



SENATO DELLA REPUBBLICA
8ª COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI E COMUNICAZIONI

Atti comunitari in materia di trasporto su strada
cd. "Pacchetto mobilità"

AUDIZIONE INFORMALE UNRAE
Franco Fenoglio - Presidente Sezione Veicoli Industriali

Roma, 19 luglio 2017



Signor Presidente,

Onorevoli Senatori Membri della Commissione,

ringraziamo in primo luogo la Commissione per aver rivolto anche all'UNRAE l'invito ad esprimere il proprio parere sugli atti comunitari relativi al trasporto su strada.

Si tratta di una corposa serie di proposte di Regolamenti e di Direttive UE che avranno un impatto significativo per lo sviluppo del settore e che costituiscono la prima parte del progetto "Europa in movimento", presentato dalla Commissione Europea lo scorso 31 maggio.

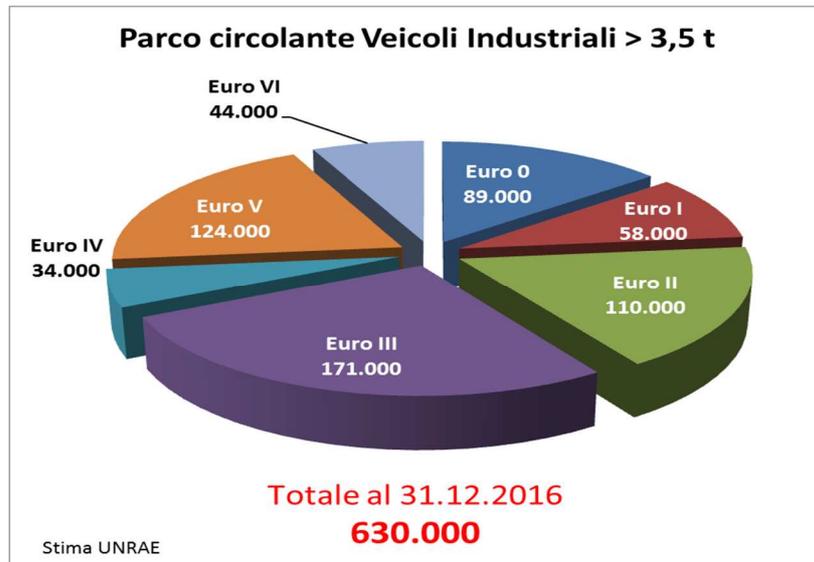
L'UNRAE è l'Associazione delle Case automobilistiche estere in Italia e rappresenta tutti i segmenti del comparto *automotive*: autovetture, veicoli commerciali e industriali, bus, rimorchi, semirimorchi e allestimenti, caravan e autocaravan con le relative reti di assistenza tecnica e di ricambi originali.

Oggi sono 43 le Aziende associate all'UNRAE. Esse rappresentano una realtà economica che, direttamente o indirettamente, registra un fatturato di 50 miliardi di euro e 160.000 occupati. Nel nostro Paese le Case automobilistiche estere investono circa 10 miliardi per acquisti di componentistica e 10,5 miliardi per beni e servizi.

Con il presente documento l'UNRAE intende illustrare a codesta Commissione il proprio pensiero sui principali problemi dell'autotrasporto e sulle proposte di regolamenti e direttive elaborate dalla Commissione Europea.

1. Le caratteristiche del parco circolante

a) Veicoli Industriali > 3.5 t



Secondo la stima più recente effettuata dal Centro Studi e Statistiche dell'UNRAE sul parco circolante nazionale dei veicoli industriali con massa totale a terra superiore a 3,5 t, pari a 630.000 unità, risulta che al 31 dicembre 2016 ben il 23,3% apparteneva alle classi di emissione Euro 0 ed Euro I.

Se aggiungiamo anche i veicoli della classe Euro II, la percentuale del circolante con più di diciassette anni di anzianità sale al 40,8%.

Si tratta di quasi la metà dell'intero parco che - nella prospettiva della sostenibilità - è composto da veicoli già esclusi, tra l'altro, dal beneficio del credito di imposta per il recupero delle accise sul carburante.

In merito, l'UNRAE chiede che da tale beneficio vengano esclusi anche i veicoli appartenenti alla classe di emissione Euro III, a fronte della garanzia che i Fondi così recuperati vengano investiti esclusivamente nel settore dell'autotrasporto.

La stima rivela che la classe più numerosa risulta essere l'Euro III (27,1%) seguita dall'Euro V (19,7%).

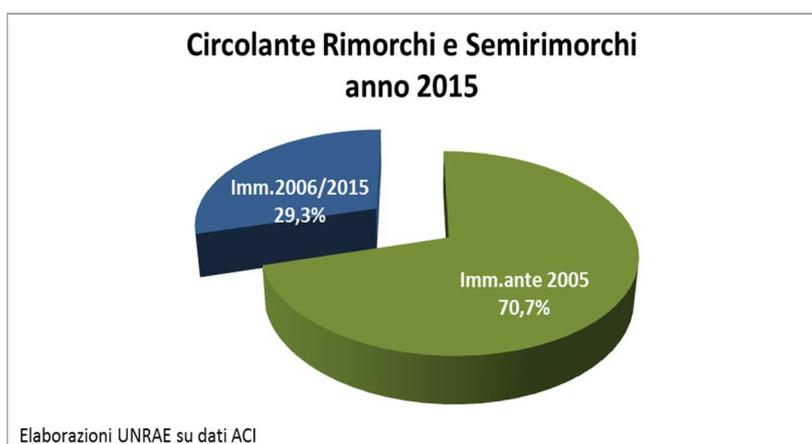
Ancora evidentemente troppo poco presente la classe Euro VI che alla fine del 2016 rappresentava solo il 7% del parco.

L'anzianità media complessiva è salita nel frattempo a 13 anni, contro una media europea di circa 10 anni.

Inoltre, sempre nella prospettiva della sostenibilità ecologica, è da notare che nel 2016 soltanto l'1% dei veicoli industriali immatricolati era dotato di motorizzazioni alternative, mentre ben il 99% risultava alimentato da carburante fossile (Diesel Euro VI).

Questi dati confermano che il rinnovo del parco circolante dei veicoli industriali in Italia avviene troppo lentamente e la domanda dei veicoli nuovi si indirizza verso le motorizzazioni tradizionali per evidenti ragioni pratiche.

b) Rimorchi e semirimorchi



Un accenno merita inoltre il settore dei veicoli trainati, che condivide con quello degli autoveicoli e dei trattori problematiche affini, soprattutto con riferimento all'anzianità del relativo parco circolante.

Le elaborazioni possibili sui dati a disposizione rivelano per rimorchi e semirimorchi una situazione del parco ancora più allarmante: il 70% del circolante è composto da unità immatricolate prima del 2005, cioè con più di dodici anni di anzianità.

I veicoli rimorchiati privi dei dispositivi di sicurezza oggi prescritti dalle norme europee e internazionali costituiscono un potenziale pericolo per la circolazione, soprattutto quando vengano abbinati a veicoli trattori dotati delle più moderne apparecchiature per la sicurezza attiva destinate al controllo della frenata.

A questo proposito, l'UNRAE auspica che si possa stabilire un'anzianità massima per i veicoli rimorchiati oltre la quale i medesimi non possano più circolare e che, allo stesso fine, siano effettuati tutti i necessari controlli sulle importazioni di tali veicoli provenienti dall'estero e sui veicoli adibiti al cabotaggio.

2. La necessità di interventi strutturali per il rinnovo del parco

Esaminando l'andamento del mercato, risulta che esso è fortemente influenzato dalla disponibilità di incentivi non strutturali previsti da varie norme di legge. Si determinano così - da parte della domanda - situazioni di rinvio delle decisioni di acquisto di fronte all'aspettativa di nuovi provvedimenti di sostegno, nonostante l'esigenza effettiva di rinnovo sia potenzialmente elevata a fronte della crescente richiesta di sostenibilità ambientale ed economica, nonché dell'esigenza di una maggiore sicurezza stradale.

Per questa ragione l'UNRAE auspica che - nell'ambito di una politica industriale dei trasporti che favorisca lo sviluppo dell'autotrasporto italiano - il Decisore Pubblico definisca interventi strutturali di sostegno, a partire dalla stabilizzazione della Legge Sabatini, del Superammortamento e degli altri provvedimenti annuali per gli investimenti, che possono costituire un ottimo strumento e una leva significativa per il rinnovo del parco circolante. La prossima manovra di bilancio per l'anno 2018 potrebbe essere la giusta occasione per introdurre questo tipo di interventi.

L'UNRAE auspica inoltre che, in base a queste considerazioni, le disposizioni che prevedono sostegno agli investimenti nel settore non considerino soltanto l'intermodalità, ma promuovano un rinnovo effettivo del parco ai fini di una più efficace sostenibilità complessiva del trasporto merci non solo internazionale, ma anche interno.

Immatricolazioni Veicoli Industriali >3,5 t (*)

	2014	2015	2016
Immatricolazioni VI >3,5t	12.149	15.224	23.763
Var.% verso anno precedente	-10,6%	+25,3%	+56,1%

Elaborazioni UNRAE

(*) La Tabella intende evidenziare come negli ultimi due anni, in presenza di provvedimenti a sostegno della domanda, i dati di mercato abbiano subito una inversione di tendenza.

3. L'autotrasporto come fattore economico strategico

In presenza di una crescente domanda di trasporto, i trasportatori italiani hanno perso quote importanti del traffico internazionale, che è effettuato da imprese straniere.

Attraverso la pratica del cabotaggio così come viene effettuata, finiscono per cedere anche quote crescenti di traffico interno.

Ne derivano due effetti negativi: si sottrae occupazione e gettito fiscale al nostro Paese da un lato, mentre dall'altro si mette un settore strategico nelle mani di operatori stranieri.

Nonostante le ricerche e le argomentazioni delle imprese che costruiscono e distribuiscono i veicoli industriali e le valutazioni delle associazioni dell'autotrasporto e della logistica, sembra esserci in Italia ancora eccessiva vischiosità nel considerare l'autotrasporto come fattore economico strategico.

Nell'ambito di una intermodalità sempre meglio organizzata, e che sarà comunque in crescita, è dimostrato che il trasporto su gomma continuerà a svolgere un ruolo determinante in termini di versatilità e di elasticità di impiego e che quindi dovrà essere considerato con l'attenzione che merita.

4. La crisi occupazionale del settore in Europa

Nell'Unione Europea, il principio ideale di tutela della libera concorrenza e della libera circolazione di merci e lavoratori nel comune mercato convive con realtà economiche e fiscali molto diverse tra loro, rendendo difficili soluzioni eque, tanto più nel mondo dell'autotrasporto, per la sua stessa condizione e struttura.

L'autotrasporto europeo è sottoposto a forti tensioni tra la necessità di una crescente sostenibilità e le dinamiche del sottostante mondo del lavoro, le cui norme sono fin troppo spesso eluse a scapito della sicurezza del trasporto e della circolazione.

E' dunque importante che il Decisore Pubblico europeo, e non solo quello nazionale, consideri attentamente le conseguenze che potrebbero derivare da una soluzione debole delle questioni sul tappeto in questo settore.

Secondo alcune recenti indagini, entro il 2020 in Italia si avranno circa ventimila posti di lavoro vacanti nell'autotrasporto. Nello stesso periodo in Europa, per il normale *turnover* e per l'incremento dell'offerta di trasporto, ci si troverà di fronte ad un fabbisogno di circa 200.000 addetti.

Se ne deduce che il settore presenta - direttamente e indirettamente - una forte capacità di attrarre occupazione specializzata, indispensabile per garantire tra l'altro la redditività della gestione di veicoli tecnologicamente sofisticati, proprio mentre è dimostrato che la qualità e l'affidabilità - e non il costo del trasporto - sono i parametri che determinano la scelta dei vettori da parte della committenza.

5. L'UNRAE e il Progetto Giovani Conducenti

Per quanto riguarda il tema dell'occupazione, e segnatamente dell'occupazione giovanile nel settore dei trasporti, ricordiamo che il 3 gennaio scorso il Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori ha sottoscritto con l'UNRAE e i rappresentanti di altre sedici organizzazioni del settore, un protocollo d'intesa con il quale gli Enti sottoscrittori si sono impegnati a promuovere e valorizzare la professione di conducente di veicoli per il trasporto di merci, con l'intenzione di recuperare competitività all'autotrasporto italiano, offrendo contemporaneamente ai giovani concrete possibilità di acquisire i titoli necessari per praticare la professione e l'avvio alla medesima presso le imprese di autotrasporto che hanno sottoscritto il protocollo.

L'Albo aveva inizialmente stanziato per il progetto un milione di euro, destinati a dotare i giovani interessati degli attestati professionali necessari per intraprendere il mestiere di conducente di veicoli industriali. In pochi giorni dall'apertura delle iscrizioni sono state superate le 2.000 adesioni, tanto che l'Albo stesso ha deciso di incrementare la dotazione del Fondo portandola a quattro milioni di euro.

Considerata la crescente richiesta di mano d'opera specializzata che proviene dal settore dell'autotrasporto in tutta l'Europa, l'UNRAE chiede che si sostengano le aziende che impiegheranno i giovani formati.

L'UNRAE chiede, inoltre, che si definisca una politica industriale e sociale del settore che riporti alle aziende italiane una quota importante del trasporto internazionale, richiamando quelle imprese che sono nel frattempo emigrate, considerato che l'Italia è il quinto esportatore mondiale di beni e l'autotrasporto è, e continuerà ad essere, un settore economico strategico nell'ambito di una razionale logistica intermodale.

Non corrisponderebbe alle aspettative e all'impegno profuso una situazione nella quale i giovani formati in Italia con il contributo dello Stato trovassero poi lavoro a condizioni migliori in un altro Paese.

Osservazioni sugli atti comunitari del cd. “Pacchetto mobilità”

COM (2017) 275 def.

COM (2017) 276 def.

Proposte di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che modificano la Direttiva 1999/62/CE (Eurovignette) per quanto concerne la tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture e per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli

L’UNRAE ritiene corretto in principio il criterio “chi più inquina più paga”, soprattutto in presenza di un parco circolante come quello italiano, caratterizzato da una anzianità media dei veicoli per il trasporto di merci più elevata della media europea, l’introduzione di un sistema di premialità per i veicoli meno inquinanti è considerato positivamente, così come appare equo il principio di pagare in base all’effettivo uso delle infrastrutture.

La proposta potrebbe contribuire ad incentivare il rinnovamento del parco circolante, promuovendo la più rapida entrata in circolazione dei veicoli di ultima generazione, per la cui realizzazione l’industria ha investito ingenti capitali e dai quali ci si attendono notevoli riduzioni delle emissioni inquinanti, anche in funzione degli sforzi compiuti per ridurre i consumi, ai quali sono direttamente proporzionali le emissioni di CO₂.

Il criterio è valido anche se riferito alle valutazioni in merito alla sicurezza della circolazione e del trasporto. Circa quest’ultimo aspetto, è da considerare anche la possibilità di modulare le tariffe assicurative in base all’adozione dei sistemi di sicurezza più avanzati, dei quali sono dotati i veicoli offerti oggi sul mercato.

Infine, pur riconoscendo l’onerosità dell’operazione, si sostiene la necessità di adottare misure volte a garantire la qualità dell’infrastruttura stradale. Una rete infrastrutturale insufficiente o inadeguata condiziona pesantemente ogni decisione logistica e non favorisce lo sviluppo armonico dell’intermodalità, creando inopportune strozzature all’efficienza complessiva del

sistema economico che insiste sul comparto dei trasporti sia in termini di efficienza/affidabilità che in termini di costi.

L'armonizzazione a livello europeo delle norme in materia di tariffazione potrebbe determinare condizioni di maggior corretta competitività. Resta comunque evidente che ogni eventuale aumento dei costi, derivante da pagamenti maggiorati dei diritti di utenza stradale, conseguenti all'armonizzazione, dovrebbe essere compensato mediante riduzioni di altre tasse applicate ai trasporti.

COM (2017) 277 def.

Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica il Regolamento n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali e il Regolamento n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo di tachigrafi

Come emerso dalle attività di consultazione condotte in merito a livello europeo, i problemi principali riscontrabili in materia sono imputabili a inadeguate condizioni di lavoro dei conducenti, a distorsioni della concorrenza tra trasportatori, al complesso degli oneri normativi per i trasportatori e per gli Stati membri.

Sono stati inoltre individuati problemi giuridici in materia sociale, conseguenti a norme poco chiare o inadeguate, applicate in modo incoerente e inefficace nonché ad una insufficiente cooperazione amministrativa tra Stati membri.

L'UNRAE ribadisce in merito a questa disciplina l'importanza che la normativa europea promuova la figura del trasportatore professionista, in modo da indirizzare decisamente il settore verso il cosiddetto trasporto per conto di terzi, dove il rispetto dato alle norme di settore può fornire maggiori garanzie in termini di sicurezza generale del trasporto e della circolazione. Si ricorda per inciso che i cronotachigrafi attualmente in uso non sono dotati di sistemi automatici di rilevamento della posizione dei veicoli.

COM (2017) 278 def.

Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la Direttiva 2006/22/CE e le Direttive 96/71/CE e 2014/67/UE in tema di distacco dei conducenti

L'UNRAE ritiene fondamentale garantire, in merito alla questione del distacco internazionale dei conducenti, la possibilità che il Paese nel quale il conducente svolge il proprio lavoro possa effettuare i propri controlli, senza dover ricorrere a complesse procedure interstatali per l'acquisizione dei dati necessari.

COM (2017) 279 def.

Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi

La Commissione sostiene che l'elaborazione di questa proposta di Regolamento si inquadra nell'obiettivo di ottenere una mobilità equa, sostenibile e competitiva.

Le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione non sono stati finora certificati, né monitorati o comunicati. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, secondo la Commissione questa mancanza di informazione avrebbe impedito alle imprese di autotrasporto, in maggioranza PMI, di accedere ad informazioni standardizzate circa i consumi e le emissioni, rendendo difficile l'elaborazione di politiche intese a ridurre le emissioni di gas a effetto serra provenienti dal settore dei veicoli pesanti.

In effetti l'industria europea costruttrice di tali veicoli, operando sui mercati mondiali e dovendosi confrontare con una concorrenza agguerrita in un comparto tecnologicamente all'avanguardia, ha da tempo posto la massima attenzione al problema dei consumi considerandoli in un'ottica di sostenibilità ambientale ed essendo i costi relativi una componente importante dei costi complessivi di gestione dell'autotrasporto.

I dispositivi che attualmente equipaggiano i veicoli industriali hanno raggiunto una elevata sofisticazione e l'impiego di alcuni di essi ottiene il duplice scopo di ridurre i consumi aumentando contemporaneamente la sicurezza attiva del veicolo che ne è dotato.

L'UNRAE è quindi favorevole alla standardizzazione delle procedure di determinazione dei consumi in funzione delle emissioni di CO₂, purché le medesime tengano conto del lavoro svolto dall'industria in materia e non ne derivino ulteriori aggravii di costi, considerato che sarebbe a carico dei costruttori l'applicazione delle stesse procedure e la creazione dei sistemi di informazione.

COM (2017) 280 def.

Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione)

L'UNRAE concorda con la necessità di creare un sistema operativo europeo che possa raggiungere l'obiettivo di rendere più facile e meno costosa la fornitura del S.E.T. per tutti i tipi di veicoli e su tutto il territorio dell'Unione, nel rispetto dei sistemi già operativi a livello nazionale e senza dover installare a bordo dei veicoli ulteriori apparecchiature.

COM (2017) 281 def.

Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica i Regolamenti CE 1071/2019 e 1072/2019 (accesso all'attività di trasportatore e al mercato unico) per adeguarli all'evoluzione del settore

L'UNRAE ritiene che questa materia debba essere disciplinata in modo da evitare che si creino distorsioni di concorrenza tra imprese europee di autotrasporto, tenuto conto del fatto che il criterio della libertà di stabilimento in uno qualsiasi dei Paesi membri dell'Unione si scontra con

una realtà nella quale i diversi Stati si trovano in condizioni economiche e applicano politiche salariali e fiscali anche molto diverse tra loro.

La pratica del cabotaggio deve in questo senso essere disciplinata molto attentamente e i controlli effettuati con continuità e severità, così come andrebbe considerato in via prioritaria il requisito della sede stabile e che solo in caso di attività effettiva nello Stato membro di stabilimento le imprese possano beneficiare delle norme corrispondenti.