

Il Consiglio UE adotta la Riforma Europea dell'autotrasporto

Riforma Europea dell'autotrasporto. Ieri il Consiglio dell'Unione Europea ha adottato un'importante riforma del settore dei trasporti su strada dell'UE, nota come "pacchetto mobilità". Le nuove regole miglioreranno le condizioni di lavoro dei conducenti, introdurranno regole di distacco speciali per i conducenti nel trasporto internazionale e aggiorneranno le disposizioni sull'accesso al mercato del trasporto. Inoltre, renderanno più efficiente la loro applicazione.

L'undici dicembre 2019 era stato raggiunto un accordo provvisorio tra la Presidenza del Consiglio e il Parlamento europeo. Il testo concordato è stato approvato dal Comitato dei rappresentanti permanenti del Consiglio il 20 dicembre 2019 e il Consiglio ha confermato l'accordo politico il 20 febbraio 2020.

Con il voto di ieri è stato anche sventato un tentativo, che aveva visto 8 paesi, prevalentemente dell'Est Europa (ma, anche Malta e Cipro) invocare – chiamando in causa, del tutto a sproposito ed in modo inaccettabilmente strumentale, l'emergenza Coronavirus – un rinvio "a babbo morto" dell'approvazione del Pacchetto.

E' invece nota la posizione di sostanziale approvazione che le Associazioni delle P.M.I. dell'autotrasporto che si riconoscono nell'UETR (di cui fa parte [CNA Fita](#) con il Presidente del [Veneto](#), Mariano Cesaro) avevano espresso a suo tempo sull'intesa che aveva concluso il "trilogo" ovvero l'interlocuzione tra Commissione, Consiglio e Parlamento UE sul Pacchetto a suo tempo approvato dalla Commissione, che,

seppure non interamente, aveva recepito numerose istanze volte a combattere forme di sfruttamento “selvaggio” delle differenze di costi operativi tra le diverse parti d’Europa, per determinare una sorta di dumping tra i sistemi di autotrasporto degli Stati membri, a tutto svantaggio dei Paesi occidentali.

In questi Paesi, infatti, la protezione sociale dei lavoratori – consolidata da decenni ed assai più accentuata rispetto a quella assicurata ai loro colleghi di molti dei Paesi della est Europa – determina un oggettivo svantaggio in termini di costi operativi, ferma restando la questione – che nella UE sembra voler restare un tabù – che senza una protezione sociale paragonabile e tale da consentire un tenore di vita dignitoso ai pensionati, l’invecchiamento progressivo della popolazione rischia di determinare tensioni sociali difficilmente governabili.

Né appare accettabile, agli occhi di chi guardi ai fenomeni sociali in modo obiettivo, che migliaia di autisti debbano bivaccare per settimane sulle strade di tutta Europa, senza poter rientrare nelle proprie sedi e presso le proprie case, solo per metter insieme, in una sorta di cottimo continuato, quanto serve alle loro famiglie.

Le nuove norme sono progettate per garantire un equilibrio tra condizioni di lavoro e sociali migliori per i conducenti e la libertà di fornire servizi transfrontalieri per gli operatori e contribuiranno anche alla sicurezza stradale.

Inoltre, forniranno chiarezza al settore in merito a disposizioni precedentemente ambigue e porranno fine alla loro applicazione disomogenea tra gli Stati membri.

Cosa comprende il pacchetto?

Il pacchetto comprende:

- un regolamento che disciplina l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada e alla professione di trasportatore di merci su strada o di operatore di trasporto di passeggeri su strada;
- una regolamentazione relativa ai tempi massimi di lavoro e di riposo minimi per i conducenti e la tracciatura del posizionamento dei veicoli mediante tachigrafi intelligenti;
- una direttiva che modifica i requisiti di applicazione e stabilisce le norme sul distacco dei conducenti.

Cosa manca?

Il voto del Consiglio, adottato mediante una procedura scritta, significa che il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura. Gli atti giuridici devono ora essere adottati dal Parlamento europeo in seconda lettura prima di essere pubblicati nella Gazzetta ufficiale. I due regolamenti entreranno in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione e la direttiva il giorno dopo la pubblicazione. Le norme del regolamento sull'accesso al mercato e della direttiva sul distacco diventeranno applicabili 18 mesi dopo l'entrata in vigore degli atti giuridici. Le regole del regolamento sui tempi di guida si applicheranno 20 giorni dopo la pubblicazione, ad eccezione delle scadenze speciali per i tachigrafi.