

## Per saperne di più:

### Sito web del CESE

<http://www.eesc.europa.eu>

### Sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione (TEN)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-section>

### Gruppo di studio permanente Attuazione del libro bianco sui trasporti

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.transports-permanent-study-group>

### Libro bianco del 2011 Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti -

#### Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:it:PDF>

## Pareri adottati dal CESE

### L'impatto delle conclusioni della COP 21 sulla politica europea dei trasporti (2016)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.38424>

### Il mercato interno del trasporto internazionale di merci su strada: dumping sociale e cabotaggio (2015)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.36372>

### Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti -

#### Progressi e sfide (parere esplorativo richiesto dal Parlamento europeo) (2015)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.34623>

### Libro bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti -

#### Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (2011)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.20491>

## Eventi collegati

### Audizione pubblica organizzata dal CESE sul tema L'impatto delle conclusioni della COP 21 sulla politica europea dei trasporti, 4 aprile 2016

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.events-and-activities-cop21-transport-impact>

### Convegno coorganizzato dal CESE e dal CES del Lussemburgo Trasporto su strada, dumping sociale e integrazione dell'infrastruttura transfrontaliera (Road transport: social dumping and cross-border infrastructure integration), 11 e 12 novembre 2015

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.events-and-activities-road-transport>

### Convegno organizzato dalla Commissione europea sui trasporti stradali intitolato Driving change for business and people (Guidare il cambiamento per le imprese e i cittadini), 19 aprile 2016

[http://ec.europa.eu/transport/modes/road/events/2016-04-19-road-transport-conference\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/events/2016-04-19-road-transport-conference_en.htm)

### Convegno ad alto livello organizzato dalla Commissione europea sul tema Un'agenda sociale per i trasporti (A Social Agenda for Transport), 4 giugno 2015

[http://ec.europa.eu/transport/media/events/2015-06-04-social-agenda-for-transport\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/media/events/2015-06-04-social-agenda-for-transport_en.htm)

[eesc.europa.eu/ten](http://eesc.europa.eu/ten)

[ten@eesc.europa.eu](mailto:ten@eesc.europa.eu)

EESC-2016-64-IT



Comitato economico e sociale europeo

## Trasporti stradali

Documento di sintesi - Ottobre 2016

## Introduzione

I trasporti su strada costituiscono una componente essenziale del mercato unico dell'Unione europea e della sua economia in generale. Al tempo stesso, si tratta di un settore economico fondamentale a tutti gli effetti, che dà lavoro a circa 5 milioni di persone nell'UE, generando circa il 2 % del PIL dell'Unione ed esercitando un impatto diretto sulla qualità della vita di milioni di cittadini europei. Il settore dei trasporti su strada dell'UE si è sviluppato in modo significativo nel corso degli anni, recando benefici al commercio e all'economia e favorendo la libertà di circolazione. Tuttavia, quest'evoluzione positiva ha avuto anche dei lati oscuri, e il settore si trova oggi ad affrontare notevoli sfide in relazione alla sicurezza stradale e alle condizioni di lavoro degli autotrasportatori professionisti, nonché alla necessità di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico come anche l'impronta di carbonio che i trasporti su strada concorrono in misura significativa a generare<sup>1</sup>.

I trasporti sono responsabili del 25 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte nell'UE, il che li rende il secondo settore per quantità di emissioni dopo quello della produzione di energia<sup>2</sup>. Se l'UE vuole raggiungere gli obiettivi stabiliti nelle conclusioni della COP 21 e realizzare i suoi propri obiettivi climatici di lungo termine, sarà necessario ridurre considerevolmente le emissioni del settore dei trasporti. Questo vale in particolare per il comparto dei trasporti stradali, che è responsabile di oltre due terzi delle emissioni di gas a effetto serra dovute ai trasporti.

L'accesso al mercato a condizioni eque e la dimensione sociale dei trasporti (su strada), tra cui la lotta al dumping sociale, sono altri temi che attualmente figurano in cima all'agenda politica dell'UE

## Cosa sta facendo l'Unione europea

Lo scopo della politica dei trasporti dell'Unione europea è quello di creare le condizioni che consentano al settore dei trasporti su strada

di funzionare con efficienza e in sicurezza, riducendo al minimo l'impatto ambientale<sup>3</sup>.

Rendere i trasporti più sicuri è essenziale per migliorare le condizioni di lavoro in questo settore. L'apertura dei mercati dei trasporti in Europa ha portato a un significativo aumento della pressione concorrenziale sugli operatori e sui loro lavoratori mobili. L'UE ha pertanto istituito un quadro di norme sociali per gli operatori del trasporto stradale di merci e di passeggeri con tre obiettivi complementari: garantire la protezione sociale adeguata dei lavoratori del settore; garantire condizioni di concorrenza leale tra le imprese; e migliorare la sicurezza stradale prevenendo l'affaticamento alla guida<sup>4</sup>.

La COP 21 di Parigi ha portato a un accordo storico. Tuttavia, nei prossimi anni sarà necessario compiere sforzi considerevoli per tradurre gli impegni ambiziosi in azioni concrete. Nel suo Libro bianco sui trasporti (del 2011), la Commissione europea aveva già fissato obiettivi che sono in linea con quelli della COP 21 (riduzione del 60 % delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990). Questa strategia globale prevede anche una serie di misure e iniziative volte a "decarbonizzare" ulteriormente i trasporti in Europa. La Commissione ha riconfermato questi obiettivi nel Quadro per le politiche dell'energia e del clima per il periodo dal 2020 al 2030 (pubblicato nel 2014) e, nel Pacchetto "Unione dell'energia" (pubblicato nel 2015), ha indicato che l'UE deve accelerare la decarbonizzazione del settore dei trasporti. Nel luglio 2016 ha poi presentato la comunicazione dal titolo Strategia europea per una mobilità a basse emissioni, nella quale ha illustrato come il settore dei trasporti possa contribuire a realizzare l'obiettivo di una riduzione del 30 % fissato per il 2030, e ha formulato degli orientamenti per gli Stati membri e le parti interessate in merito alle diverse opzioni disponibili per raggiungere tale obiettivo.

1. Opuscolo Trasporti stradali: un cambio di rotta, Commissione europea, 2012.  
2. Sito web della Commissione europea dedicato all'azione per il clima: [http://ec.europa.eu/clima/policies/international/paris\\_protocol/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/international/paris_protocol/transport/index_en.htm).  
3. Sito web della Commissione europea sul tema Promuovere trasporti terrestri efficienti, sicuri e verdi: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/index_en.htm).  
4. Sito web della Commissione europea sul tema Trasporti su strada - Disposizioni sociali: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/index_en.htm).

Di recente la Commissione europea ha organizzato dei convegni ad alto livello, che hanno riunito responsabili politici degli Stati membri e dell'UE, esperti, parti sociali e altre principali parti interessate, al fine di discutere diversi aspetti riguardanti i trasporti. Il convegno sui trasporti stradali (Road Transport Conference) del 2016 si è incentrato sulle iniziative in materia previste dalla Commissione europea per garantire il buon funzionamento del mercato interno del trasporto su strada, un ambiente più pulito grazie alla decarbonizzazione dei trasporti (in particolare quelli su strada) e il rispetto dei diritti dei lavoratori. Al convegno sul tema Un'agenda sociale per i trasporti (A Social Agenda for Transport), svoltosi nel 2015, sono emerse importanti questioni di carattere sociale collegate alla definizione delle politiche in materia di trasporti, in particolare riguardo alla preparazione dei futuri lavoratori del settore, al miglioramento delle condizioni di lavoro e a un maggiore coinvolgimento delle parti sociali nella politica dei trasporti dell'UE.

## La posizione del Comitato economico e sociale europeo (CESE)

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione (TEN) del CESE, e in particolare il suo gruppo di studio permanente Attuazione del Libro bianco sui trasporti, sta discutendo e affrontando attivamente questi sviluppi fondamentali che avranno un profondo impatto sulla futura politica dell'UE in materia di trasporti.

### Aspetti di carattere sociale

Nel parere in merito alla Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Progressi e sfide<sup>5</sup>, il CESE raccomanda vivamente di migliorare gli standard sociali, armonizzare le condizioni socioprofessionali e combattere le pratiche di dumping sociale e salariale, quali presupposti essenziali per consentire al settore dei trasporti di funzionare correttamente e in condizioni di parità. Il parere sul tema Il mercato interno del trasporto internazionale di merci su strada: dumping sociale e cabotaggio, incentrato sulla necessità di lottare contro le pratiche illegali e fraudolente e di garantire l'applicazione e un controllo adeguati, esorta a chiarire e semplificare le norme in materia di accesso al mercato nel settore del trasporto su strada. Più specificamente, il Comitato:

- riafferma il sostegno all'obiettivo della Commissione Juncker di contrastare il dumping sociale, come affermato nel proprio parere del 2015 sulla Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti, e rinnova l'invito alla Commissione a proporre misure preventive;
- si rammarica del fatto che il concetto di dumping sociale, benché ampiamente utilizzato, non sia stato definito. Ai fini di tale parere, il CESE considera come dumping sociale "le pratiche che cercano di aggirare o violano le normative sociali o di accesso al mercato (società fittizie) per ottenere vantaggi competitivi";
- accoglie con favore l'intenzione della Commissione di: semplificare e chiarire le norme comuni, rafforzare i criteri di stabilimento delle imprese di trasporto onde prevenire l'utilizzo abusivo di società di comodo, e predisporre un pacchetto sulla mobilità dei lavoratori per facilitare la libera circolazione dei lavoratori e migliorare la capacità degli Stati membri di contrastare il dumping sociale, le frodi e gli abusi in relazione al distacco dei lavoratori e all'accesso alle prestazioni previdenziali;
- ritiene che sia urgente agire al livello UE per evitare il rischio di frammentazione del mercato interno nel trasporto su strada a seguito dell'adozione di misure nazionali unilaterali finalizzate a contrastare il dumping sociale. Un intervento efficace dell'UE potrebbe creare condizioni favorevoli a un'ulteriore apertura del mercato;
- sottolinea che un controllo rafforzato della conformità non deve comportare requisiti sproporzionati che ostacolano la normale concorrenza tra le imprese europee di trasporto e il completamento del mercato interno nel settore del trasporto su strada;
- ricorda che, al momento di proporre una semplificazione delle disposizioni di accesso al mercato, anche in materia di cabotaggio, la Commissione potrebbe considerare la possibilità di allineare le norme sul trasporto di merci su strada con quelle applicabili alla prestazione temporanea di servizi in generale, tenendo conto del carattere specifico del settore dei trasporti. La semplificazione delle regole di accesso al mercato costituirebbe la base di un'attuazione più coerente e di un

rafforzamento della cultura della legalità, che limiterebbero le possibilità di dumping sociale. La semplificazione dovrebbe essere accompagnata dall'attuazione vigorosa di misure risolutive per evitare il dumping sociale;

- invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere lo scambio di informazioni e di buone pratiche su un'applicazione efficace, così da contrastare gli abusi e il dumping sociale.

Il parere è stato presentato ed è servito da base per il dibattito al convegno sul tema Trasporto su strada, dumping sociale e integrazione dell'infrastruttura transfrontaliera (Road transport: social dumping and cross-border infrastructure integration), organizzato congiuntamente dal CESE e dal Consiglio economico e sociale del Lussemburgo su iniziativa della presidenza lussemburghese e svoltosi l'11 e 12 novembre 2015 a Lussemburgo.

### Impatto delle conclusioni della COP 21

L'accordo raggiunto alla COP 21 è il primo in assoluto nel quale tutti gli Stati membri delle Nazioni Unite si impegnano ad accelerare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Poiché i trasporti sono tra i settori che producono la maggior quantità di gas a effetto serra (il trasporto su strada è responsabile del 71 % di tale volume), questo settore è destinato a subire cambiamenti radicali, che avranno ripercussioni su tutti gli aspetti della vita. Al fine di coinvolgere la società civile e discutere di idee su come guidare questi cambiamenti fondamentali nel settore dei trasporti, il 4 aprile 2016 la sezione TEN del CESE ha tenuto un'audizione pubblica (svoltasi a Bruxelles), organizzata in cooperazione con la commissione TRAN del Parlamento europeo. I risultati di questo incontro sono andati ad alimentare il parere di iniziativa del CESE sul tema L'impatto delle conclusioni della COP 21 sulla politica europea dei trasporti<sup>6</sup>:

- Il CESE si compiace dell'adozione dell'accordo di Parigi da parte della 21a Conferenza delle parti (COP 21) della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, nonché del contributo previsto stabilito a livello nazionale (Intended Nationally Determined Contribution) dell'UE e degli Stati

membri, in base al quale essi si impegnano a ridurre le emissioni nazionali di gas a effetto serra di almeno il 40 % all'orizzonte 2030 e dell'80-95 % all'orizzonte 2050 rispetto ai livelli del 1990.

- L'obiettivo di ridurre del 60 % le emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti può quindi essere ritenuto ancora valido e conforme all'obiettivo generale perseguito dall'UE nell'ambito della COP 21, purché le azioni e iniziative legate a tale obiettivo vengano attuate urgentemente, con la necessaria determinazione e nel più breve tempo possibile.
- Il Comitato sottolinea che è opportuno applicare il principio "chi inquina paga" in modo flessibile, in particolare per quanto riguarda le zone periferiche rurali, montane e insulari, per evitare che produca effetti inversamente proporzionali ai costi e far sì che rimanga uno strumento atto a influenzare le scelte riguardanti l'organizzazione delle operazioni di trasporto, premurandosi nel contempo di eliminare ogni concorrenza sleale tra i diversi modi di trasporto.
- In ogni caso, la sola applicazione del principio "chi inquina paga" non basterà a garantire la transizione verso una società a basse emissioni di carbonio: ancora più importante è infatti dare attuazione ad altre misure come l'aumento dell'efficienza energetica, la mobilità elettrica, il car-pooling, la co-modalità, lo sviluppo di fonti energetiche alternative e la definizione di norme di qualità ambientale nonché, prima di tutto, la promozione dei trasporti pubblici.
- Il punto non è frenare la mobilità di per sé, bensì ridurre gli spostamenti privati con mezzi motorizzati quando esista un'alternativa valida e favorire i trasporti pubblici, nell'interesse generale dell'ambiente e allo scopo di evitare che le città rimangano congestionate dal traffico.
- La forte mobilitazione messa in campo dalle organizzazioni della società civile e dai soggetti economici e sociali nel quadro della COP 21 non dovrà venire meno, in modo da amplificare un movimento civico che punti alla giustizia climatica e al disinvestimento dalle attività inquinanti. Il CESE raccomanda pertanto il ricorso al dialogo partecipativo con la società civile.

5. GU C 291 del 4.9.2015, pag. 14.

6. GU C 303 del 19.8.2016, pag. 10.