

## Pacchetto mobilità Europa: luci e ombre

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2018</div> <div id = "day">07</div><div id = "month">Dicembre</div></div>

---

Apochi mesi dalla fine della legislatura, l'**iter di approvazione** del cosiddetto "pacchetto mobilità" procede, ma non a una velocità adeguata.



Come noto, con pacchetto mobilità si intende un'**iniziativa legislativa della Commissione europea** che propone di

riformare il trasporto continentale, attraverso una serie di norme come la revisione della direttiva

### **Eurovignette**

e l'introduzione di nuove regole sui tempi di guida, il

### **cabotaggio**

stradale e il distacco internazionale.

Una settimana fa (lunedì 3 dicembre 2018 N.d.R.) c'è stato un piccolo ma significativo **passo in avanti**.

Il Consiglio dei ministri dell'Unione europea ha espresso un orientamento generale che punta a **migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti** ed evitare distorsioni nella concorrenza tra le aziende di autotrasporto dei vari stati membri.

In merito alla questione del cabotaggio, il Consiglio mantiene la norma attuale che consente un massimo di tre operazioni su sette giorni. **o**

Tuttavia, per impedire che un'impresa non residente trasporti merci tra due punti del territorio nazionale in maniera sistematica, si è deciso di introdurre una **fase intermedia** di cinque giorni prima di poter effettuare ulteriori operazioni di cabotaggio nello stesso Paese con lo stesso veicolo. **fa**

Inoltre, il monitoraggio dovrebbe essere reso più efficiente grazie al miglioramento delle condizioni di applicazione. Per fare ciò, si è stabilito che tutti i veicoli che effettuano operazioni di trasporto internazionale dovranno essere dotati di un **tag intelligente** entro la fine del 2024, cosa che consentirà di registrare in modo affidabile il luogo e l'ora in cui l'autocarro ha attraversato la frontiera e localizzare l'attività di carico e scarico. **ta**

Per quanto riguarda più nello specifico le condizioni di lavoro dei conducenti, si è concordato

che il trasportatore sarà tenuto a organizzare gli **orari di lavoro dei conducenti** in modo che questi possano o tornare al proprio domicilio almeno una volta ogni quattro settimane o, se il conducente sceglie di prendere due riposi settimanali ridotti, dopo tre settimane sulla strada.

Inoltre, per garantire ai conducenti **condizioni di lavoro adeguate**, il riposo settimanale regolare dovrà essere trascorso al di fuori della cabina.

Il principio della **parità di retribuzione** a parità di lavoro nello stesso posto sarà tutelato, fatta eccezione per le operazioni di trasporto bilaterale.

Queste ultime includono anche le seguenti fattispecie: nel tragitto verso il Paese di destinazione e nel tragitto di ritorno è consentita un'ulteriore attività di carico/scarico in entrambe le direzioni senza rientrare nel regime di distacco, oppure nessuna attività nel tragitto di andata e fino a due nel tragitto di ritorno.

Il passo avanti in Consiglio potrebbe rilanciare le trattative in Parlamento, dove i lavori sono bloccati dopo la bocciatura nella plenaria di luglio del testo preparato dalla commissione trasporti.

Uno scenario che necessiterebbe di una certa reattività, dato che la legislatura volge ormai al termine.

Un altro **dossier importante** è poi quello della revisione della direttiva Eurovignette, rispetto alla quale, dopo la decisione del Parlamento, il Consiglio continua a temporeggiare.

A fine ottobre, infatti, abbiamo introdotto in Parlamento europeo un nuovo testo che consente agli stati membri di recuperare i costi dell'inquinamento acustico e atmosferico attraverso un **edaggio aggiuntivo**.

Una soluzione che consente al contempo di avere un **efficiente sistema di trasporto** merci e tutelare il benessere dei cittadini che vivono lungo i percorsi autostradali.

A Bruxelles siamo ben consapevoli dell'importanza per il **benessere nel nostro continente** di un sistema di autotrasporti equo, competitivo e al contempo sostenibile.

Solo un sistema così concepito può continuare a favorire gli scambi commerciali e al contempo tutelare i **diritti di lavoratori**, imprese di autotrasporti e cittadini in generale. Sono anni che ci stiamo lavorando. Abbiamo colto risultati importanti, il traguardo è a portata di mano. Per raggiungerlo serve però una volontà politica in grado di sintetizzare le varie prospettive nazionali, cosa che, per dire il vero, si fa purtroppo ancora fatica a scorgere.

Articolo di Herbert Dorfmann tratto dal TN 6/2018 anno XX

© TN Trasportnotizie - Riproduzione riservata

## Pacchetto mobilità Europa: luci e ombre

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2018</div> <div id = "day">07</div><div id = "month">Dicembre</div></div>

---

