

Pacchetto Mobilità: lo stato dell'arte



FORUM ANAV

Misano Adriatico 9 ottobre 2019



Tullio Tulli Direttore Generale



ORGANIZZATO DA





Anav in Europa



Membro IRU (International Road Transport Union)

Membro UITP (Union International des Transports Publics)

Tavolo comitati bilaterali con Paesi extra UE, come organo di consulenza del MIT.

Dialogo Sociale di settore, in seno alla Commissione UE

OBIETTIVI:

- monitorare e contribuire attivamente ai **processi legislativi europei** che incidono sul trasporto di persone su strada.
- facilitare il dialogo tra i responsabili politici e l'industria dei trasporti su strada per **creare un quadro giuridico comunitario** più semplice, equo e trasparente e garantire che al settore siano concessi tempi realistici per l'attuazione delle nuove leggi dell'Unione.



CONFINDUSTRIA
Delegazione presso l'Unione europea



Il nuovo assetto europeo



Commissione UE:



Presidente Ursula von der Leyen - team in carica da novembre

Assegnazione portafogli ai commissari designati da 27 SM che dovranno sottoporsi alle audizioni parlamentari (entro ottobre, prima del voto finale in Plenaria).

- **Portafoglio economia** al commissario **italiano** On.le Paolo Gentiloni
- **Portafoglio trasporti** [Rovana Plumb (Romania)] - il mandato riguarderà:

*sviluppo della mobilità sostenibile e connessa;

**rafforzamento del mercato interno dei trasporti (reti TEN-T)

*****diritti dei passeggeri**

**** maggiore cooperazione con Stati terzi.

Parlamento UE:

Presidente David Maria Sassoli

Commissione TRAN - Coordinatori :

EPP (MARINESCU) + THALER (Vice-coordinator)

S&D (DANIELSSON)

Renew (BAUZÁ DÍAZ)

Greens/EFA (CUFFE)

ID (HAIDER)

ECR (ZĪLE + ZŁOTOWSKI Vice-coordinator)

GUE/NGL (KOUNTOURA)



Consiglio UE: luglio - dicembre semestre **presidenza alla Finlandia.**



Il pacchetto mobilità



I – “Road Package” La disciplina sociale



- **Distacco transnazionale** (Lex specialis nel trasporto)
- Revisione direttiva controlli su strada
- **Tachigrafo digitale** (Reg. 165/2014)
- **Disciplina sociale personale mobile** (Reg. 561/2006)
- **Accesso alla professione** (Reg. 1071/2009)

II – “Energy Union” L’accesso al mercato e l’ambiente



- Accesso al mercato servizi internazionali (Reg.1073/2009)
- **Direttiva veicoli puliti**

III – Sicurezza infrastrutture stradali e promozione rete TEN-T



- sicurezza stradale 2020-2030 (pedoni, veicoli infrastrutture)
- iniziative legislative relative alle norme sulle emissioni di CO2 per i truck, all'aerodinamicità di tali veicoli, all'etichettatura dei pneumatici e a una metodologia comune per il raffronto dei prezzi dei carburanti;
- piano d'azione strategico per le batterie.
- iniziative legislative sulla interconnessione digitale;
- un'iniziativa legislativa per snellire le procedure di autorizzazione dei progetti relativi alla rete centrale transeuropea dei trasporti (TEN-T).



Disciplina sociale

(Reg. 561/2006)

(Reg. 165/2014)

(Dir. 22/2006)

Rapporteur Virkkunen (EPP, Finland)

Distacco transnazionale

Rapporteur Konecna (GUE/NGL, CzRepublic)

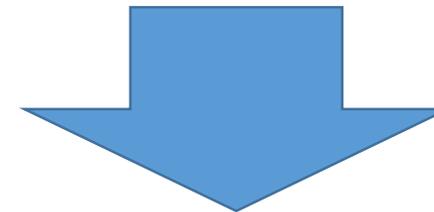
Accesso alla professione (Reg. 1071/2009)

Rapporteur Ertug (S&D, Germany)



Consiglio dell’UE ha adottato l’Approccio Generale su tutte le proposte contenute nel Pacchetto (3.12.2018)

Parlamento europeo ha ricevuto - il 24.9 scorso - dalla Commissione TRAN il mandato ad avviare le negoziazioni di trilatero che, nelle intenzioni della Presidenza finlandese, dovrebbero iniziare quanto prima



NEGOZIAZIONE IN TRILOGO
Commissione-Consiglio-Parlamento





Accesso al mercato servizi internazionali
(Reg.1073/2009)

Le norme stabiliscono obiettivi minimi vincolanti per gli appalti nazionali sia nell’ambito della fornitura di nuovi veicoli che nell’affidamento di servizi. **Per gli autobus**, la Direttiva include quelli di classe I (urbani).

Gli obiettivi assegnati all’Italia sono in particolare il 45% in un periodo dal 2021 al 2025 e il 65% tra il 2026 e il 2030. Inoltre, almeno la metà di questi obiettivi deve essere raggiunta con veicoli a zero emissioni (elettrici o a idrogeno).



14.2.2019 - **Risoluzione legislativa** PE sulla proposta della Commissione UE [come modif. COM TRAN 22.1.2019]

Principi accolti:

- trovare **approccio equilibrato** tra la necessaria protezione dei servizi pubblici e la liberalizzazione dei mercati dei servizi regolari negli SM in cui la concorrenza è attualmente limitata;
- obbligo sede nazionale (stabilimento) nello SM in cui fornisce servizi di linea nazionali;
- reintroduzione della nozione di “escursioni locali” (esentate in ambito dei servizi occasionali dalle disposizioni sul distacco);
- consentire l’accesso non discriminatorio ai terminal pubblici.

Dal punto di vista procedurale: il dossier sarebbe pronto per la discussione con il Consiglio UE che, tuttavia, non ha una propria posizione sul tema dell’accesso al mercato. E’ quindi sempre più probabile che le negoziazioni di trilogò non saranno avviate sotto la Presidenza finlandese (né tantomeno in quelle successive)



Direttiva «veicoli puliti»
Direttiva 2019/1161 del 20.6.2019 (GUCE 12.7.2019).



Revisione *General Safety Regulation*

I provvedimenti più importanti di questo terzo e conclusivo pacchetto riguardano le modifiche proposte al *General Safety Regulation*. La revisione del "Regolamento generale sulla sicurezza" comprende una serie di nuove misure di sicurezza dei veicoli tra cui:

- installazione obbligatoria di nuove tecnologie di assistenza alla guida
- norme minime rivedute per i *crash test* e misure per proteggere pedoni e ciclisti.

Pacchetto I – “Road Package” La disciplina sociale

Le criticità



Distacco transnazionale
(Lex specialis nel trasporto)

Le esenzioni proposte dal Parlamento e dal Consiglio sono proporzionate ed accettabili. Necessari alcuni chiarimenti per quanto riguarda le esenzioni applicate ai servizi regolari di transito.

Disciplina sociale personale mobile
(Reg. 561/2006) +(Reg. 165/2014)

L'ultima versione del dossier ha perso le «innovazioni» preannunciate volte al recupero di elasticità e flessibilità proprie del settore del trasporto viaggiatori. La perdita di queste deroghe e, più in generale, l'assenza di specifiche disposizioni in materia di trasporto con autobus, danneggerebbe tutto il comparto europeo della mobilità e del turismo in Europa.

Revisione direttiva controlli su strada

Il controllo su strada dell'orario di lavoro è impraticabile e inadeguato, inadatto allo scopo e lesivo dell'organizzazione del lavoro aziendale

Accesso alla professione
(Reg. 1071/2009)

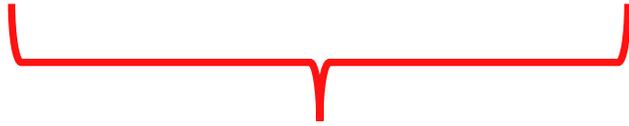
Il Parlamento propone che l'idoneità finanziaria possa essere dimostrata mediante garanzia bancaria/assicurativa solo in assenza di conti annuali certificati. Va invece sempre mantenuta la possibilità di ricorrere **alternativamente** all'una o all'altra modalità di dimostrazione del requisito

Pacchetto I – Distacco transnazionale



ANAV
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI

**MOLTEPLICI DIFFORMITA' NELL'APPLICAZIONE DIR. 1996/71
FORTE AMBIGUITA' NORMATIVA E CARICO BUROCRATICO**



**CONCORRENZA SLEALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI
DISPARITÀ DI STATUS FRA I CONDUCENTI NEI VARI SM**



SERVONO REGOLE SPECIFICHE E DISTINTE +

APPLICAZIONE UNICAMENTE AI SERVIZI DI CABOTAGGIO

Quindi escludere:

- servizi regolari (nazionali ed internazionali) e i servizi occasionali internazionali;
- i transiti;
- le escursioni locali;
- i modelli di viaggio multimodali del tipo *"fly-and-drive"*

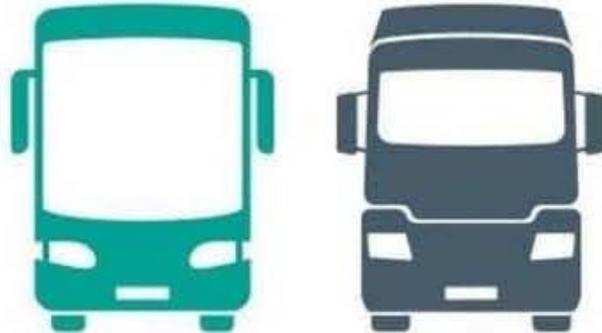


IL BUS NON E' UN TIR

DEAR MEMBERS

of the European Parliament,

SPOT THE DIFFERENCE.



STOP regulating buses and coaches like trucks.

DON'T make passengers and bus drivers pay the price for the conditions in freight traffic.

WE NEED custom made regulations for buses and coaches in the EU-Road Initiatives.

Therefore, on the 4th of July **PLEASE SUPPORT** the original suggestions made by the TRAN Committee.





Revisione della direttiva 2006/22 in materia di orario di lavoro

E' prioritario che, nell'ambito dell'attuale revisione della direttiva, venga creato un quadro di **applicazione della concorrenza competitivo ed equo**, accompagnato da **un'interpretazione e un'applicazione delle regole semplificate e più allineate**.

In tale ottica, l'introduzione di una **cooperazione rafforzata tra gli Stati membri** e della **classificazione del rischio** per concentrare le risorse di esecuzione sui trasgressori frequenti piuttosto che sulla grande maggioranza delle società rispettose della legge, non può che essere accolte favorevolmente.

Il controllo su strada dell'orario di lavoro è impraticabile e inadeguato giacchè inadatto allo scopo oltre che lesivo dell'organizzazione del lavoro aziendale

Pacchetto I – Regolamento 1071/2009



La tutela della **sicurezza stradale e dei passeggeri** sono obiettivi di rilevanza prioritaria che prescindono dallo scopo commerciale o non commerciale dell'attività svolta e dal fatto che il trasporto costituisca o meno l'attività principale dell'impresa. Pertanto, **requisiti minimi di esercizio dell'attività** di trasporto dovrebbero essere previsti anche nel caso in cui il trasporto sia svolto in maniera non occasionale per fini non commerciali e senza remunerazione.

Positivi i chiarimenti sui requisiti di accesso alla professione, ma in tema di *onorabilità* l'allungamento della lista di infrazioni che potrebbero determinarne la perdita rischia di avere sensibile impatto sulle imprese

Le attuali soglie di capacità finanziaria di 9mila per il primo autobus e 5mila euro per i successivi **dovrebbero essere elevate** per garantire che l'impresa di trasporto sia effettivamente in grado di fronteggiare regolarmente le proprie obbligazioni e stabilite in misura fissa (anziché minima come oggi previsto) per evitare l'introduzione di soglie differenziate negli Stati membri con effetti distorsivi della concorrenza

In ogni caso deve essere mantenuta la possibilità di dimostrare il requisito di idoneità finanziaria alternativamente mediante conti annuali certificati ovvero mediante garanzia bancaria o assicurativa.



FORUM ANAV

Misano Adriatico 9 ottobre 2019

Grazie per l'attenzione!

Tullio Tulli Direttore Generale

tulli@anav.it



ORGANIZZATO DA



ITALIAN
EXHIBITION
GROUP
Providing the future

