

**“Alleanza per l’Autotrasporto  
Un piano di azione comune per promuovere il mercato unico dell’autotrasporto che  
garantisca al meglio i diritti sociali fondamentali**

**Riunione dei Ministri europei responsabili del Trasporto- Parigi, 31 gennaio 2017**

**V2 -27/01/2017**

La forza e il futuro dell’Unione Europea è basato sia sul mercato unico sia sul rispetto dei diritti fondamentali, in particolare dei diritti sociali. Questa esigenza è tanto più importante in un momento in cui l’ascesa del populismo in molte nazioni europee rafforza i dubbi sulla costruzione dell’Europa.

Puntiamo a muoverci rapidamente verso un’ Europa integrata dove il trasporto verrà effettuato in un’ area economica, dove la concorrenza tra gli attori economici sarà leale e sana, dove i diritti sociali dei lavoratori saranno garantiti al meglio, e dove la sicurezza degli autotrasportatori e degli utenti della strada sarà meglio presa in considerazione.

Per questo motivo, noi ministri del trasporto di Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Italia ,Lussemburgo, Norvegia e Svezia, vogliamo inviare un messaggio chiaro ai cittadini che la collaborazione all’interno dell’Europa produce risultati costruttivi.

Nel rispetto della normativa europea vigente, questa “Alleanza per l’Autotrasporto”:

1. Riunirà alcune norme di applicazione della normativa europea, in particolare quelle sociali, per favorirne l’applicazione da parte degli operatori.
2. Migliorerà le pratiche di controllo, sulla base delle esperienze reciproche e rafforzerà la nostra collaborazione per rendere la lotta contro la frode, in merito alle norme sociali, alle norme sulla sicurezza e sul lavoro e alle partiche abusive, più efficace.
3. Indicherà le posizioni comuni per il futuro della politica dell’autotrasporto europeo volte a:
  - *Lottare contro il dumping sociale e promuovere una concorrenza leale. A questo proposito:*
    - Solo se vi sarà armonizzazione della legislazione sociale in materia di autotrasporto, si potrà prevedere qualunque discussione su un’ ulteriore liberalizzazione del mercato dell’autotrasporto, in particolare riguardo al cabotaggio su strada;
    - Il quadro legislativo per i periodi di guida e di riposo deve garantire un elevato livello di protezione e non deve essere indebolito;
    - Promuovere meccanismi più efficaci per coordinare e per rafforzare controlli per verificare, in pratica, la corretta applicazione delle norme vigenti nel settore.
    - Migliorare la professione dell’autotrasportatore in un momento in cui molti Stati Membri sono colpiti dalla mancanza di forza lavoro.

*Considerare l’impatto sulla sicurezza stradale una priorità della politica dell’autotrasporto, in particolare:*

- Potenziare la sicurezza dei veicoli utilizzati per l’autotrasporto
- Promuovere un maggiore rispetto e una maggiore comprensione tra i conducenti di veicoli leggeri e quelli di veicoli pesanti;

Tenendo presente tutto ciò, l'Alleanza per l'Autotrasporto include, da un lato, azioni che mirano a riunire alcune misure nazionali specifiche di quegli Stati che partecipano all'Alleanza per l'Autotrasporto e, dall'altro, azioni che mirano a coordinare e a migliorare le pratiche per controllare la frode in modo più efficace. Queste azioni sono:

- **Azione 1: Applicare le norme che garantiscono il diritto dell'autotrasportatore ad avere un equilibrio tra lavoro e vita privata.**

Considerando l'alta presenza di veicoli durante il fine settimana in paesi ospitanti che appartengono alle imprese di trasporto non radicate nel territorio di questi paesi, nei quali i lavoratori prendono il loro normale periodo di riposo settimanale, sono disponibili alla luce del Regolamento n° 561/2006:

- Sanzionare questa pratica e/o;
- Sanzionare le imprese che non mettono in atto un'organizzazione del lavoro che permetta agli autotrasportatori di rispettare le norme e/o;
- Promuovere, a livello nazionale ed europeo, l'adozione di nuove pratiche che spingano i datori di lavoro a permettere agli autotrasportatori che fanno dei cicli di lavoro al di fuori del loro paese in cui risiede la famiglia, i propri interessi materiali e morali, di tornare a casa almeno in occasione di ogni normale periodo di riposo settimanale.

*Alcuni Stati Membri hanno già adottato tali misure e altri le stanno valutando. Il valore aggiunto di queste norme è quindi: quello di permettere all'autotrasportatore di avere un beneficio dall'equilibrio tra lavoro e vita privata incoraggiando il ritorno nel luogo dove l'autotrasportatore ha i suoi principali interessi per mettere fine alle condizioni di vita degradata nelle aree di parcheggio e per contribuire a ristabilire una concorrenza più equilibrata impedendo alle imprese di trasporto non radicate in questi paesi di organizzare diversi cicli di operazioni con gli stessi autotrasportatori fuori dal loro paese d'origine. Un'altra norma efficace per raggiungere quest'obiettivo è anche l'applicazione in pratica della legislazione UE secondo la quale un autotrasportatore viene pagato anche in base all'orario di lavoro e non con una somma forfettaria per le operazioni di trasporto.*

- **Azione 2: Rafforzare le misure in materia di veicoli commerciali leggeri coinvolti nel trasporto internazionale di merci.**

*È noto, che un numero crescente di operatori non radicati nel luogo dove lavorano svolge, per mezzo di veicoli con una massa massima autorizzata inferiore a 3,5 t, diversi servizi di trasporto per conto di un'altra parte, sia trasporti internazionali, che servizi di cabotaggio stradale.*

*Questa situazione non solo mina le condizioni di una concorrenza sana, ma causa anche dei rischi alla sicurezza stradale dato che non ci sono garanzie che gli operatori di questi veicoli siano dei professionisti ben formati.*

*Per garantire una concorrenza leale e sicura e per evitare l'elusione delle norme vigenti per i mezzi pesanti, si dovrebbero prendere in considerazione delle misure che diano ai veicoli commerciali leggeri uno status ispirato a quello stabilito dalla normativa europea al fine di sottoporli a quattro condizioni di accesso alla professione, con modifiche specifiche collegate alle capacità.*

- **Azione 3: Facilitare l'utilizzo della lettera di vettura elettronica (e-CMR ) incoraggiando l'adesione al protocollo aggiuntivo alla Convenzione delle Nazioni Unite sul Contratto di Trasporto Internazionale di Merci su Strada (CMR) (19 maggio 1956) verso il riconoscimento del e-CMR;**

*Da un lato, per migliorare la concorrenza tra le imprese di autotrasporto riducendo il peso amministrativo e, dall'altro per migliorare le prestazioni delle pratiche di ispezione, è opportuno procedere con la dematerializzazione dei documenti di trasporto ("lettere di vettura"). Quest'ultima formalizza la relazione contrattuale tra lo spedizioniere ed il vettore e deve essere a bordo del veicolo per essere presentata durante i controlli.*

*Alcuni Stati Membri hanno ratificato il Protocollo Aggiuntivo (e-CMR) alla Convenzione delle Nazioni Unite sul Contratto di Trasporto Internazionale di Merci su Strada ( la così detta Convenzione CMR). Tuttavia, non è così per tutti gli Stati Membri.*

*E' quindi importante che il maggior numero di Stati Membri aderisca a questo Protocollo Aggiuntivo per creare un'area geografica continua dove i documenti di trasporto verranno dematerializzati, dove una gran parte delle operazioni di trasporto merci svolte in Europa verranno raggruppate.*

*Ciò dovrebbe essere fatto garantendo l'affidabilità e la sicurezza delle lettere di vettura elettroniche ad esempio attraverso progetti pilota, attraverso la valutazione e lo scambio di esperienze.*

- **Azione 4: Scambiarsi i dati più importanti degli organismi di controllo nazionale al fine di trarre vantaggio dal feedback e dai controlli migliori sugli obiettivi**

*Poiché l'autotrasporto è sostanzialmente un'attività economica mobile, itinerante e transnazionale è fondamentale migliorare lo scambio di informazioni tra le autorità di vigilanza nazionali.*

*Quindi, entro i limiti della normativa sulla privacy, sarebbe di grande utilità scambiarsi informazioni sulle infrazioni, per esempio quelle contenute nei sistemi nazionali di valutazione del rischio (RRS) per le imprese, uno strumento che è attualmente sottoutilizzato.*

- **Azione 5: Condividere iniziative innovative che si concentrino sui sistemi di valutazione e di controllo del cabotaggio e che garantiscano un trasporto di alta qualità per le imprese modello.**

*L'affidabilità e la qualità delle statistiche attuali sul cabotaggio non sono soddisfacenti. La qualità del sistema attuale di raccolta dati dovrebbe essere migliorata potenziando l'applicazione degli obblighi di comunicazione e si dovrebbero cercare nuovi modi di avere delle statistiche affidabili. Questo porrebbe le basi per un'analisi qualificata sullo sviluppo del mercato dell'autotrasporto.*

*L'intensità del controllo deve essere regolata in base al ripetersi delle infrazioni commesse da parte delle imprese in un determinato periodo. Alcuni Stati Membri hanno già iniziato a sviluppare questi metodi e potrebbero essere interessati a condividere la loro esperienza.*

- **Azione 6: Rafforzare lo scambio delle pratiche di controllo nazionali nella lotta contro la frode attraverso gli attuali organismi multilaterali**

*E' importante sostenere lo sviluppo delle organizzazioni di cooperazione europea come la rete della Polizia Stradale Europea (TISPOL) o il Controllo Europeo Stradale (ECR), quest'ultimo attualmente è stato trasformato nel Gruppo europeo di cooperazione territoriale (EGTC). Questa nuova qualifica gli permetterà di rafforzare i suoi mezzi d'azione, in particolare di accogliere nuovi Stati e di promuovere azioni congiunte e di collaborazione nelle politiche di controllo.*

*ECR ha già mostrato tutta la sua importanza permettendo, da un lato, scambi accurati e fluidi tra gli Stati partecipanti alla condivisione dei controlli e, dall'altro lato, sviluppando azioni congiunte di*

formazione, nell'esperienza dell'individuazione e del controllo delle frodi, o operazioni congiunte di controllo. Sarebbe interessante sviluppare scambi di informazioni tra le autorità nazionali sui risultati dei controlli e sul loro utilizzo.

La piattaforma europea contro il lavoro nero (1) è uno strumento che potrebbe essere attivato in modo proficuo per rafforzare la collaborazione tra i servizi degli Stati Membri nell'ambito dell'autotrasporto. Questa piattaforma permetterà lo scambio di informazioni e operazioni congiunte contro il lavoro nero, in particolare per quanto riguarda il lavoro transnazionale.

- **Azione 7: Sviluppare gli scambi transnazionali per una migliore applicazione delle norme vigenti nell'autotrasporto, in particolare per indagare sui processi complessi coinvolti nella frode riguardo alla creazione di norme per ("le imprese fittizie") e per la frode sul tachigrafo.**

Una frode ben architettata richiede mezzi di indagine complessi che giustificano l'unione delle esperienze delle autorità di vigilanza dei diversi Stati Membri:

- *In primo luogo, la frode relativa alla creazione di imprese "letterbox" richiede indagini sia nel paese di registrazione della sede dell'impresa che nel paese( o nei paesi) dove le società fittizie sono state registrate in maniera inappropriata.*
- *In secondo luogo, la frode sul tachigrafo, per la quale l'elevato grado di sofisticazione del sistema altera il sistema di controllo e spesso richiede lo scambio di competenze tra i controllori dei diversi paesi.*
- *In terzo luogo, per agevolare e per garantire controlli efficaci deve essere prevista la riduzione del periodo di transizione per l'utilizzo del tachigrafo intelligente (Regolamento Europeo N°165/2014)*

**Azione 8: Difendere una posizione comune all'interno degli organismi del Forum sul Trasporto Internazionale (FIT-ECMT ) per garantire la sostenibilità del sistema che assicura un'evoluzione controllata del mercato.**

*Finché il lavoro svolto sotto l'egida dell'Unione Europea porta molti Stati Membri a rifiutare di aprire il mercato senza una riflessione sull'armonizzazione sociale, liberalizzare le quote multilaterali sarebbe svantaggioso per tutti gli autotrasportatori.*

*Da questa liberalizzazione ne beneficerebbero soprattutto i vettori non comunitari e, un maggiore accesso al territorio dell'Unione, porterebbe all'aumento delle pratiche di dumping sociale e minerebbe seriamente la concorrenza dei vettori europei.*

---

1 Decisione (UE) 2016/344 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 marzo 2016 sulla creazione di una Piattaforma Europea per rafforzare la collaborazione nella lotta contro il lavoro nero.

Parigi 31 gennaio 2017,

Signor Jorg LEICHTFRIED  
Ministro Federale dei Trasporti,  
dell'Innovazione e della Tecnologia, Austria

Signor François BELLOT  
*Ministro della Mobilità, responsabile del Belgocontrol  
e della Compagnia Ferroviaria Nazionale ,Belgio*

Signor Ole Birk OLESEN  
*Ministro dei Trasporti, Costruzione  
e dell' Edilizia Abitativa, Danimarca*

Signor Alain VIDALIES  
*Ministro dei Trasporti,  
Affari marittimi e Pesca, Francia*

Signor Alexander DOBRINDT  
*Ministro Federale dei Trasporti e  
delle Infrastrutture Digitali, Germania*

Sig.ra Simona VICARI  
*Sottosegretario di Stato per  
le Infrastrutture e i Trasporti, Italia*

Signor François BAUSCH  
*Ministro dello Sviluppo Sostenibile  
e delle Infrastrutture, Lussemburgo*

Signor Ketil SOLVIK-OLSEN  
*Ministro dei Trasporti e  
delle Comunicazioni, Norvegia*

Signor Mattias LANDGREN  
*Sottosegretario di Stato presso  
il Ministero delle Infrastrutture, Svezia*