

# AUTOTRASPORTO INTERNAZIONALE: NOVITÀ

**dott.sa Clara Ricozzi**

*direttore generale D.G. autotrasporto di persone e cose*

Per la storia, anche se non sono vere e proprie novità dell'ultima ora, va fatto un accenno allo Stato dell'arte della questione che comunemente chiamiamo "valichi alpini". Da ovest ad est, continuiamo ad affrontare una serie di criticità per l'attraversamento delle Alpi con i mezzi pesanti, prima fra tutte quella rappresentata dal transito in territorio austriaco, regolata fino al 31.12.2003 dal cosiddetto sistema degli ecopunti.

Questo sistema è cessato dopo una lunga battaglia condotta a livello dei massimi organi comunitari, ma con l'Austria è oggi in piedi la questione dei divieti settoriali nella regione del Tirolo, tuttora pendente presso la corte di Giustizia europea.

Il rischio che il Governo austriaco voglia in qualche modo rivalersi della cessazione del regime degli ecopunti, impedendo il transito di determinate merci, è reale: le ragioni ambientali poste a base delle misure sospese dalla Corte di Giustizia non giustificano restrizioni imposte al solo traffico pesante in transito, che rappresenta una percentuale largamente al di sotto del 20% di quello globale. La stessa Commissione Europea ha, quindi, invitato l'Austria ad adottare provvedimenti alternativi (ad esempio operando sui limiti di velocità, destinati a tutti i veicoli), che siano in grado di raggiungere gli stessi obiettivi di tutela dell'ambiente posti a base dei divieti settoriali. Non si hanno notizie, ad oggi, di reazioni da parte austriaca, ma le fonti di informazione fanno presagire forme di protesta delle popolazioni interessate, evidentemente non a conoscenza della realtà dei fatti ed adeguatamente "stimolate". Siamo perciò in attesa degli eventi, dopo aver svolto un intervento "ad adjuvandum" della Commissione, in sede di giudizio presso la Corte di Giustizia.

Sul fronte svizzero, le misure cosiddetto contagocce, per dosare il traffico pesante al San Gottardo, dalle quali, peraltro, sono esclusi gli autotrasportatori del Canton Ticino, penalizzano soprattutto le imprese italiane, costrette ad attraversare il territorio elvetico per raggiungere i mercati del Centro Europa, ed inducono nella sostanza distorsione della concorrenza.

Inoltre, la forte contestazione del numero dei veicoli pesanti in transito in Svizzera nell'ultimo biennio si pone, di fatto, in contrasto con gli obiettivi dell'Accordo fra Unione europea e Confederazione elvetica, che è quello di favorire la scelta dell'itinerario geograficamente ed economicamente più conveniente. È per questa ragione che sono in cantiere provvedimenti del Governo italiano, volti, se non a eliminare, quanto meno ad attenuare gli effetti distorsivi delle misure adottate dalle autorità svizzere.

Contestualmente sono in corso i lavori del Comitato Unione europea-Svizzera, per fissare l'importo della tassa sul traffico pesante a partire dal 2005, anno della cessazione del regime di contingentamento dei veicoli: anche qui, la posizione italiana, secondo quanto definito in sede di Consulta Generale per l'autotrasporto, è quella di evitare ulteriori penalizzazioni alle nostre imprese, che più di altre hanno rinnovato il proprio parco automezzi.

Un cenno alla questione del Monginevro: è ancora in corso, con le autorità francesi, il confronto per definire l'area, in territorio italiano, esente dal divieto di transito dei mezzi pesanti al valico: la zona inizialmente proposta è

stata ritenuta troppo estesa dalla parte francese, per cui il dibattito è proseguito a livello di autorità locali e si concluderà, speriamo positivamente, in un incontro già fissato per il 14 aprile prossimo.

Soffermiamoci ora sulle novità in campo comunitario: in questi primi mesi del 2004, la presidenza irlandese ha impresso un ritmo più che serrato alla proposta di nuovo regolamento sui tempi di guida e di riposo dei conducenti, e su quella di nuova direttiva sulla tariffazione per l'uso delle infrastrutture da parte dei mezzi pesanti (cosiddetta Eurovignette) . L'obiettivo era quello di raggiungere l'accordo politico su entrambi i dossier nella riunione del Consiglio Europeo dei Ministri dei trasporti del 9 marzo, e cioè prima dell'ingresso dei dieci nuovi Paesi nell'Unione europea.

Su entrambe le proposte, acquisito l'orientamento della Consulta Generale per l'Autotrasporto, il Governo italiano ha adottato posizioni che tengono conto sia della perifericità del nostro Paese nel territorio dell'Unione europea, sia dell'esigenza di conseguire migliori livelli di sicurezza senza deprimere la flessibilità propria delle imprese di autotrasporto.

Sulla proposta di regolamento cosiddetto nuovo 3820, le riserve sul testo sono di tale portata, che, pur avendo l'Italia ottenuto alcune importanti deroghe come quelle relative al trasporto di latte ed alle operazioni in centri portuali ed intermodali, hanno consigliato l'alleanza con Spagna, Grecia e Portogallo, anch'essi paesi periferici, e, quindi, la formazione di una presumibile minoranza di blocco. La Presidenza ha, quindi, preferito stralciare il dossier dall'ordine del giorno del Consiglio dei Ministri dei trasporti del 9 marzo.

La direttiva cosiddetta eurovignette è invece approdata al Consiglio, pur registrando posizioni assai distanti in sede di dibattito preparatorio: l'Italia ha fondato le principali riserve sul cosiddetto mark-up da applicare ai pedaggi nelle zone sensibili, per finanziare la realizzazione di infrastrutture alternative a quella stradale, e sull'esigenza di destinare gli introiti da pedaggi al settore dei trasporti, non da tutti condivisa, ma da noi ritenuta imprescindibile.

L'impossibilità di raggiungere un accordo su questi aspetti essenziali ha provocato il rinvio della discussione, per consentire una ulteriore riflessione da parte degli Stati membri.

Ancora due questioni sono in corso di esame a Bruxelles:

- la prima riguarda l'introduzione del cronotachigrafo digitale, per la quale la Commissione ha preannunciato l'invio di una comunicazione agli Stati membri, volta a concedere una moratoria di 8 -12 mesi del termine, ad oggi fissato per il mese di agosto 2004, e a dettare disposizioni per evitare distorsioni della concorrenza;
- la seconda riguarda l'avvio del dibattito sulla proposta di nuova direttiva in materia di controlli sui tempi di guida e di riposo, con l'obiettivo di intensificare ed armonizzare i controlli stessi. La questione sarà affrontata, in Italia, nell'ambito della Commissione sulla sicurezza stradale, nella quale siedono, oltre al Ministero dell'Interno, quello delle Infrastrutture e dei trasporti e quello del Welfare, oltre ai gestori delle infrastrutture stradali, ed alle Associazioni di categoria degli autotrasportatori. In quella sede, sarà definito l'atteggiamento

del Governo italiano nel dibattito a Bruxelles.

Altra questione ancora aperta, e di grande attualità, è quella relativa all'attività di cabotaggio, alla quale saranno ammessi gli autotrasportatori sloveni all'atto del loro ingresso nell'Unione europea: non è ancora chiara, infatti, la posizione della Commissione UE sull'interpretazione da darsi al regolamento che disciplina quell'attività, per la parte in cui ne sancisce la "temporaneità". Abbiamo sollecitato la prosecuzione del confronto avviato in sede comunitaria su questa problematica, di vitale interesse per l'autotrasporto italiano, visto il differenziale dei costi che ancora sussiste con le omologhe imprese slovene; in assenza di precise disposizioni delle autorità comunitarie, saranno varate misure nazionali, anche in materia fiscale, per evitare abusi e concorrenza sleale nei confronti dei nostri vettori.

L'ultima novità è positiva: è infatti di questi giorni l'annuncio dell'intendimento della Commissione Europea, di estendere al settore dei trasporti l'applicazione del regolamento CE 69/2001, cosiddetto "de minimis", che riguarda l'esenzione della disciplina che fa divieto di aiuti di Stato per piccoli importi: nel nostro caso, l'esenzione dovrebbe riguardare aiuti di Stato per piccoli importi: nel nostro caso, l'esenzione dovrebbe riguardare aiuti pari a 100.000 euro per azienda in un triennio. Ciò vuol dire che, in questa ipotesi, non sarà più necessario né notificare la misura di aiuto, né, ovviamente, richiedere, per la stessa, l'autorizzazione preventiva della Commissione Europea.

Come vediamo, di carne al fuoco ce n'è tanta: speriamo di poter presto riscontrare positivi risultati dalle azioni intraprese nelle varie sedi e con i diversi Paesi interessati.