



AUDIZIONE
Pacchetto Mobilità UE 2017
8a Commissione Lavori Pubblici - Comunicazioni
Senato della Repubblica

Documento UNATRAS

Proposte Direttive 275-276 di modifica della Direttiva 1999/62/CE in materia di tassazione dei veicoli pesanti per l'utilizzo di alcune infrastrutture

È condivisibile l'impostazione della Commissione che, alla base di qualsiasi proposta di tassazione per l'utilizzazione delle infrastrutture, conferma il principio del "chi più usa più paga" da coniugare con il nuovo principio del "chi più inquina più paga".

Sull'introduzione di nuovi oneri per l'utilizzo di infrastrutture, al fine di diminuirne la congestione, si sottolinea come l'applicazione della maggiorazione per l'onere legato all'utilizzo dell'infrastruttura, invece che determinare l'auspicato decongestionamento, potrebbe causare l'effetto opposto, dirottando il traffico su infrastrutture meno sicure e meno fruibili.

Si esprimono delle riserve sulla volontà da parte della Commissione di differenziare l'onere per l'utilizzo dell'infrastruttura in relazione alle emissioni di CO₂, in luogo della categoria ecologica Euro; ciò in quanto presupporrebbe dei chiarimenti sull'impatto di tale proposta soprattutto sul parco circolante attuale.

Relativamente alla proposta di eliminazione progressiva della differenziazione degli oneri applicati in modo neutro in funzione dell'ora, del tipo di giorno o della stagione, si manifesta contrarietà; tale eliminazione significherebbe un'ulteriore maggiorazione degli oneri a carico degli utenti.

Presidenza: Via San Giovanni in Laterano n. 152 – 00184 Roma – Tel. 0670374275 – Fax. 06/77079910
Email: trasporti@confartigianato.it

Segreteria: Piazza G.G. Belli n. 2 – 00153 Roma – Tel. 06/58300213 – Fax. 06/5816389
Email: segreteria@conftrasporto.it

Proposta 278 di modifica della Direttiva 2006/22/CE e della Direttiva 96/71/CE in tema di distacco dei conducenti

Si esprime contrarietà sulla proposta della Commissione di prevedere che i controlli sulla corretta applicazione dei tempi di guida di cui al Regolamento 561/2006 - così come stabiliti con la Direttiva 2006/22/CE - siano estesi anche alla verifica della corretta applicazione dei tempi di lavoro disciplinati dalla Direttiva 2002/15/CE. Tale controllo si rivelerebbe, infatti, assolutamente difficoltoso se svolto su strada tenendo conto che i controlli su strada si applicano ad un arco di tempo di 28 giorni, mentre la verifica del rispetto della Direttiva deve riguardare un periodo non inferiore ai 4 mesi.

Per quanto riguarda la proposta di modifica della Direttiva 96/71/CE si evidenziano due criticità:

- 1) l'eliminazione della figura del referente dell'impresa distaccante nel territorio del Paese in cui viene svolto il servizio di trasporto e dell'obbligo di conservazione della documentazione del rispetto delle normative del distacco nel Paese in cui tale distacco è Stato svolto.
Si ritiene che ciò possa costituire un ostacolo per le autorità competenti dello Stato ospitante ad effettuare i controlli, in quanto si vedrebbero costrette a dover ricorrere a complesse procedure interstatali di acquisizione della documentazione.
- 2) la previsione di una franchigia di 3 giorni/mese nell'applicazione della normativa sul distacco ai conducenti che effettuano trasporto internazionale, appare non motivata: o il conducente che effettua il trasporto internazionale è libero da gravami, oppure deve godere della protezione sociale prevista dalle norme su distacco sin dal primo giorno di permanenza su territorio estero. Inoltre il controllo su strada della franchigia appare di dubbia fattibilità, soprattutto in quanto gli attuali tachigrafi non prevedono sistemi automatici di georeferenziazione.

Proposta di Regolamento 277 di modifica del Reg. 561/2006 e 165/2014 sui tempi di guida e di riposo

Relativamente a tale proposta si evidenziano le seguenti criticità:

- 1) La proposta introduce la definizione di trasporto "non commerciale". Tale definizione, esulando sia dal "conto terzi" che dal "conto proprio", introduce di fatto una terza fattispecie quella del "trasporto per proprio conto", attualmente non prevista dal CdS.
Tale nuova fattispecie di trasporto pone un problema in termini di sicurezza stradale e sociale in quanto effettuabile anche da non professionisti, con veicoli non sottoposti alle stesse stringenti

norme previste per il trasporto in conto terzi e in conto proprio ed esclusi dalla normativa 561/2006 sui tempi di guida e di riposo.

Ulteriori problemi si avrebbero inoltre, nel nostro Paese, in merito alla immatricolazione dei veicoli (art.82 CdS “uso e destinazione dei veicoli”), con la necessità di introdurre modifiche significative al CdS.

Qualora poi la possibilità di effettuare trasporti non commerciali superiori alle 7,5 ton fosse comunque concessa ad operatori del trasporto in conto proprio e per conto terzi, si porrebbe comunque il problema dell'estrema difficoltà, per l'operatore di pubblica sicurezza, di verificare la differenza tra natura commerciale e non commerciale del trasporto.

Resta ferma invece l'esigenza di salvaguardare per i trasportatori professionali di cose per conto di terzi, la possibilità del trasporto occasionale di cose proprie, purché accompagnato dallo specifico documento già oggi previsto dalla normativa.

- 2) la modifica proposta dal Regolamento relativa alla diversa articolazione dei riposi settimanali e, in particolare, del recupero delle ore di riposo non effettuate in occasione dei riposi settimanali ridotti, appare penalizzante.

Infatti la modifica della norma obbliga ad agganciare le predette ore di riposo, non effettuate ad un riposo settimanale ordinario di 45 ore, determinando quindi l'obbligo di un'interruzione di ben 66 ore dell'attività, almeno una volta nell'arco delle quattro settimane.

Si propone quindi il mantenimento della normativa attuale, che da la possibilità di agganciare le ore compensative del riposo settimanale ridotto ad un successivo periodo di riposo non inferiore alle 9 ore.

Le scriventi Associazioni sono peraltro favorevoli all'immediata introduzione nel nostro Paese della normativa che sanziona l'effettuazione dei riposi settimanali regolari in cabina.

Proposta di modifica dei Regolamenti 1071/2009 e 1072/2009 sull'accesso alla professione e al mercato dei trasporti internazionali

- 1) Le scriventi Associazioni, pur favorevoli all'estensione alle imprese che esercitano con veicoli leggeri (inferiori a 3,5 ton di massa complessiva) dei requisiti per l'accesso alla professione,

esprimono netta contrarietà all'ipotesi di esimere tali imprese dall'obbligo di dimostrazione del requisito di onorabilità.

Infatti, escludere per queste imprese la dimostrazione di tale requisito appare in totale contraddizione con l'esigenza di un mercato dei trasporti sempre più regolare e trasparente.

- 2) Per quanto riguarda il requisito dell'idoneità finanziaria, per le imprese che esercitano con i predetti veicoli leggeri, si ritiene che gli importi debbano tener conto, in aggiunta al numero di veicoli, anche di un principio di proporzionalità legato alle dimensioni dell'impresa.
- 3) Si esprime contrarietà all'eliminazione dell'art.3 paragrafo 2, del Regolamento 1071/2009, in quanto deve essere consentito ai singoli Stati membri di introdurre requisiti aggiuntivi, proporzionati e non discriminatori, che tengano conto delle specificità del proprio mercato interno.
- 4) Per quanto riguarda le modifiche al Regolamento 1072/2009 particolare contrarietà si esprime rispetto alle novità in materia di cabotaggio.

Le scriventi chiedono il mantenimento della normativa attuale, che prevede un massimo di 3 operazioni nell'arco di 7 giorni a seguito di un trasporto internazionale (ovvero di una sola operazione in 3 giorni se il veicolo entra vuoto nel Paese membro).

La proposta della Commissione, con l'eliminazione del tetto massimo di operazioni, produrrebbe invece una sostanziale liberalizzazione del cabotaggio, consentendo un numero illimitato di operazioni nell'arco di 5 giorni lavorativi.

Infatti il trasportatore estero potrebbe operare per l'intera settimana lavorativa nel territorio di un altro Stato, contravvenendo al principio ispiratore della normativa sul cabotaggio pensata all'unico scopo di raggiungere l'obiettivo della riduzione dei trasporti a vuoto.

Qualora si volesse comunque perseguire la modifica dell'attuale normativa, l'unico compromesso accettabile per le Scriventi potrebbe essere la possibilità di permettere al trasportatore estero di effettuare un numero di viaggi illimitato, nell'arco temporale di soli 3 giorni dopo l'ultimo scarico di un trasporto internazionale.

Proposta di modifica della Direttiva 2006/1/CE relativa al noleggio senza conducente per il trasporto di merce

Le Scriventi chiedono il mantenimento del comma 2, art.3, della Direttiva 2006/1/CE che da facoltà agli Stati membri di escludere dalle disposizioni del paragrafo 1, il trasporto in c/p effettuato con veicoli il cui peso totale autorizzato sia superiore a 6 ton.

Occorre infatti tener conto che un ulteriore incentivo al trasporto in c/p (responsabile di oltre il 50% dei ritorni a vuoto e di ben il 70% dei trasporti in città) aggraverebbe l'impatto ambientale e la congestione stradale, senza alcun beneficio per la collettività e con un chiaro danno per le imprese professionali del trasporto per c/t, le uniche in grado di ottimizzare l'utilizzo dei propri veicoli in funzione della pluralità di committenza.

La proposta di modifica si pone quindi in totale contrasto con le politiche di fondo contenute nel pacchetto di norme dell'Unione Europea.

Roma, 06/07/2017