



Codice Fiscale: 80181850589

Sede operativa nazionale

20139 MILANO
Viale Bacchiglione, 16
Tel. 02/53.93.539 r.a.
Fax 02/53.97.381

Sede Legale

00153 ROMA
P.zza G.G. Belli, 2
Tel. 06/58.300.213 r.a.
Fax 06/58.16.389

8 maggio 2024

Manifesto FAI-Conftrasporto elezioni europee 2024

FAI-Conftrasporto, Federazione Autotrasportatori Italiani- è la più importante associazione italiana di imprese di autotrasporto merci in conto terzi. Aderisce a Conftrasporto-Confcommercio, principale soggetto di rappresentanza di tutte le imprese di trasporto e logistica operanti in Italia.

Premessa

Lo sviluppo del sistema economico europeo e nazionale, la concreta attuazione del mercato unico, **la competitività delle imprese e la vitalità socio-economico dei contesti abitati dipendono dal grado di accessibilità dei territori** e dalla possibilità per imprese di trasporto e logistica di operare con efficienza.

Il 74% delle merci trasportate via terra in UE si muove su strada, assicurando la concreta attuazione del principio di libera circolazione. In Italia la percentuale raggiunge l'84%¹. Il che vuol dire, in maniera evidente, che **l'autotrasporto merci è un'imprescindibile colonna portante dell'intero sistema produttivo, un amico dell'economia e della società europea, che non va né trascurato, né penalizzato.**

Le politiche di settore, siano esse a livello nazionale o sovranazionale, devono partire dal dato rappresentato per identificare le soluzioni migliori. Intermodalità, ripartizione più equa di quote modali, sostenibilità ambientale, accessibilità territoriale e altri temi fondamentali devono essere declinati con la consapevolezza che scelte concretamente non realizzabili in virtù delle disponibilità tecnologiche ed organizzative non penalizzano soltanto le imprese di autotrasporto, ma bloccano la mobilità di merci e persone, rallentando lo sviluppo dell'intero sistema europeo. Per la prossima legislatura europea FAI-Conftrasporto vuole evidenziare quattro linee strategiche di intervento per garantire competitività al settore e alle imprese

¹ tonnellata/km. Fonte: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, *EU transport in figures – Statistical pocketbook 2022*, Publications Office of the European Union, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/216553>



di poter concorrere in maniera leale, in un contesto infrastrutturale sicuro, efficace e senza colli di bottiglia.

1. Persone
2. Competitività
3. Sicurezza
4. Ambiente

Persone: accesso alla professione, formazione degli autisti, ricambio generazionale, rispetto delle regole

Il settore dell'autotrasporto ha da tempo rappresentato il problema della **carenza di autisti**, fenomeno oramai emergenziale a livello europeo. A livello nazionale, si stima la mancanza di oltre 20.000 conducenti e i contributi varati dal Governo con l'iniziativa "Giovani Autisti" per l'ottenimento dei titoli di guida necessari non bastano. L'età media sempre più avanzata del personale viaggiante e la quasi assenza di un effettivo turn over nel settore, non solo minacciano la tenuta della catena logistica, ma rappresentano dei rischi concreti per la sicurezza stradale, oltretutto elementi di grave pregiudizio per l'equilibrio della bilancia sociale.

- La normativa europea deve intervenire per consentire di poter avere già dopo la scuola la **formazione** e i titoli necessari alla guida, evitando sia oneri eccessivi che un allungamento dei tempi che finiscono col disincentivare la forza lavoro interessata.
- È necessario, inoltre, un **aggiornamento della legislazione UE sulla formazione professionale dei conducenti**, in coerenza con le evoluzioni tecniche dei veicoli, delle evoluzioni digitali che riguardano tutti gli aspetti connessi con la guida.
- Sarebbe opportuno per sopperire alla carenza di personale anche promuovendo il **riconoscimento dei titoli di abilitazione** alla guida rilasciati dai Paesi Extra-UE.
- Nell'**agevolare l'ingresso di manodopera specializzata dai Paesi terzi**, ma anche con riferimento alle prestazioni di lavoratori unionali, occorre tuttavia che si vigili attentamente sulla preservazione dei corretti livelli di tutela e di retribuzione del lavoro, contrastando con forza qualsiasi forma di sfruttamento e di dumping sociale.

Competitività del sistema economico europeo grazie a infrastrutture e trasporti efficaci

L'articolo 26 del TFUE sancisce il principio della libera circolazione delle merci. Questo principio è alla base di tutto lo sviluppo prospero e continuo del mercato

che si è registrato in Europa per oltre 60 anni. Le stesse reti TEN, i loro aggiornamenti e le loro estensioni sono stati essenziale prerequisito per il benessere sociale e la competitività economica europea. FAI-Conftrasporto da sempre chiede che questo pilastro per lo sviluppo venga preservato e garantito, anche rispetto a scenari internazionali incerti e a politiche regionali che limitano la libera circolazione senza motivi oggettivi.

- Al fine di coordinare gli interventi relativi alle opere di comune interesse in ambito unionale, si ritiene auspicabile l'istituzione di una **cabina di regia europea** per la pianificazione, la progettazione, la realizzazione e il monitoraggio delle infrastrutture strategiche.
- La **permeabilità dell'arco alpino** è fondamentale non soltanto per l'economia italiana, ma anche complessivamente per il buon funzionamento del mercato europeo. È necessario e urgente garantirla concretamente, coordinando i lavori di manutenzione infrastrutturale e rimuovendo senza indugio limitazioni alla circolazione stradale del trasporto merci introdotte, in maniera unilaterale e discriminatoria, dall'Austria, a partire dall'asse strategico del Brennero.
- Oltre a dover garantire il transito ai valichi, è fondamentale riconoscere il ruolo strategico della **dimensione euro-mediterranea** per lo sviluppo dei traffici nazionali ed europei. Soprattutto, alla luce della crescente competizione dei porti nord-africani come sistemi logistici-produttivi, è bene che le istituzioni europee assicurino la completa infrastrutturazione della rete TEN, anche con riferimento al corridoio Scandivano e alla realizzazione **dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina**.
- FAI-Conftrasporto e le sue imprese sono state artefici dello **sviluppo dell'intermodalità** strada-mare e strada-ferro. Tale sistema è cruciale per garantire la competitività dell'intero settore, per un riequilibrio modale e per ottimizzare le attività di trasporto. L'intermodalità, però, è competitiva solo laddove si può contare su disponibilità di infrastrutture e servizi di trasporto reali.
- Al fine di rendere competitivo il ricorso al trasporto intermodale, si ritiene auspicabile l'istituzione di un programma europeo strutturale di **incentivazione del combinato** strada-mare e strada-ferro.
- La permeabilità dell'arco alpino e dei territori garantisce la mobilità delle merci, principale elemento di creazione di benessere sociale. Al tempo stesso, è necessario un approccio sistemico, che **valorizzi i porti nazionali ed europei** con politiche settoriali che non creino alterazioni della

concorrenza a vantaggio di scali che possono far leva su condizioni di contesto più competitive.

- La **digitalizzazione dei procedimenti amministrativi** e lo sviluppo di software per ottimizzare tratte e carichi è una priorità europea. È fondamentale che i processi vengano portati avanti in maniera omogenea, favorendo **l'interoperabilità dei sistemi, la sburocratizzazione e la smaterializzazione dei documenti** di viaggio e delle autorizzazioni. D'altro canto, è importante che la promozione al livello normativo di soluzioni informatiche sia subordinata all'effettiva disponibilità e accessibilità economica delle stesse e che, soprattutto, risponda alle effettive esigenze di operatività delle imprese. Tutto ciò richiama alla necessità di garantire un **quadro normativo certo e uniforme al livello europeo sul tema della gestione dei dati da parte di autorità pubbliche**, degli organi di vigilanza, degli enti di regolazione e dei provider dei servizi informatici. FAI-Conftrasporto chiede a questo proposito che la raccolta di dati sia limitata allo stretto necessario e che vengano definiti con chiarezza i criteri per l'utilizzo, la gestione e la conservazione delle informazioni acquisiti, garantendo la protezione di quelle sensibili sia dal punto di vista personale che commerciale.
- Occorre garantire alle imprese un quadro legislativo che sia chiaro, coerente, realistico e soprattutto di lungo periodo. La **certezza normativa** è infatti un presupposto essenziale alla pianificazione degli investimenti. Da questo punto di vista, con specifico riferimento alla Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, è fondamentale che non sia modificata la possibilità di **prevedere livelli di accisa differenziati per gli operatori professionali**, principale strumento di riequilibrio competitivo tra le imprese dell'Unione.

Sicurezza: aree di sosta, no dumping, controlli, ammodernamento infrastrutturale

Non c'è competitività senza **sicurezza**. Questo connubio è da sempre un principio della FAI Conftrasporto, che lo ha declinato in ogni sua azione e attività a supporto delle imprese. L'efficienza del trasporto è direttamente collegata alla capacità di operare nel rispetto delle regole, garantendo la sicurezza delle persone e di tutti i mezzi che circolano.

- In Italia e in Europa da anni si riscontra una carenza di **aree di servizio attrezzate** per gli operatori del trasporto merci. I progetti per lo sviluppo di nuove aree sono ancora troppo pochi per coprire l'intera rete stradale. È

bene investire per far sì che autisti, mezzi e merce possano utilizzare aree di soste confortevoli, attrezzate e sicure, sempre operative e diffuse su tutto il territorio.

- La sicurezza non riguarda solo autisti e veicoli, ma anche le infrastrutture. Le recenti politiche in materia, con un'interpretazione troppo restrittiva del principio DNSH (*Do Not Significant Harm*, ossia il principio in base al quale le risorse del PNRR non possono essere utilizzate per finanziare opere che arrechino danno all'ambiente), hanno finito con l'escludere **l'ammodernamento delle infrastrutture stradali** dalle priorità di intervento. Bisogna intervenire per superare questa criticità. Oltre alla rilevanza del trasporto stradale, che imporrebbe di garantire strutture sempre sicure agli operatori, è necessario garantire che il ciclo di vita di un'opera sia monitorato e laddove necessario messo in sicurezza con pronti interventi di manutenzione.
- La sicurezza passa anche attraverso il **rispetto delle regole** che disciplinano le attività di autotrasporto e dei controlli su strada. FAI-Conftrasporto chiede la piena implementazione degli strumenti e delle misure finalizzate a garantire il rispetto della normativa sulla sicurezza, sui tempi di guida e sul cabotaggio, contrastando i rischi per la sicurezza della circolazione e quindi per la competitività del sistema economico.

Ambiente: neutralità tecnologica, misure realizzabili, intermodalità, sostenibilità economica e sociale

La legislatura che si va a concludere ha investito molto sulla sostenibilità ambientale europea. L'UE intende arrivare al 2050 con un sistema economico neutrale. Dal punto di vista delle emissioni clima alteranti l'ambizione molto alta è condivisa da FAI-Conftrasporto e dagli operatori del trasporto. Partendo dall'obiettivo comune, in questi anni abbiamo assistito a una serie di norme in materia ambientale che sono poco coerenti con la concreta disponibilità di tecnologie e veicoli sostenibili, e che stanno introducendo extra-costi e obblighi insostenibili per le imprese. La ricerca della **sostenibilità ambientale**, che deve sempre essere coniugata con quella **economica e sociale**, non può prescindere dal principio di neutralità tecnologica, superando l'ideologia del "tutto elettrico";

- I trasporti, per loro stessa natura, come qualsiasi attività economica, generano emissioni inquinanti e climalteranti. Se si abbandonasse il metodo parziale e squilibrato di calcolo delle emissioni limitato allo scarico, nessun veicolo sarebbe realmente a zero emissioni, a cominciare da quelli elettrici.

In Italia, infatti, il 63% dell'energia elettrica utilizzata è attualmente prodotta attraverso lo sfruttamento di fonti fossili. Anche guardando alla media europea emerge chiaramente come le fonti rinnovabili contribuiscano al mix energetico complessivo ancora per poco meno del 40%². Tale dato dovrebbe bastare a ridimensionare l'apporto effettivo delle motorizzazioni elettriche rispetto al target di decarbonizzazione del trasporto. Attraverso il passaggio ad un **metodo di calcolo delle emissioni** più corretto e completo, **parametrato sull'intero ciclo di vita dei veicoli**, si potrebbero, così, **valorizzare tutte le diverse tecnologie più pulite disponibili**, a partire dall'eccellenza nazionale dei biocarburanti. A questo proposito, andrebbe introdotto un fattore di correzione del carbonio (*Carbon Correction Factor*), che scomputi le emissioni di CO₂ dei veicoli endotermici pro quota per il combustibile rinnovabile impiegato;

- FAI-Conftrasporto auspica che il prossimo Parlamento possa modificare la proposta di aggiornamento della disciplina sul trasporto combinato sulla base di criteri operativi, senza eccessivi vincoli ed oneri e tenendo in giusta considerazione le diverse conformazioni economiche e morfologiche dei singoli Paesi europei. Sempre per la promozione dell'integrazione modale, FAI-Conftrasporto non ritiene auspicabile liberalizzare in modo generalizzato l'utilizzo di complessi veicolari che eccedano i limiti di sagoma e di peso, come previsto invece dalla proposta di revisione della normativa sui **pesi e le dimensioni** (COM(2023) 445 final). La circolazione di tali convogli con elevata capacità di carico, infatti, renderebbe, il trasporto su gomma più competitivo, scoraggiando il ricorso al combinato strada-ferro in aperto contrasto con gli obiettivi di decarbonizzazione promossi dalla stessa UE.
- Al fine di favorire lo svecchiamento del parco veicolare al livello europeo, FAI-Conftrasporto ritiene auspicabile l'**istituzione di uno schema di aiuti di Stato per il rinnovo delle flotte, che tenga conto di tutte le soluzioni tecnologiche disponibili sul mercato**. In particolare, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica, andrebbe incentivato ogni virtuoso processo di sostituzione di veicoli più inquinanti con mezzi più puliti. Le due distinte misure attualmente previste, rispettivamente di sostegno all'acquisto di veicoli puliti (Reg651/2014)- a partire dal 2026 erroneamente limitato ai soli mezzi elettrici e a idrogeno-e alla rottamazione dei mezzi più

² Dati Eurostat:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/NRG_CB_PEM_custom_5180368/default/table?lang=en

inquinanti (Reg 2009/595) andrebbero unificate dando vita ad un unico strumento a supporto del rinnovo sostenibile del parco circolante che, senza preclusioni tecnologiche, favorisca l'adozione di soluzioni di trasporto più pulite, calibrando l'entità del contributo sul costo della sostituzione, con meccanismi premianti in funzione dell'entità del miglioramento delle prestazioni ambientali. Infine, considerando che gli incentivi sono strumenti che andrebbero sempre preferiti ai divieti, si ritiene necessario aggiornare la normativa sul pedaggio per l'uso delle infrastrutture (Dir2022/362), prevedendo una maggiorazione degli sconti per gli utenti abituali, attualmente limitati in generale al 13% dei costi dell'infrastruttura, in caso di utilizzo di veicoli puliti di ultima generazione.