

Pacchetto Mobilità: i primi risultati degli studi

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">22</div><div id = "month">Febbraio</div></div>

La scorsa estate è entrato in vigore il primo Pacchetto Mobilità europeo che ha introdotto, tra le altre, nuove restrizioni per combattere la concorrenza sleale nel settore dell'autotrasporto.



La riforma introdotto a luglio 2020 a livello europeo, e finalizzata a migliorare le condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti dei tir in Europa, potrebbe però portare ad effetti negativi in tema di inquinamento atmosferico. La questione è stata sollevata in un primo momento dai Paesi del blocco dell'est Europa contrari alla riforma, poiché penalizzante nei confronti delle imprese nazionali.

La Commissione europea ha quindi avviato un studio, affidato a consulenti esterni indipendenti, per valutare gli impatti derivanti principalmente dall'introduzione di nuove misure:

- il rientro dei veicoli nel Paese di origine ogni quattro settimane
- la modifica delle quote di cabotaggio per il trasporto intermodale

I risultati, pubblicati in questi giorni, mettono in luce il rischio di effetti negativi, tra i quali troviamo anche l'aumento delle emissioni di CO2 dell'autotrasporto.

La Commissione ha quindi informato che valuterà attentamente i dati raccolti e le eventuali misure correttive da intraprendere in linea con quanto disposto nel Green Deal e lo sviluppo della mobilità sostenibile.

I risultati pubblicati

Per quanto riguarda il rientro dei veicoli nel Paese di origine, lo studio conferma il timore dell'aumento dei viaggi a vuoto che potrebbe introdurre nell'atmosfera dallo 0,8% al 4,6% di CO2 in più, ovvero fino a 2,9 milioni di tonnellate di CO2 aggiuntive nel 2023.

Risultati analoghi sono stati raggiunti nell'indagine sul cabotaggio per le operazioni di trasporto intermodale internazionale, per le quali si stimano effetti negativi a lungo termine sul trasporto ferroviario delle merci e ulteriori 397 mila tonnellate di CO2 emmesse.

Prendendo in considerazione il dato totale, ovvero un aumento di 3,3 milioni di tonnellate aggiuntive di CO2 l'anno, cui si aggiungono 704 tonnellate di Nox e 251 tonnellate di PM 2,5, l'applicazione delle due misure porta a un drastico peggioramento della sostenibilità del settore.

La Commissione deve quindi individuare nuove soluzioni da seguire per tutelare i lavoratori e l'ambiente. Nel prossimo periodo sarà quindi avviata una discussione con gli Stati membri, il Parlamento Europeo e le parti interessate.

Non è stato semplice trovare un'intesa. Da un lato, Germania, Francia e i paesi del Benelux chiedevano linee guida rigide per limitare la **concorrenza delle società** di spedizioni dell'Europa orientale. Dall'altro, gli stati membri dell'Est hanno accusato i loro vicini occidentali di protezionismo, al punto che, in aprile, alcuni di loro hanno tentato, senza successo, di rovesciare la riforma, utilizzando come giustificazione la crisi sanitaria.

Alla fine, però, siamo riusciti a far passare un testo che introduce una serie di misure, che eliminano in buona parte le differenze esistenti tra i vari stati membri in materia di **costo del lavoro**

Queste, fino ad oggi, sono state all'origine di una vera e propria distorsione della concorrenza nel settore degli autotrasporti.

In termini generali, con le nuove norme, gli autisti di tir passeranno più tempo a casa. Tra le novità principali introdotte dalla riforma: i **riposi settimanali** non potranno più essere trascorsi a bordo del mezzo, le aziende dovranno organizzare gli spostamenti in maniera da consentire ai loro dipendenti di ritornare a casa con regolarità e, per i soggiorni all'estero di lunga durata, i conducenti saranno soggetti alle disposizioni di

diritto sociale

del paese in cui si trovano. Inoltre, il tachigrafo digitale diventerà obbligatorio.

Più nel dettaglio, **a partire dall'agosto** di quest'anno (da giovedì 20 agosto 2020 - NdR): gli autisti di linea internazionale dovranno poter rientrare regolarmente a casa ogni tre o quattro settimane al massimo; se l'autista si troverà lontano da casa, l'azienda dovrà provvedere alle spese di **pernottamento in albergo**, ostello o altro; resterà in vigore la regola attuale, in base alla quale un periodo di riposo settimanale ridotto può essere preso per non più di due settimane consecutive.

Inoltre, il voto del nostro Parlamento regola, sotto vari aspetti, i fenomeni del distacco e del cabotaggio. A partire dal **gennaio 2022**: le aziende che svolgono trasporto internazionale dovranno dimostrare di avere un'attività sostanziale nel Paese in cui sono registrate (il che vuol dire **basta sedi "fantasma"** per società che operano di fatto in altri territori); i veicoli dovranno rientrare in sede almeno una volta ogni otto settimane; un autista che si reca in un paese straniero continuerà a poter effettuare soltanto tre trasporti in quel paese e nell'arco di una settimana, poi dovrà rientrare in sede, anche se scarico. Per di più, non potrà recarsi di nuovo nello stato estero prima di quattro giorni.

Sempre a partire dal gennaio 2022, al fine di garantire il rispetto della nuova normativa, i mezzi di trasporto dovranno essere obbligatoriamente dotati di un **tachigrafo digitale**, che servirà a registrare i passaggi da stato a stato e consentirà così di assicurarsi che il cabotaggio non sia messo in atto in maniera sistematica.

In aggiunta, per la prima volta, la nuova normativa europea includerà anche i **veicoli commerciali leggeri** sopra le 2,5 tonnellate. In questo modo, s'impedirà la distorsione della concorrenza tradizionalmente causata dai piccoli mezzi dell'Est, perché gli assoggetterà alle regole generali del trasporto su strada. In altre parole, le stesse condizioni varranno per tutti, indipendentemente dal fatto che le merci siano trasportate in un camion o in un piccolo furgone.

Va però precisato che le nuove regole, giustamente, non si applicheranno ai piccoli **camion di artigiani** che vengono utilizzati per trasportare materiali, attrezzature o macchine entro un raggio di cento chilometri dalla sede dell'azienda.

Per tutti questi motivi, il pacchetto mobilità per la riforma dell'autotrasporto è un importante passo in avanti sulla strada per risolvere le **criticità del settore**. In Italia, gli operatori e le aziende del comparto chiedevano da tempo controlli e interventi, in particolare sulle problematiche del dumping sociale, dell'abusivismo e dell'impiego di manodopera a basso costo. Le nuove regole rendono loro finalmente giustizia.

Articolo di Herbert Dorfmann tratto dal TN 4/2020 anno XXII

Pacchetto Mobilità: i primi risultati degli studi

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">22</div><div id = "month">Febbraio</div></div>

© TN Trasportnotizie - Riproduzione riservata



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 possa
no 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.