



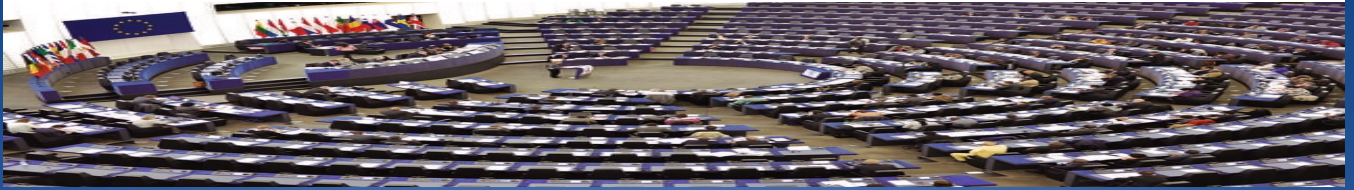
A QUI BRUXELLES

NOVEMBRE 2018

In questo numero

- 1. Parlamento UE - Tariffazione delle infrastrutture**
- 2. Bruxelles - Pacchetto Mobilità**
- 3. Germania - Pedaggi**
- 4. Spagna - Studio del Ministero dei Trasporti**
- 5. Commissione UE - Documento di lavoro sui controlli**

1. Parlamento UE - Tariffazione delle infrastrutture



Il testo approvato in Plenaria ricalca quello della votazione in Commissione Trasporti del PE, di cui si è già dato conto. Viene confermata la volontarietà della applicazione da parte dei singoli Stati, salvo che non si proceda alla modifica del sistema di pedaggio vigente o che non si prevedano pedaggi su tratte oggi non assoggettate.

Confermata la riduzione per i veicoli di utenti regolari, compreso il trasporto merci, che sale al 20% (oggi 13%), e l'applicazione dell'internalizzazione dei costi esterni (esclusi quelli legati alla sanità; compresi quelli legati all'inquinamento acustico ed alla congestione) anche ai veicoli leggeri (> 2,4 tonn). Prevista la decadenza degli attuali sistemi di prelievo a tempo (*vignette*) dal 2023 per i veicoli pesanti e dal 2027 per i leggeri.

Confermata la riduzione fino al 50% dal pagamento dei costi per veicoli ad emissioni 0 (da definire anche in funzione della recente norma adottata in Germania, citata al punto 2 di questa newsletter). Previste maggiorazioni nell'ordine massimo del 50% nelle zone particolarmente sensibili: il sovraccosto dovrà essere utilizzato esclusivamente nel settore trasporti (finanziamento incrociato).

Gli oneri per infrastruttura e costi esterni saranno utilizzati per il miglioramento della rete stradale. Dal 2026, gli oneri per i costi esterni si applicano a tutte le categorie dei veicoli ai quali si applicano da subito i costi della congestione. Le tratte autostradali sulle quali viene applicato un onere per l'infrastruttura dispongono di infrastrutture necessarie per garantire la sicurezza del traffico e possono avere parcheggi sicuri anche ai sensi del rispetto del regolamento sui tempi di guida e riposo.

L'allegato I della direttiva del 1999 sugli importi minimi della tassa automobilistica non è stato modificato anche se il Parlamento UE suggerisce di lasciare una grande autonomia agli Stati membri nel ridurre gli importi minimi attualmente definiti.

2. Bruxelles - Pacchetto Mobilità



Continua il braccio di ferro tra i Paesi nuovi entrati (ex Est, con aggiunta di Spagna e Portogallo¹) ed i Paesi della vecchia Europa sugli aspetti nevralgici del Pacchetto (distacco, cabotaggio, orario di guida, riposo settimanale in cabina, ...).

Il Consiglio sta esaminando alcune proposte di compromesso della Presidenza austriaca, che difficilmente verranno adottate.

Si è riunito nel frattempo anche il gruppo dei 9 Paesi che hanno firmato un documento sull'Alleanza per la strada, di cui fa parte anche l'Italia, che ha confermato i principi di base: una decisa opposizione ad ogni liberalizzazione del cabotaggio e, in generale, un maggiore controllo del dumping sociale.

¹ La DG del Ministero dei Trasporti ha confermato la posizione del Governo in ordine al Pacchetto Mobilità, evidenziando: a) contrarietà a qualunque limitazione del cabotaggio; b) contrarietà a qualunque limitazione del distacco; c) accordo sul divieto di riposo in cabina in caso di aree attrezzate; d) accordo sul rientro a casa dopo quattro settimane.

3. Germania – Pedaggi



La Commissione europea ha chiuso la procedura di infrazione, mentre l'Austria ha fatto ricorso nell'ottobre 2017 alla Corte di Giustizia sostenendo che la norma tedesca sia discriminatoria in quanto concede agli automobilisti tedeschi di compensare il costo del pedaggio con la riduzione delle tasse annuali.

La Germania sta definendo una legge che prevede l'esclusione dal pedaggio dei veicoli alimentati a gas. La norma approvata dalla prima camera dovrà essere approvata dalla seconda (Bundesrat) nei prossimi giorni. L'esenzione varrà fino alla fine del 2020 e, successivamente, sarà sostituita da una riduzione della Maut.

4. Spagna - Studio del Ministero dei Trasporti



Il Ministero dei Trasporti spagnolo ha realizzato uno studio sul trasporto internazionale delle merci nel Paese, che è stato comparato con quello degli altri Stati membri dell'UE. I dati sono aggiornati al 2017. Si evidenzia che:

- ➔ il trasporto nazionale ha un peso del 94,4% del totale in tonnellate e del 66,9% in t/km;
- ➔ i Paesi con le maggiori relazioni in O/D sono, nell'ordine, la Francia, la Germania, il Portogallo, l'Italia, l'Olanda e la Gran Bretagna. Le merci esportate verso il nostro Paese (t/km) sono state 3,884 miliardi contro 3,038 importate. La distanza media percorsa è stata di circa 1.440 km. In aumento costante la presenza di trasportatori polacchi, che hanno superato quelli tedeschi;
- ➔ con riferimento al cabotaggio, i polacchi sono al 1° posto con 18 miliardi t/km rispetto a tutte le operazioni nell'UE. L'Italia è al 17° posto con 465 milioni. Il cabotaggio è effettuato, nell'ordine, dagli spagnoli in Francia, Germania, Italia, Portogallo e Olanda.

In via generale, i Paesi che registrano il maggiore cabotaggio passivo sono Germania e Francia, con l'Italia al 3° posto. I cabotatori più forti in Spagna sono, in sequenza, portoghesi, rumeni, bulgari, polacchi. Il bilancio tra cabotaggio attivo e passivo è in Spagna a favore di quello attivo (effettuato in altri Paesi) per 1,042 miliardi t/km.

Risulta evidente, dunque, il motivo dell'opposizione del Paese alla limitazione del cabotaggio.

5. Commissione UE - Documento di lavoro sui controlli



Presentato il documento di lavoro sui controlli effettuati negli anni 2015/2016. Si evidenziano i dati salienti, con particolare riferimento al nostro Paese:

➔ diminuito il totale dei giorni controllati (-12,8%) rispetto al biennio precedente. La riduzione più ampia è stata registrata in Francia, Germania e Romania.

Complessivamente considerati, Francia/Germania/Lituania/Bulgaria/Austria hanno controllato più della metà di tutta Europa. L'Olanda è tra i Paesi con minori controlli: da rilevare però che in questo Paese, è stato adottato il principio del monitoraggio basato sulla fiducia, che copre circa 2,8 milioni di giorni lavorativi. In Italia il numero dei giorni controllati è stato del 3,5%, di cui il 78% su strada;

➔ i controllori all'opera sono stati in Italia 11.309, rappresentando il numero più alto dopo Germania e Portogallo;

➔ più della metà dei controlli su strada ha interessato veicoli di altri Paesi in Lussemburgo (64%), Belgio (62%), Austria (61%), Francia (60%), Paesi Bassi (54%), Gran Bretagna, (53%), Italia (14% su un totale di 669.705 controlli);

➔ in Italia sul totale dei controlli, quelli presso le imprese hanno rappresentato il 22% (media UE al 26%), con 8.013 imprese controllate per un totale di 25.716 autisti;

➔ Germania (32%), Polonia (16%), Austria (11%), Lituania (8%), Italia (7%) sono i Paesi che hanno registrato i due terzi di tutte le violazioni. Per violazione ai tempi di guida, l'Italia è al 4° posto dopo Austria, Spagna, Polonia.



Follow us
@AnitaAssocia

Copyright © 2018 ANITA, All rights reserved.