



**SENATO DELLA REPUBBLICA**  
**COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI**

**CONFETRA**  
**CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA**  
*AUDIZIONE SU "PACCHETTO MOBILITÀ"*  
11 luglio 2017

Relatore: Nereo Paolo MARCUCCI, Presidente



**Premessa** – La Confetra condivide l’iniziativa della Commissione UE per una mobilità pulita, competitiva ed interconnessa. E’ certamente ambizioso e apprezzabile lo sforzo di modernizzare i trasporti a livello europeo attraverso una serie di misure volte a rendere il traffico più sicuro; incoraggiare l’adozione di sistemi di pedaggio più equi; ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, l’inquinamento atmosferico e la congestione del traffico; ridurre gli oneri burocratici per le imprese; combattere il fenomeno del lavoro nero e garantire ai lavoratori condizioni e tempi di riposo adeguati.

Tuttavia, affinché il *“Pacchetto mobilità”* raggiunga il suo scopo è necessario che le misure in esso contenute tengano conto delle situazioni di mercato in atto nei singoli Paesi e fissino regole omogenee che non penalizzino alcuni Paesi a danno di altri. Il principio comunitario secondo cui occorrerebbe facilitare la concorrenza dei Paesi comunitari economicamente più arretrati al fine di accelerare la coesione economica e sociale dell’Unione risulta nella realtà impraticabile in quanto i tempi di riallineamento economico dei Paesi più arretrati sono decisamente più lunghi rispetto all’immediatezza con cui i Paesi che subiscono la concorrenza vedono marginalizzare e addirittura scomparire le proprie aziende. Ecco allora la necessità di correre ai ripari con disposizioni tampone. Occorre, viceversa, prevenire il fenomeno e in tal senso si rileva che le disposizioni del Pacchetto mobilità non sembrano essere ispirate in pieno da questo orientamento. Confetra, che ha partecipato alla Consultazione pubblica che ha preceduto la predisposizione del Pacchetto, ha espresso alla Commissione il convincimento che, in particolare in merito al cabotaggio, in assenza di disposizioni che attenuino il fenomeno del dumping sociale, è opportuno mantenere le attuali limitazioni senza aggravarle né alleggerirle.

Ciò premesso si segnalano le principali criticità contenute nelle varie proposte che compongono il Pacchetto.

**Proposta di modifica della Direttiva 1999/62 relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti per l’uso di alcune infrastrutture (COM 275)** - La proposta mira ad estendere l’ambito di applicazione della Direttiva Pedaggi ai veicoli al di sotto delle 12 tonnellate e ad indirizzare gli Stati verso l’applicazione di pedaggi legati alla distanza percorsa, anziché di diritti d’uso legati al tempo di utilizzo dell’infrastruttura.

Si nota che in Italia le Concessionarie autostradali già applicano pedaggi commisurati alla distanza percorsa e vengono già assoggettati al pagamento tutti i veicoli pesanti e leggeri. Per poter fornire osservazioni puntuali alla bozza di Direttiva proposta, che contiene principi specifici sulla determinazione dei pedaggi, occorrerebbe conoscere i criteri di determinazione applicati dalle società autostradali. Tali criteri non sono peraltro trasparenti e dunque non è possibile fare comparazioni. Ci si limita pertanto alle seguenti considerazioni di carattere generale:

- 1) la bozza di Direttiva prevede che a decorrere dall'1 gennaio 2021 gli Stati membri che applicano pedaggi impongano ai veicoli pesanti un onere per i costi esterni: si ritiene che in tale disposizione dovrebbe essere prevista una deroga per i veicoli che garantiranno abbattimenti di emissioni di CO<sub>2</sub> e di rumore; in caso contrario si scoraggerebbe il mercato dei veicoli ecologici con ripercussioni negative sull'ambiente e penalizzazione di quegli operatori che hanno fatto scelte per limitare l'impatto ambientale;
- 2) nella bozza di Direttiva è evidente che quando si parla di diritti d'uso si intendono i bolli di circolazione (v. in particolare pag.13); già nell'attuale versione della Direttiva 1999/62/CE, all'articolo 7 è presente una disposizione, confermata anche nella nuova formulazione dell'articolo 7 della bozza di Direttiva in esame, che lo Stato italiano disattende e cioè il divieto per gli Stati Membri di applicare contemporaneamente pedaggi e diritti d'utenza (rectius "*bolli di circolazione*"); il fatto di aver definito il bollo auto quale "*tassa di possesso*" e non più "*tassa di circolazione*" non giustifica questa iniqua doppia imposizione che viene imposta sui veicoli, in particolare quelli pesanti che già subiscono i pesanti oneri dei pedaggi e delle accise.

**Proposta di modifica del Regolamento n.561/2006 in materia di tempi di guida e di riposo (COM 277)** – Appare contraddittoria con la finalità del Pacchetto di migliorare la sicurezza dei traffici la disposizione volta ad introdurre la categoria del *trasporto non commerciale di merci* (non rientrante quindi nel trasporto per conto terzi o per conto proprio) in virtù della quale l'autista non è obbligato a registrare i tempi di guida e di riposo e non è pertanto obbligato a possedere o usare un tachigrafo o una carta conducente. Si tratterebbe di una fattispecie spuria difficile da verificare che andrebbe pertanto cassata.



La proposta prevede inoltre che il riposo settimanale ridotto potrà essere goduto solo se attaccato ad un riposo settimanale regolare e non più ad un riposo di almeno 9 ore. Questa formulazione non appare condivisibile in quanto deprimerebbe la flessibilità organizzativa.

Riguardo al divieto di riposo settimanale regolare a bordo del camion si ritiene ormai ineludibile e in questo senso si prende atto dell'emendamento già presentato dal Presidente Matteoli al decreto legge Mezzogiorno.

**Proposta di Direttiva che modifica la Direttiva 2006/22 e fissa norme specifiche per quanto riguarda la Direttiva 96/71 e la Direttiva 2014/67 sul distacco dei conducenti (COM 278)** – Tempi di guida e di riposo e orario di lavoro sono concetti non coincidenti tra loro che non a caso da sempre sono disciplinati da normative diverse la cui applicazione è demandata nei singoli Stati a distinte Amministrazioni. Ad avviso della scrivente non è pertanto condivisibile l'assimilazione che ai fini dei controlli ne fa la proposta in esame, tenuto anche conto dell'impossibilità di verificare il rispetto dell'orario di lavoro degli autisti durante un controllo su strada.

**Proposta di Regolamento concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi (COM 279)** - La proposta di Regolamento introduce obblighi che riguardano le Case costruttrici. Relativamente alle imprese di trasporto si nota che le nuove disposizioni consentiranno di effettuare scelte consapevoli sull'acquisto dei veicoli meno inquinanti e dunque sono accolte favorevolmente.

Come già sottolineato in precedenza si ritiene che chi investirà in veicoli più ecologici dovrà essere premiato, o quanto meno non penalizzato, nel pagamento dei pedaggi autostradali.

**Proposta di Direttiva concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio (COM 280)** - La proposta di Direttiva è finalizzata a rimuovere gli ostacoli che impediscono l'estendersi del Sistema Europeo di telepedaggio. Le imprese di trasporto in quanto beneficiarie di tale sistema che consente l'utilizzo di un solo dispositivo di pagamento nei vari Stati membri non possono che essere favorevoli a norme che facilitino il pagamento dei pedaggi, riducendo gli



ostacoli ai caselli nonché gli oneri burocratici per il rilascio delle apparecchiature.

**Proposta di modifica dei Regolamenti 1071/2009 e 1007/2009 (COM 281)** - Relativamente alle disposizioni di modifica del Regolamento 1071/2009, si nota che la normativa italiana risulta avanzata rispetto alle disposizioni previste dalla Commissione. In particolare per quanto riguarda le attività svolte con veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate, la proposta prevede l'introduzione dei requisiti dello stabilimento e della capacità finanziaria. Pur trattandosi di un passo avanti rispetto all'attuale normativa che non regola a livello comunitario le attività svolte con veicoli sotto le 3,5 tonnellate lasciando agli Stati membri piena discrezionalità, si ritiene che dovrebbe essere ricompreso il requisito dell'onorabilità. Si ritiene altresì che la disciplina italiana appaia come quella più idonea e si propone venga recepita a livello comunitario. Com'è noto, in Italia le attività svolte con veicoli superiori a 1,5 e fino a 3,5 tonnellate devono possedere tutti i requisiti per essere iscritti al Ren; peraltro è previsto che la capacità professionale sia acquisita in maniera facilitata con la frequenza di un corso di abilitazione di 74 ore senza esame.

In merito alle disposizioni di modifica del Regolamento 1072/2009 concernente l'accesso al mercato dell'autotrasporto ci si sofferma sulla materia del cabotaggio. La proposta non è condivisibile in quanto estende la possibilità ai vettori stranieri di esercitare operazioni di cabotaggio senza più alcun vincolo per la durata di cinque giorni. I controlli sul cabotaggio che la proposta di Regolamento prevede di intensificare, peraltro solo a partire del 2020, sono più teorici che pratici. E' infatti molto difficile controllare la regolarità di questa tipologia di trasporto e con l'allargamento previsto lo sarà ancora di più. Confetra chiede dunque che siano mantenute le attuali regole sul cabotaggio - limite di 3 operazioni in 7 giorni - fintantoché non ci sarà un'armonizzazione dei livelli retributivi e contributivi degli autisti in ambito comunitario.

La proposta inoltre introduce il nuovo articolo 14 bis in cui si prevede che gli Stati Membri debbano prevedere sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza delle norme sulla licenza comunitaria, attestato del conducente e cabotaggio qualora *"essi commissionino intenzionalmente servizi di trasporto che comportano infrazioni del presente Regolamento"*. La disposizione mira a rendere corresponsabili i com-



mittenti che intenzionalmente affidano i trasporti a vettori privi del titolo necessario per effettuare il trasporto in ambito comunitario (licenza comunitaria, attestato del conducente), ovvero a vettori che non potrebbero effettuare trasporti di cabotaggio. La disposizione è eccessivamente onerosa e penalizzante per le imprese committenti, in particolare per le imprese di spedizione internazionale e se ne chiede la soppressione in particolare per quanto concerne il cabotaggio. Fermo restando che le sanzioni potranno essere applicate solo una volta accertata l'intenzionalità del committente, risulta impossibile per il committente stesso conoscere la situazione del vettore comunitario in regime di cabotaggio. Qualora venisse confermata la disposizione comporterà un aggravio spropositato a carico dei committenti che prima di affidare il trasporto dovranno richiedere ai vettori comunitari tutta la documentazione atta a comprovare che gli stessi possono effettuare l'operazione di cabotaggio.

**Proposta di modifica della Direttiva 2006/1 relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (COM 282)** - La proposta mira ad estendere la possibilità di noleggiare veicoli senza conducenti. In particolare si prevede che i veicoli non immatricolati o non immessi in circolazione conformemente alla legislazione nazionale siano comunque ammessi nel territorio nazionale per un periodo minimo di 4 mesi; inoltre viene liberalizzato il noleggio dei veicoli per trasporto in conto proprio sopra le 6 tonn.

Al riguardo si ritiene che le attuali norme più restrittive della Direttiva in esame garantiscano maggiormente la sicurezza stradale, nonché il rischio che veicoli immatricolati per il conto proprio vengano noleggiati per l'utilizzo abusivo in conto terzi.