"ALLEANZA STRADALE"

Per un piano d'azione comune di promozione del mercato unico dell'autotrasporto che assicuri meglio i diritti sociali fondamentali e controlli più efficaci

-

Riunione dei Ministri Europei responsabili per i Trasporti - Parigi, 31 Gennaio 2017

V3 - 30/01/2017

La forza ed il futuro dell'Unione Europea si basa sia sul mercato unico che sul rispetto dei diritti fondamentali, in particolar modo dei diritti sociali. Questa esigenza è tanto più importante in un momento in cui la crescita del populismo in molti Paesi europei rinforza i dubbi nella costruzione dell'Europa.

Noi miriamo a trasferirci in modo più rapido in una Europa integrata dove l'autotrasporto operi in un'area economica in cui la competizione tra attori economici sia leale e sana, dove i diritti sociali dei lavoratori siano maggiormente assicurati e dove la sicurezza degli autisti e degli utenti stradali sia maggiormente tenuta in considerazione.

Per questa ragione, noi, Ministri dei Trasporti di Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Norvegia e Svezia desideriamo inviare ai cittadini il messaggio chiaro che la cooperazione all'interno dell'Europa produce risultati costruttivi.

In attuazione con l'esistente legge europea, questa 'Alleanza Stradale':

1. Riunirà misure specifiche per l'attuazione della normative europea, in particolare quelle sociali, per facilitare la messa a norma da parte degli operatori.

2. Migliorerà le nostre pratiche per i controlli sulla base della nostra mutua esperienza e rafforzerà la nostra cooperazione per rendere la lotta contro le frodi parte delle regole sociali, delle regole di sicurezza e delle regole per il lavoro e per rendere la lotta contro le pratiche abusive maggiormente efficace.

3. Definirà posizioni comuni per il futuro delle politiche europee del trasporto autostradale atte a:

- *Combattere il 'dumping sociale' e promuovere la competizione leale. Al riguardo :*
  - Solo se l'armonizzazione della pertinente legislazione sociale, riferita al trasporto autostradale, sarà attuata nella pratica, allora qualunque discussione riguardo l'ulteriore liberalizzazione del mercato del trasporto stradale, in particolare per ciò che concerne il cabotaggio su strada, potrà essere prevista;
  - Il quadro normativo relativo alla guida ed ai periodi di pausa deve assicurare un alto livello di protezione e non deve essere attenuato;
  - Promuovere meccanismi maggiormente efficaci per coordinare e rafforzare i controlli di verifica, nella pratica, dell'adeguata attuazione delle nome applicabili di settore.
  - Rilanciare la professione del conducente stradale in un momento in cui molti Stati Membri sono colpiti da carenza di forza lavoro.
  - *Tenere in considerazione gli impatti sulla sicurezza stradale come priorità delle politiche europee dell'autotrasporto, in particolare attraverso:*
  - Il rafforzamento della sicurezza dei veicoli usati per l'autotrasporto;

- Promuovere un maggior rispetto e una migliore intesa fra i conducenti di automezzi pesanti e leggeri;

In tale ottica, l'Alleanza Stradale implica da un lato azioni miranti a unificare i provvedimenti specifici nazionali di ogni stato partecipante a tale coalizione e dall'altro a promuovere azioni intese a coordinare e migliorare la lotta alle frodi in modo più efficace. Queste azioni sono:

-Azione 1: Attuazione di misure atte a tutelare i diritti del conducente ad un migliore equilibrio fra la vita professionale e quella privata

Considerato l'alto numero di automezzi che circolano durante il week-end nei paesi ospitanti e che appartengono a imprese di trasporto non residenti nel territorio di tali paesi ma entro i quali i conducenti usufruiscono dei loro periodi di riposo settimanale in virtù del Regolamento Europeo n. 561 del 2006:

- Sanzionare tale pratica e/o;
- Sanzionare le imprese che non organizzano un piano di lavoro adeguato tale da permettere ai conducenti di conformarsi alla normativa e/o;
- Promuovere a livello nazionale ed europeo l'adozione di nuove pratiche atte ad incoraggiare i datori di lavoro ad agevolare i conducenti che effettuano turni di lavoro fuori dal Paese in cui sono concentrati i loro interessi principali, al fine di facilitare il loro ritorno almeno durante il loro regolare turno di riposo settimanale.

Alcuni Stati Membri hanno già adottato tali misure e altri sono in fase di valutazione. Il valore aggiunto di tali provvedimenti è triplice: permettere al conducenti di beneficiare di un migliore equilibrio fra la vita professionale e quella privata incoraggiandone il ritorno nel luogo in cui i loro principali interessi sono concentrati, in modo da porre fine alle condizioni di degrado in cui vivono nelle aree di sosta e contribuire a ripristinare una concorrenza più equilibrata impedendo alle imprese di trasporto non residenti di organizzare numerosi cicli di trasporti mensili con gli stessi conducenti fuori dal loro Paese di origine . Un'altra misura efficace per raggiungere tale obiettivo è quella di controllare l'applicazione pratica della normativa europea in base alla quale il conducente dovrebbe essere pagato in base alla durata del periodo di lavoro e non con una somma forfettaria per ogni operazione di trasporto.

- Azione 2: Rafforzare le misure relative ai veicoli commerciali leggeri del trasporto merci internazionale.

E' noto che un numero crescente di operatori di trasporto non residenti effettuano, con automezzi di massa autorizzata massima inferiore o uguale alle 3.5 tonnellate, numerosi trasporti merci su strada per conto di terzi, considerati come trasporto internazionale e operazioni di cabotaggio stradale.

Tale situazione non solo mina le condizioni per creare una sana concorrenza, ma comporta maggiori rischi per la sicurezza stradale dato che non ci sono garanzie che i conducenti di tali veicoli siano adeguatamente formati professionalmente.

Al fine di assicurare una concorrenza equa e sicura ed evitare l'elusione delle regole applicabili agli autocarri, dovrebbero essere presi provvedimenti in modo tale da conferire ai veicoli commerciali leggeri uno status simile a quello stabilito dalla legislazione europea che prevede quattro condizioni di accesso alla professione con adattamenti specifici legati alle capacità.

- Azione 3: Facilitare l'uso della lettera di vettura elettronica (e-CMR) incoraggiando l'adesione al Protocollo addizionale alla Convenzione delle Nazioni Unite sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) (19 maggio 1956) verso il riconoscimento di e-CMR;

Al fine, da un lato, di migliorare la competitività degli autotrasportatori riducendo gli oneri amministrativi e, dall'altro, di migliorare le prestazioni delle pratiche di ispezione, è opportuno procedere alla dematerializzazione dei documenti di trasporto ("le lettere di vettura"). Queste formalizzano il rapporto contrattuale tra il caricatore del trasporto e il trasportatore e devono essere a bordo del veicolo e presentate durante i controlli.

Alcuni Stati Membri hanno ratificato il protocollo aggiuntivo (e-CMR) della Convenzione delle Nazioni Unite sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (la cosiddetta Convenzione CMR). Tuttavia, ciò non è avvenuto per tutti gli Stati Membri.

E' quindi importante che il maggior numero di Stati Membri aderiscano a questo Protocollo Aggiuntivo al fine di creare un'area geografica continua in cui i documenti di trasporto siano dematerializzati e in cui si concentrerà gran parte delle operazioni di trasporto merci su strada effettuate in Europa

Tanto dovrebbe essere fatto per garantire l'affidabilità e la sicurezza delle lettere di vettura elettronica, per esempio attraverso progetti pilota, valutazioni e scambi di esperienze.

Azione 4: Scambiare i dati più pertinenti dagli organi di controllo nazionali per beneficiare di riscontri e migliori controlli mirati

Dal momento che il trasporto su strada è essenzialmente un'attività economica mobile, itinerante e transnazionale, è essenziale migliorare lo scambio di informazioni tra le autorità di vigilanza nazionali.

Così, nei limiti della normativa sulla privacy, sarebbe di grande beneficio scambiare informazioni relative alle infrazioni, ad esempio quelle contenute nei sistemi di classificazione del rischio nazionale (RR) per le aziende, uno strumento che è attualmente sottoutilizzato.

- Azione 5: Condividere iniziative innovative rivolte ai sistemi di valutazione e di controllo del cabotaggio che assicurano il trasporto di alta qualità per le aziende esemplari.

L'affidabilità e la qualità delle statistiche di cabotaggio esistenti non sono soddisfacenti. La qualità del sistema esistente di raccolta dei dati dovrebbe essere migliorata rafforzando il rispetto degli obblighi di comunicazione esistenti e mediante nuovi modi di ottenere dati statistici affidabili che dovrebbero essere esplorati. Ciò costituirebbe la base per una qualificata discussione sullo sviluppo nel mercato dei trasporti su strada.

L'intensità del controllo potrebbe essere regolata in base alla ricorrenza delle infrazioni commesse dalle imprese in un periodo determinato. Alcuni Stati Membri hanno già iniziato a elaborare tali programmi e potrebbe essere interessante condividere la loro esperienza.

- Azione 6: Rafforzare lo scambio di pratiche nazionali di controllo nella lotta contro la frode attraverso organismi multilaterali esistenti.

E 'importante sostenere lo sviluppo delle organizzazioni di cooperazione europea come la European Traffic Police network (TISPOL) o la Euro Control Route (ECR), quest'ultima attualmente in corso di trasformazione in un Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT). Tale nuovo status

consentirà di rafforzare i propri mezzi d'azione e in particolare di accogliere nuovi Stati Membri, di promuovere azioni congiunte e cooperazione nelle politiche di controllo.

ECR ha già dimostrato tutta la sua rilevanza, consentendo, da un lato, scambi stretti e fluidi tra gli Stati partecipanti all'azione di controllo e, d'altra parte, attraverso lo sviluppo di attività congiunte di formazione, esperienza nel rilevamento e controllo delle frodi ovvero operazioni di controllo congiunto. Sarebbe interessante sviluppare scambi di informazioni tra le autorità nazionali circa i risultati dei controlli e il loro utilizzo.

La Piattaforma Europea contro il lavoro sommerso (1) è uno strumento che può essere vantaggiosamente attivato al fine di rafforzare la cooperazione nel settore del trasporto su strada tra i servizi degli Stati Membri. Questa Piattaforma consentirà lo scambio di informazioni e operazioni congiunte contro il lavoro sommerso, in particolare per quanto riguarda il lavoro transfrontaliero.

- Azione 7: Sviluppare scambi trans-frontalieri per incentivare l'attuazione delle regole applicabili dell'autotrasporto, in particolare per investigare il complesso di procedure coinvolte nelle frodi relative alle regole di stabilimento ("attività di letterbox") e frodi sul tachigrafo.

Frodi sofisticate richiedono complessi mezzi di indagine che giustificano il combinarsi delle professionalità delle autorità di supervisione dei diversi Stati Membri:

- *In primo luogo, le frodi che riguardano regole di stabilimento dove l'identificazione dei frequenti complessi meccanismi che conducono allo stabilimento di compagnie 'letterbox' richiedono indagini attraverso sia il Paese di registrazione del quartier generale della Compagnia che il Paese (o Paesi) dove le sussidiarie sono state impropriamente registrate.*

- *In secondo luogo, le frodi sul tachigrafo, per il quale l'alto livello di sofisticazione del sistema che altera l'apparato di controllo spesso richiede lo scambio di know-how tra controllori dei diversi Paesi.*

- *In terzo luogo, affinché siano facilitati ed assicurati efficaci controlli si dovrà prevedere la riduzione, in maniera significativa, del periodo di transizione per l'utilizzo del tachigrafo intelligente (Regolamento Europeo N°165/2014)*

- Azione 8: Difendere una posizione comune in sede di organismi Internazionali quali il Foro Internazionale dei Trasporti (ITF-CEMT), al fine di garantire la sostenibilità di un Sistema di sviluppo controllato del mercato.

Mentre il lavoro portato avanti sotto l'egida dell'Unione Europea ha condotto molti Stati Membri a rifiutarsi di aprire il mercato in assenza di una armonizzazione sociale, l'eliminazione delle restrizioni del sistema delle quote multilaterali CEMT potrebbe arrecare pregiudizio a tutti gli autotrasportatori.

Tale eliminazione delle restrizioni comporterebbe vantaggi principalmente agli autotrasportatori non comunitari e con l'incremento dell'accesso al territorio dell'Unione, si potrebbe verificare un aumento delle pratiche di dumping sociale, minando in modo serio la concorrenza degli autotrasportatori europei.

Il protrarsi dell'attuale situazione senza un'adeguata supervisione, ovvero del libero movimento di veicoli commerciali leggeri di Paesi terzi entro lo spazio Europeo non può essere ulteriormente tollerato.

---

(1) Decisione(UE) 2016/344 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 marzo 2016 sulla costituzione una Piattaforma Europea al fine di rafforzare la cooperazione per affrontare il lavoro sommerso

Parigi, il 31 gennaio 2017,

Jörg LEICHTFRIED
Ministro Federale dei Trasporti, Innovazione e tecnologia, Austria

François BELLOT
Ministro della Mobilità, in carica per Belgocontrol, Società Nazionale Ferrovie(Belgio)

Ole Birk OLESEN
Ministro dei Trasporti, Costruzioni ed Edilizia, Danimarca

Alain VIDALIES
Ministro di Stato per i Trasporti, gli Affari Marittimi e la Pesca, Francia

Alexander DOBRINDT
Ministro Federale dei Trasporti e le Infrastrutture Digitali Germania

Simona VICARI
Sottosegretario per le Infrastrutture e i Trasporti, Italia

François BAUSCH
Ministro per lo Sviluppo Sostenibile e le Infrastrutture, Lussemburgo

Ketil SOLVIK-OLSEN
Ministro dei Trasporti and Comunicazioni, Norvegia

Mattias LANDGREN
Segretario di Stato del Ministro delle Infrastrutture, Svezia