

Autotrasporto, cosa succede in Europa?

C'è un aggiornamento periodico (vedremo se sarà possibile con cadenza mensile e quel che segue ne è un estratto) sulle principali novità normative provenienti dall'Europa e sull'attività svolta da [CNA FITA](#) per l'autotrasporto all'interno di UETR, l'Associazione europea degli autotrasportatori. Le scelte europee avranno sempre una maggiore incidenza nel settore dell'autotrasporto e [CNA FITA](#), attraverso l'azione con UETR e l'ufficio della CNA Bruxelles, è presente anche a livello comunitario. Una parte della newsletter sarà dedicata anche al trasporto transfrontaliero e alle principali novità normative negli altri Paesi. Per informazioni e approfondimenti scrivere a: fababri@cna.it

L'Asse del Brennero si riappropri del suo ruolo: collegamento nel cuore dell'Europa

Un tavolo di lavoro coordinato dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, con le associazioni di categoria, le camere di commercio e le istituzioni territoriali, per tracciare il futuro dell'Asse del Brennero nel contesto europeo, superando i divieti austriaci e delineando un ruolo su misura che garantisca lo sviluppo economico e gli spostamenti di persone e merci in un corridoio fondamentale per collegare il Nord e il Centro Europa con il Mediterraneo. È la proposta lanciata dal professor Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, nel corso del webinar "Il Brennero e la politica dei trasporti attraverso le Alpi", organizzato dal sistema camerale nazionale tramite Uniontrasporti il 19 maggio, al quale hanno partecipato i vertici del mondo politico ed economico italiano. La politica dei trasporti sull'asse del Brennero è un tema controverso e molto discusso

di cui il sistema camerale italiano si sta occupando da tempo. Problemi centrali sono i divieti di circolazione discriminatori emessi dal Tirolo, i loro effetti sul traffico merci che attraversa le Alpi e le misure per renderlo più efficiente e sostenibile. Claudio Corrarati, presidente di CNA Trentino Alto Adige, nell'esprimere apprezzamento per la soluzione indicata dal ministro ha sottolineato che "Le infrastrutture stradali, ferroviarie e digitali sono un'opportunità di collegamento tra i popoli, prima ancora che per le merci e per il settore dell'autotrasporto. Crediamo che il tavolo debba muoversi nell'ottica della tripla E: Ecologia, Economia, Europa. Occorre trovare soluzioni di ampio respiro, tenendo conto dei divieti austriaci che sono un problema ma non l'unico problema". Corrarati ha aggiunto: "L'asse viario venga lasciato alle aziende, all'autotrasporto, a chi si sposta per lavoro. Dobbiamo fare in modo che chi si sposta per turismo utilizzi altre infrastrutture di trasporto. Gli introiti dei pedaggi potrebbero incentivare il ricambio dei veicoli pesanti con alimentazioni più ecologiche e supportare la realizzazione di servizi che consentano alle persone che vivono di autotrasporto di operare in condizioni dignitose. Riportiamo al centro le persone, i lavoratori e gli imprenditori, oggi costretti a stare ore in coda per 150 chilometri".

Il ministro Giovannini ha, inoltre, sottolineato che "Il Brennero è fondamentale per il futuro dell'economia e dell'Italia. È cruciale che ci sia cooperazione e coordinamento tra i Paesi europei per promuovere uno sviluppo del corridoio del Brennero che tuteli le prerogative delle industrie italiane e i principi fondamentali dell'Ue, come la libera circolazione delle merci e la concorrenza leale. "Per questo – ha concluso il ministro – sostengo la tesi del sistema camerale secondo cui i divieti unilaterali imposti dal Tirolo non sono conformi al diritto europeo e auspico si trovino soluzioni congiunte a breve termine." Dall'evento online è emersa l'opinione unanime che occorrono soluzioni

condivise, non divieti di circolazione unilaterali e discriminatori che violano il diritto comunitario. E' convinzione condivisa dalle principali sigle dell'autotrasporto che il Brennero sia la principale rotta commerciale via terra per l'Italia. Per tale ragione il corridoio riveste una particolare importanza strategica per l'economia italiana. Il webinar ha, inoltre, evidenziato la buona collaborazione delle camere di commercio italiane con il Governo, i rappresentanti politici e le associazioni economiche nella ricerca di soluzioni condivise, finalizzate a rendere il corridoio del Brennero efficiente e sostenibile. Nonostante la disapprovazione per le misure unilaterali del Tirolo, i partecipanti sono stati concordi sulla necessità di un impegno comune per garantire un trasporto merci sostenibile su strada e un ragionevole trasferimento delle merci su rotaia. Tuttavia, ciò richiede la disponibilità di una alternativa ferroviaria efficiente e performante e un atto di volontà da parte di tutti gli attori lungo l'asse del Brennero.

Trasporto di animali – Revisione della normativa europea – a cura di Mauro Concezzi, Responsabile Nazionale CNA FITA

L'Unione Europea ha affidato all'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA), una consultazione per valutare il benessere degli animali durante il trasporto. Su tale valutazione poggerà la revisione della legislazione sul benessere degli animali presso la Commissione europea; una rivisitazione normativa che, indicativamente, dovrebbe essere attuata entro la fine dell'anno 2023. La protezione degli animali durante il trasporto, è disciplinata da una copiosa e articolata normativa che origina, in ambito nazionale, con la legge 12 Aprile 1973, n.222 "Ratifica ed esecuzione della convenzione europea sulla protezione degli animali nei trasporti internazionali, adottata a Parigi il 13 dicembre

1968". A partire dal 2007, i principali capisaldi normativi della materia sono, il Regolamento (CE) n.1/2005 del Consiglio del 22 dicembre 2004 e il Decreto Legislativo 25 luglio 2007, n. 151 "Disposizioni sanzionatorie per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate ". Una normativa molto complessa che spesso rivela difficoltà oggettive di applicazione pratica tra quanto dettagliatamente previsto e, ad esempio, la carenza di aree di sosta da dedicare a riposo, alimentazione ed abbeveraggio degli animali, per eventuali trasbordi in caso di trasporti problematici, ricoveri temporanei di animali anche feriti, durata del viaggio in base alla tipologia dell'animale trasportato e tempi di guida e riposo dell'autista, ecc.

Questa previsione di revisione normativa, può essere l'occasione per cercare di promuovere modifiche utili a conciliare i presupposti di una legge a tutela del benessere degli animali durante il trasporto, con le regole e condizioni di trasporto che deve rispettare l'autista. Per tale motivo, è importante segnalare di criticità e altre eventuali e particolari evidenziazioni e/o proposte in materia di trasporto degli animali vivi. In particolare le indicazioni dovranno riguardare principalmente (ma non esclusivamente) le seguenti sette pratiche di trasporto in cui la Commissione europea ha rilevato difficoltà pratiche o informazioni insufficienti per garantire il benessere degli animali trasportati:

1. Indicare situazioni, di tipo generale (relative al trasporto, alle caratteristiche dei mezzi, ecc.), che destano particolare preoccupazione;
2. Descrivere le difficoltà pratiche per garantire il benessere degli animali in generale e in particolare nei seguenti 7 casi:
 - esportazione tramite navi per il bestiame e combinato strada – mare

- esportazione tramite strada
- trasporto su navi traghetto (Roll-on-roll off) e combinato strada mare
- trasporto di animali a fine vita (vacche da latte, scrofe da riproduzione e galline ovaiole) per macelli
- trasporto per lunghi giorni di vitelli non svezzati con particolare riferimento ai rischi relativi all'idoneità del trasporto, abbeveraggio alimentazione e comfort termico o alle pratiche correnti associate a abbeveraggi inappropriati e mangimi liquidi
- trasporto per lunghi giorni di cavalli
- trasporto di ruminanti e suini il cui scarico prima della destinazione finale potrebbe comprometterne lo stato di salute.

3. Altre difficoltà-criticità e/o proposte.