requisiti, senza lasciare agli Stati la facoltà di prevedere tale obbligo.

Requisito di stabilimento

Siamo del tutto favorevoli a prevedere misure che contrastino il fenomeno delle c.d. "letter box", ma riteniamo necessario che **venga chiarita l'esatta portata** della nuova disposizione laddove richiede che *"... le imprese devono detenere attivi e avvalersi di personale in proporzione all'attività della sede."*

Idoneità finanziaria

Andrebbe stabilito **un importo fisso, uguale in tutti i Paesi**, per evitare situazioni di non uniformità.

Cabotaggio

La riduzione del numero dei giorni da 7 a 5 rappresenta una **liberalizzazione di fatto del mercato domestico che a nostro parere il nostro Paese non può permettersi** almeno fino a quando non saranno raggiunte condizioni di esercizio armonizzate tra gli operatori europei del settore.

Le imprese italiane che hanno avviato negli anni processi di internazionalizzazione anche in Paesi dell'Est Europa sono favorevoli a questa nuova misura, mentre quelle che continuano ad operare nel nostro Paese con autisti dipendenti in Italia sono quelle penalizzate da siffatta liberalizzazione e sono pertanto fortemente contrarie alla proposta.

E' in gioco quindi il futuro dell'autotrasporto italiano nel mercato nazionale e il Paese è chiamato ad assumersi una grande responsabilità sapendo che già nei trasporti internazionali il vettore italiano ha perso oltre il 51% dei traffici dal 2006 al 2014 e la liberalizzazione porterà inevitabilmente a forti perdite di quote, anche nel mercato domestico.

Nell'interesse del Paese, dobbiamo quindi ricondurre il tema alla originaria finalità per la quale fu introdotto il cabotaggio, che era quella di evitare i viaggi di ritorno a vuoto.

Riteniamo pertanto che **basterebbe consentire 1 solo viaggio di cabotaggio** consecutivo a un trasporto internazionale e, quindi, la norma andrebbe rivista in tal senso.

Qualora non fosse questa la scelta dell'Italia, si propone di lasciare immutato l'attuale testo in vigore o, in subordine, di ridurre a 3 il numero delle giornate nelle quali è possibile effettuare operazioni di cabotaggio.

COM (2017) 282 - Proposta di Direttiva che modifica la direttiva 2006/1/CE, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada

ANITA è favorevole alla nascita di società di locazione di veicoli ed all'uso di veicoli locati sia nel trasporto internazionale che in quello nazionale, per il trasporto in conto terzi, in quanto assicurano maggiore flessibilità sul mercato e l'utilizzo di veicoli più nuovi e sicuri.

Tuttavia, l'apertura della possibilità di **locazione di veicoli nel trasporto in conto proprio** eseguito con veicoli oltre 6 ton, motivata dalla necessità di ridurre i viaggi a vuoto e di aiutare l'ambiente con l'uso di veicoli "nuovi", **ci vede del tutto contrari.**

COM (2017) 277 - Proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 e il regolamento (UE) n. 165/2014

Non appare comprensibile e opportuna l'introduzione della nozione di trasporto "non commerciale" che comporta l'esonero per l'autista dalla registrazione dei propri tempi (guida e riposo), anche perché essa appare un'ipotesi marginale e soprattutto difficilmente verificabile in sede di controllo su strada.

COM (2017) 278 - Proposta di direttiva che modifica la direttiva 2006/22 e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE

Le modifiche alla direttiva 2006/22 includono nei controlli effettuati dagli Stati membri anche quelli relativi all'orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15.

Pur comprendendo e condividendo lo spirito della proposta, **si ritiene che il controllo sull'orario di lavoro dei conducenti non possa essere eseguito durante un controllo su strada.**

Per quanto riguarda la disciplina del distacco estesa ai trasporti internazionali, quando si superano, nell'arco di un mese, tre giorni di permanenza in un altro Stato, **si ritiene tale previsione difficilmente controllabile.**

COM (2017) 275 - 276 - Proposta di direttiva che modifica la direttiva 1999/62/CE sulla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture

I pedaggi con internalizzazione dei costi devono essere previsti non soltanto per l'autotrasporto, ma **per tutte le modalità** di trasporto (aereo, marittimo, ferroviario) ed anche per le vetture.

Il sistema di calcolo del pedaggio è complesso, farraginoso e fonte di aumenti non quantificabili a priori. La libertà lasciata agli Stati membri di decidere a loro piacimento comporterà differenze di tassazione notevoli.

Siamo favorevoli all'eliminazione delle "vignette", che contrastano con il principio "chi più inquina, più paga".

La **congestione deve essere considerata un costo interno e non esterno**, e quindi non pagata perché già colpisce chi la origina.

L'**inquinamento** è un costo già incluso in altre poste e quantificato nelle norme attuali.

L'estensione della tassazione per il rumore alle altre modalità (in particolare, quella aerea e ferroviaria) è indispensabile, poiché, ad esempio, l'inquinamento acustico della ferrovia è maggiore rispetto al rumore generato dal trasporto stradale.

L'**incidentalità** è già coperta con i premi assicurativi e può essere combattuta con interventi ad hoc agendo sul comportamento degli autisti.

COM (2017) 280 – Proposta di direttiva concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale

ANITA esprime parere favorevole sul provvedimento, in quanto il fenomeno del mancato pagamento del pedaggio deve essere contrastato con maggiore efficacia, essendo un fattore distorsivo della concorrenza tra operatori.

Un migliore scambio di informazioni tra Stati membri è pertanto necessario e la proposta consente anche di migliorare il mercato UE, evitando che le cabine dei veicoli siano riempite da apparecchi diversi per il pagamento del pedaggio nei vari Paesi membri.

Conclusioni

L'insieme delle misure proposte dalla Commissione nel Pacchetto mobilità devono costituire un elemento di forte coinvolgimento del Parlamento e del Governo per far sì che il nostro Paese e il settore siano pronti a dare concreta attuazione alle nuove regole.

Ci sono alcuni temi sui quali occorre iniziare a lavorare fin da subito, come ad esempio la sperimentazione della CMR elettronica, e ANITA si rende fin d'ora disponibile a collaborare.

Con riserva di fornire ulteriori contributi sull'argomento, vi ringrazio per l'attenzione.