Il settore del trasporto merci su strada presenta diverse **problematiche e distorsioni della concorrenza** .



In aprile il Parlamento europeo ha approvato il **pacchetto mobilità** sulla revisione della legislazione vigente.

L'obiettivo è **combattere le pratiche illegali** presenti nel trasporto stradale e migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti.

La commissione Trasporti approva la necessità di rivedere le norme sociali del settore, in linea con la prima lettura del Parlamento: da una parte una **maggior tutela dei conducenti** in termini di salari, condizioni di lavoro, orari e diritti, dall'altra un
aumento di controlli
più efficaci grazie all'utilizzo di tachigrafi intelligenti.

Il settore dei trasporti stradale italiano subisce gli **effetti di una concorrenza sleale**, dovuta alla presenza di imprese delocalizzate, solitamente con sede in Stati dell'est Europa che godono di costi salariali, fiscali e previdenziali più
vantaggiosi e molto spesso operano nel nostro Paese a pieno regime, eludendo norme e controlli vigenti.

Per **garantire una concorrenza più equa** è necessario innanzitutto combattere l'uso delle società fittizie che hanno sede legale in un Paese estero; una soluzione è garantire la disposizione della parte sostanziale delle attività delle imprese di trasporto nello Stato in cui sono registrate.

Per quanto riguarda la condizione lavorativa degli autotrasportatori merita particolare attenzione la normativa sul **distacco dei conducenti**, per la quale svolgo il ruolo di relatore ombra: la Commissione ha proposto una *lex specialis* per assicurare un
salario minimo ai dipendenti
impegnati in operazioni di cabotaggio (le operazioni di carico/scarico in un altro Paese membro effettuate a seguito di una consegna transfrontaliera) e di trasporto internazionale.

L'obiettivo è **equiparare le condizioni salariali** dei lavoratori che provengono da Stati diversi sulla base del principio "stesso luogo, stessa paga".

Il Parlamento intende sostituire l'attuale limite di numero complessivo delle operazioni di cabotaggio con un **limite temporale di 3 giorni**, trascorsi i quali il mezzo dovrà passare 60 ore nel Paese di origine (periodo di riposo), per evitare il cosiddetto cabotaggio sistematico.

Le norme sul cabotaggio contenute nel pacchetto mobilità renderanno, inoltre, più difficile la **vendita di un bene su un mercato estero**
ad un prezzo inferiore rispetto a quello sul mercato di origine (dumping).

L’introduzione del **tachigrafo intelligente** permetterà di registrare i passaggi di frontiera e di tracciare la posizione del camion, verificando in modo automatico eventuali irregolarità. Questo metterebbe fine allo sfruttamento dei conducenti costretti a orari di lavoro più lunghi rispetto a quelli previsti dalla legge ed eviterebbe violazioni che comportano
ricadute in termini di sicurezza
.

A questo proposito si intende imporre il **divieto di riposo in cabina** per i periodi di riposo settimanali regolari per garantire un’accomodazione dignitosa e accettabile per i conducenti, costretti altrimenti a sostare in aree di parcheggio non attrezzate o ai bordi delle strade.

L’utilizzo di tecnologie digitali non solo semplificherebbe la vita dei conducenti, ma ridurrebbe inoltre i tempi di controllo su strada, ottenendo al contempo una loro **maggiore efficienza**: minor controlli casuali sugli operatori che rispettano la legge, ma più mirati sulle imprese non conformi alle norme vigenti.

Dalle votazioni su questo pacchetto del Parlamento europeo si sono tracciati in linea di massima due fronti, da una parte i Paesi orientali che hanno espresso una contrarietà sulla revisione della legislazione vigente e dall’altra i Paesi centrali (Road Alliance), tra cui l’Italia.

I gruppi politici del Parlamento hanno confermato di voler avviare i negoziati con il Consiglio e la Commissione, tramite un mandato della commissione Trasporti, sulla base della posizione adottata in prima lettura dal Parlamento europeo.

La posizione sui temi cruciali dell’autotrasporto adottata dall’Italia tiene conto dell’importanza di
un settore meglio regolamentato e protettivo
in termini di trasporto su strada, sia per le aziende sia per i dipendenti.

È pertanto necessario trovare una soluzione migliorativa del quadro attuale e vantaggiosa per le imprese italiane.

Articolo dell'Europarlamentare Paolo Borchia, Lega - ID, tratto dal TN 5/2019 anno XXI

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata

