



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore SUSTA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 SETTEMBRE 2014

Misure di sicurezza e lotta al cabotaggio illegale in materia di trasporti.
Delega al Governo per la predisposizione di incentivi al combustibile ecologico

ONOREVOLI SENATORI. - La strada è il mezzo di trasporto principale nell'Unione europea, tanto per i passeggeri quanto per le merci. Nell'Unione europea si conta attualmente circa un veicolo ogni due abitanti, e il trasporto di merci su strada rappresenta oltre i due terzi del tonnellaggio totale. Il sistema del trasporto e della logistica riveste un'importanza strategica nelle scelte di politica economica ed ovunque, in Italia come in tutta Europa, è fattore di sviluppo. Il settore dell'autotrasporto impiega nello spazio UE direttamente circa 10 milioni di persone, rappresenta il 4,5 per cento dell'occupazione totale e genera il 4,6 per cento del PIL europeo ponendosi come un ambito vitale per l'economia del nostro Paese, radicato soprattutto nel Nord-Ovest. Il trasporto su strada è giunto ad occupare rispetto al mercato globale circa i tre quarti del totale del traffico merci, mentre il trasporto su rotaie non è mai riuscito a porsi come valida alternativa rispetto al trasporto su ruote, anche per le maggiori difficoltà che questo incontra nel raggiungere tutte le zone della nostra nazione, morfologicamente disomogenea. Nei principali Paesi europei il trasporto di merci su strada è stato prevalentemente a carattere nazionale (pari o superiore al 70 per cento del traffico totale) ma nell'ultimo periodo si avverte un sempre più ampio ricorso al cabotaggio transnazionale. La crisi che ha colpito le economie avanzate negli ultimi anni, abbinata alla accentuata competizione avviata con l'apertura delle frontiere e proseguita con l'intensificarsi degli scambi commerciali transfrontalieri, hanno creato uno scenario di estrema competitività in cui il trasporto merci su strada, per la centralità del ruolo che svolge nelle economie,

è posto in evidente difficoltà. La Germania si conferma il primo Paese dell'Unione europea per volumi di merci trasportate su strada (313,1 miliardi di t/km), seguito a distanza da Polonia e Spagna (oltre 210 miliardi di t/km). La Polonia è il Paese che ha sperimentato la crescita maggiore, vicina al 40 per cento, nel periodo 2007-2010, contribuendo, insieme a Bulgaria, Slovenia e Repubblica ceca, a spostare il baricentro del trasporto europeo verso Oriente. In questo scenario, l'Italia, per la sua marginalità geografica e per le caratteristiche strutturali del suo sistema di trasporti, rischia di non reggere la concorrenza sul mercato europeo, e di essere tagliata fuori dalla crescita e dallo sviluppo. Nel 2010 il traffico di merci su strada in rapporto alla popolazione risultava pari a 29 milioni di t/km per diecimila abitanti, poco superiore a quello registrato nel 2010 in Francia (28,1), inferiore a quelli di Spagna (45,6) e Germania (38,3), e superiore a quello del Regno Unito (22,6). Ma l'incremento più rilevante dell'indicatore relativo alla popolazione, nel periodo 2007-2010, si riscontrano negli stessi Paesi a più forte crescita di traffico merci in termini assoluti: Polonia, Bulgaria, Slovenia e Repubblica ceca. L'affacciarsi in modo sempre più massiccio di tali paesi nel mercato su ruota comporta un aumento della concorrenza nel settore dei trasporti con evidente difficoltà delle nostre imprese nazionali nel rimanere competitivi nei confronti di paesi dove i costi ricollegabili all'esercizio dell'attività di trasporto merci per conto terzi risulta di favore rispetto alla normativa nazionale. Il settore del trasporto merci su strada, che attraversava già a partire dal 2008 un periodo di durissima crisi, dovuto, oltre che allo sfavo-

revole andamento dell'economia globale, anche all'eccessivo costo del lavoro, attraversa un nuovo periodo di grande difficoltà. In Italia, nonostante gli ultimi dati di Federtrasporto evidenzino una lieve ripresa del comparto trasporto di veicoli pesanti pari all'1 per cento in termini tendenziali; tale ripresa comunque non recupera neanche in minima parte il *trend* negativo del 2012, con un calo del 7,5 per cento, e del 2013 con un decremento, nel solo primo semestre, del 3 per cento e con una flessione complessiva finale del 2 per cento. La crisi nel mondo dell'autotrasporto assume, quindi, contorni emergenziali preoccupanti: le imprese italiane, sotto il peso del continuo aumento dei costi, stanno letteralmente collassando e al loro posto stanno subentrando, con il cabotaggio, imprese dei Paesi dell'Est Europa sempre più agguerrite e con vantaggi competitivi sul costo del lavoro, delle assicurazioni e del carburante assolutamente non comparabili o replicabili dalle nostre imprese. Tale situazione ha costretto molti imprenditori a trasferire l'attività oltre confine per ridurre i costi e recuperare competitività favorendo il fenomeno del *dumping* sociale. Si assiste ad un vero e proprio stravolgimento della leale concorrenza, in un mercato europeo che dovrebbe essere necessariamente omogeneo in termini di normative fiscali e regole del lavoro. Il dislocamento delle imprese nazionali all'estero ha conseguenze gravissime in termini economici per tutto il Paese sia per il decremento dell'occupazione sia per la mancata contribuzione che ne deriva. Sempre più imprese europee effettuano operazioni di trasporto merci sul territorio nazionale in regime di cabotaggio e, in alcuni casi, anche tramite le molteplici forme di concorrenza sleale. Tra le violazioni più ricorrenti vi sono i superamenti dell'orario di lavoro, il mancato rispetto delle normative sul cabotaggio, l'utilizzo irregolare di manodopera somministrata dall'estero. Le imprese italiane chiudono ad un ritmo incessante e quindi occorre agire

immediatamente per salvaguardare le aziende ancora attive, denunciando la concorrenza sleale di vettori stranieri che operano illegalmente sul filo di normative equivoche, utilizzando stabilmente sul nostro territorio lavoratori stranieri. Da semplice fenomeno in espansione, infatti, il cabotaggio si è trasformato in vera emergenza ed è maturata la consapevolezza che ci sia ormai bisogno di un intervento urgente che possa da subito sanare i guasti che pratiche come il distacco transnazionale e la delocalizzazione stanno generando nell'autotrasporto in Italia. Le imprese straniere, attratte dal mercato italiano, organizzano sempre con maggiore frequenza il trasporto merci all'interno del nostro territorio, attuando un *dumping* senza precedenti. Il costo di un lavoratore straniero è di circa 2.000 euro mensili, contro i 4.000 di un lavoratore italiano. Si consideri inoltre che in quei Paesi non esiste tredicesima, quattordicesima e trattamento di fine rapporto. L'uso sempre maggiore del dislocamento aziendale come anche l'ingresso di vettori stranieri nel nostro territorio a prezzi vantaggiosi non ha solo effetti negativi sull'economia nazionale ma anche sulla sicurezza degli autotrasportatori, obbligati proprio per la lontananza rispetto al luogo di partenza, a dover pernottare all'interno del mezzo di trasporto. Così gli autisti in regime di cabotaggio sono costretti ad effettuare il riposo in cabina anche per lunghi periodi esponendo la merce e, spesso, anche la loro persona, al rischio di sciacallaggio. Fermarsi nelle aree di sosta o nelle stazioni di servizio, specialmente per le cosiddette «lunghe soste», diventa per molti di loro un vero e proprio pericolo. Gli autotrasportatori si trovano così a dover subire, oltre alle estenuanti ore di guida, veri e propri attentati alla loro incolumità mentre effettuano il doveroso riposo, tra l'altro impostogli dalla stessa normativa europea, assolutamente necessario per consentire una ripresa della guida sicura. Anche il mero furto di carburante, al netto del furto della merce traspor-

tata, rappresenta un danno economico particolarmente consistente per le imprese di trasporto se si calcola che molti dei mezzi in regime di cabotaggio riescono a contenere oltre 1.000 litri di gasolio. È quindi necessario intervenire non solo per salvaguardare le imprese nazionali rispetto a quelle europee ma anche per garantire la sicurezza dei trasportatori in regime di cabotaggio. Si aggiunga infine che la grande quantità di mezzi di trasporto su strada comporta inevitabilmente anche l'aumento dell'inquinamento nelle aree ad alta intensità di traffico. Il trasporto su gomma rappresenta difatti uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento dell'aria, di una larga fetta dei consumi di combustibili fossili, del traffico. Da quando è stato firmato il protocollo di Kyoto, infatti, l'inquinamento prodotto dai mezzi di trasporto è in assoluto la voce che è aumentata di più nella bilancia delle emissioni di gas serra. L'aumento dei trasporti su gomma, pari ai tre quarti del totale dei beni trasportati all'interno dell'Unione europea, ha comportato negli ultimi 20 anni l'incremento delle emissioni di CO₂ generate dai mezzi pesanti del Vecchio Continente di oltre il 30 per cento. Nonostante la mobilità sostenibile sia una delle scommesse cruciali nella lotta ai cambiamenti climatici, e nonostante il traffico e l'inquinamento producano costi elevati che ricadono sulla collettività, i tentativi di far pagare al trasporto su strada questi danni (ad esempio limitare le forme di esenzione dei pedaggi stradali o di tassare la CO₂ prodotta) fino ad ora sono falliti. Per questo motivo è importante delegare il Governo ad adottare misure volte a favorire l'acquisto da parte delle imprese, dedite al trasporto per conto terzi, di nuovi mezzi di trasporto per lo svecchiamento del parco autocarri e, allo stesso tempo, prevedere incentivi per la riconversione dei

mezzi di trasporto già in circolazione verso combustibili ecologici o *dual-fuel*, tecnologia in forte espansione perché capace di garantire il mantenimento dei motori nativamente già installati.

SINTESI DEL PROVVEDIMENTO

Il presente disegno di legge, come indica il titolo, pone in essere misure volte a migliorare la sicurezza stradale ed a predisporre azioni contro il cabotaggio illegale. L'articolo 2 interviene per sancire, anche a livello normativo interno, l'obbligo di accompagnamento dei documenti richiesti a livello europeo per l'esercizio dell'attività di cabotaggio. Il successivo articolo 3 si occupa di inserire tra i lavori usuranti anche l'esercizio dell'attività di trasporto di cose per conto terzi con l'intento di ricollegare le disposizioni di maggior favore sul prepensionamento anche nei confronti di coloro che per la natura della loro attività sono stati sino ad ora ingiustamente esclusi dalla categoria dei lavori più usuranti. L'articolo 4 prevede l'inasprimento delle sanzioni ricollegabili al mancato rispetto dei periodi di guida vietando, inoltre, la possibilità di pernottare in cabina per i cosiddetti riposi «di lungo periodo» o anche detti settimanali. L'articolo 5 delega il Governo a favorire l'utilizzo di combustibili ecologici ed a riconvertire i mezzi di trasporto già esistenti ovvero verso forme di consumo miste gasolio/metano utili ai fini del mantenimento del parco autocarri già esistente. L'articolo 6, infine, prevede il passaggio entro il 2018 al cronotachigrafo digitale per aumentare la certezza dei controlli effettuati dall'organo accertatore in riferimento alle effettive, e accertabili, interruzioni di guida eseguite dall'autotrasportatore.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge reca norme tese a favorire il trasporto su strada delle merci nel rispetto degli indirizzi dell'Unione europea, con l'intento di realizzare il riequilibrio con gli altri paesi europei contrastando il fenomeno del *dumping* sociale e migliorando le condizioni ambientali e di sicurezza stradale.

Art. 2.

(Disposizioni in materia di recepimento del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio)

1. Alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 41, al comma 1, dopo la parola: «trasporti» è inserita la seguente: «nazionali»;

b) dopo l'articolo 43 è inserito il seguente:

«Art. 43-bis. - *(Trasporti in ambito europeo)* - 1. Tutti i veicoli nazionali con massa massima a carico ammissibile, compresa quella rimorchi, superiore alle 3,5 tonnellate che intendano effettuare trasporti in ambito europeo sono obbligati ad avere a bordo copia della licenza comunitaria.

2. La licenza comunitaria viene rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne verifica i requisiti di rilascio, ed ha durata quinquennale. Il titolare conserva l'originale della licenza comunitaria unitamente al numero di copie certificate conformi, rilasciate dagli Uffici della moto-

rizzazione competenti per territorio, corrispondenti al numero esatto di veicoli di cui il titolare della licenza comunitaria dispone a titolo di piena proprietà o tramite le modalità di cui al comma 3 dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009. La licenza comunitaria non è cedibile e deve esserne richiesta la sostituzione ogniqualvolta cambino gli elementi identificativi dell'impresa.

3. Sono esentati dal possesso della licenza di cui al comma 1 i veicoli che effettuano trasporti a vuoto e quelli elencati dall'articolo 1, paragrafo 5, del citato regolamento (CE) n. 1072/2009»;

c) all'articolo 46-*bis* le parole: «(CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993» sono sostituite dalle seguenti: «(CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009».

Art. 3.

(Lavoro usurante)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, dopo la lettera *d*) è aggiunta la seguente:

«*d-bis*) conducenti di veicoli con massa massima a carico ammissibile, compresa quella rimorchi, superiore alle 3,5 che effettuino servizio di trasporto per conto terzi».

Art. 4.

(Sanzioni per la violazione della durata di guida degli autoveicoli e divieto di pernottare in cabina)

1. All'articolo 174 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifi-

cazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7 le parole: «di una somma da euro 264 a euro 1.054» sono sostituite dalle seguenti: «di una somma da euro 500 a euro 3.000», le parole: «di una somma da euro 369 a euro 1.476» sono sostituite dalle seguenti: «di una somma da euro 800 a euro 5.000», le parole: «di una somma da euro 422 a euro 1.686» sono sostituite dalle seguenti: «di una somma da euro 1.500 a euro 8.000»;

b) dopo il comma 8 è inserito il seguente:

«8-bis. Il conducente che effettua il riposo settimanale non ridotto, di cui al regolamento (CE) n. 561/2006, all'interno del veicolo soggiace alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.000 a euro 10.000».

2. Per il controllo dei limiti di cui all'articolo 174 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo, in sede di verifica dell'avvenuto pernottamento all'esterno del veicolo, l'organo accertatore si basa sui seguenti documenti:

a) i dati di viaggio contenuti nel cronotachigrafo;

b) l'estratto di registro o la copia dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006;

c) le ricevute da parte delle strutture alberghiere.

3. In mancanza anche di uno solo dei documenti di cui al comma 2 si applicano le sanzioni di cui al citato articolo 174 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

Art. 5.

(Delega al Governo per l'introduzione di incentivi al combustibile ecologico)

1. Il Governo è delegato ad adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo contenente disposizioni recanti agevolazioni finanziarie nei confronti delle imprese di trasporto sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) incentivare l'installazione e l'utilizzo del sistema misto sia *dual-fuel* che a gasolio o metano, sui veicoli con massa massima a carico ammissibile, compresa quella rimorchi, superiore alle 3,5 che effettuino servizio di trasporto per conto terzi;

b) prevedere che gli oneri derivanti dalle agevolazioni trovino copertura in parte con i proventi derivanti dalle sanzioni di cui all'articolo 174 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dall'articolo 4 della presente legge.

2. Lo schema del decreto legislativo è trasmesso alle Camere per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni parlamentari che si esprimono entro trenta giorni dall'assegnazione. Decorso tale termine il decreto legislativo può essere comunque emanato.

Art. 6.

(Disposizioni finali e transitorie)

1. A partire dall'anno 2018 ogni mezzo di trasporto circolante sul territorio nazionale che effettua cabotaggio è obbligato all'utilizzo di un cronotachigrafo digitale in sostituzione di quello analogico.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 5, comma 1, lettera *b)*, dall'attuazione della presente legge non devono derivare

nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

