



UNIONE EUROPEA DEI TRASPORTATORI STRADALI

Contributo dell'UETR per avanzare una strategia volta ad una mobilità sostenibile ed intelligente

L'UETR considera l'iniziativa della Commissione europea sulla strategia per la mobilità sostenibile e intelligente, come uno strumento chiave per affrontare una serie di sfide attuali e future per il trasporto su strada per gli anni a venire, nel più ampio contesto del Green Deal dell'Unione Europea.

L'UETR auspica che la Commissione europea tenga conto delle seguenti osservazioni:

L'UETR concorda sull'importanza di disporre di una tabella di marcia verso una mobilità europea adatta a un futuro verde e digitale, resiliente, equa e attraente.

- A causa del COVID 19, abbiamo l'opportunità unica di ripensare ad alcuni temi forti per il trasporto su strada, arrivando a chiarire e adattare regole: digitale, verde e sociale. Dobbiamo lavorare su una strategia per il trasporto stradale post-crisi, che combini competitività e sostenibilità.
- Non dobbiamo dimenticare la dimensione sociale e le specificità delle piccole imprese.
- **La capacità del sistema infrastrutturale** deve essere affrontata in modo efficace, con adeguate aree di parcheggio sicure e custodite; la ricerca e l'innovazione sui combustibili alternativi possono svolgere un ruolo chiave per il Green Deal europeo: sotto questo profilo sono necessari finanziamenti ma anche sostegno alle azioni per l'utilizzo e la diffusione delle tecnologie.
- In questo scenario, è necessario tenere conto delle specificità delle **micro, piccole e medie imprese**.
- **La digitalizzazione** è fondamentale. Richiederà una serie di nuove competenze per imprenditori e conducenti.
- **La sicurezza informatica** è un tema in forte sviluppo da affrontare ora per evitare lacune in futuro, con l'aumento della digitalizzazione nei trasporti.

Per quanto riguarda la riduzione del livello di emissioni di gas serra dal sistema dei trasporti e la diminuzione della dipendenza dal petrolio delle attività legate ai trasporti, dal Libro bianco del 2011 non sembrano essere stati compiuti progressi reali, quindi è necessaria un'azione urgente: **stazioni di rifornimento, sostegno ai combustibili alternativi, garantire che il mix energetico dell'UE tenga conto sia degli utenti che dei flussi di traffico.**

- L'UETR sostiene pienamente la salvaguardia dell'ambiente. Tuttavia, se il costo della ricerca e sviluppo nonché della tecnologia verde verrà trasferito sul costo dei veicoli, gli imprenditori non saranno in grado di farcela. Finora, le piccole aziende hanno compiuto enormi sforzi per diventare "green". È per questo che **devono ricevere incentivi finanziari e fiscali per raggiungere basse**

emissioni. La strategia dell'UE deve accompagnare e sostenere le PMI su questa strada. Il coordinamento con il piano di ripresa dell'UE è essenziale. È inoltre necessario che i requisiti obbligatori della legislazione ambientale per le imprese di trasporto e le caratteristiche dei veicoli industriali vadano di pari passo con i reali progressi tecnologici raggiunti, in maniera ampia, fattibile e generalizzata nel settore. Altrimenti troveremmo legislazioni non rispondenti alla realtà tecnologica e, quindi, le imprese di trasporto potrebbero trovarsi ad affrontare la reale impossibilità di acquisire veicoli che rispettino gli standard ambientali della normativa, o che pur rispettandoli, non sarebbero adatti alle reali esigenze di una specifica attività di trasporto. Occorre quindi un progresso realistico. La legislazione deve essere adatta a questo scopo, basata su dati scientificamente validi, guardando alla tecnologia pronta per il mercato.

- Limitare la crescita **della congestione**: la congestione urbana in particolare deve essere affrontata.
- L'UETR vorrebbe vedere progressi verso l'applicazione dei principi "**chi usa paga**" e "**chi inquina paga**" (ad esempio pedaggio stradale, tassazione della congestione, internalizzazione dei costi esterni dei trasporti, ecc.). Il principio di assegnazione rigoroso per tutti gli utenti di reinvestimenti in infrastrutture e di supporto alle imprese deve essere raggiunto.

Dobbiamo realizzare un mercato interno dei trasporti equo e funzionante.

Esistono, ad oggi, contraddizioni e incongruenze nel mercato del trasporto di merci su strada dell'UE che non sono ancora risolte: una applicazione non armonizzata e il **divario tra i costi e le tariffe di trasporto**. Le disparità significative dei contributi di sicurezza sociale nell'UE aggravano ulteriormente queste carenze strutturali. Tutte queste questioni hanno un impatto sull'essenza stessa dell'Unione europea e devono essere affrontate in modo efficace. Abbiamo bisogno di strumenti adeguati per garantire che la liberalizzazione vada di pari passo con una concorrenza leale in tutta l'Unione. Tutti gli attori lungo la catena di fornitura devono essere impegnati a questo obiettivo.

Un'azione a livello europeo dovrebbe essere realizzate al fine di **colmare il divario tra le disparità sociali e fiscali** in tutto il territorio comunitario, prevenendo un'ulteriore frammentazione: questo deve essere un obiettivo generale.

Principali sfide dell'UETR nei prossimi 10-15 anni:

- **Qualità** delle condizioni di lavoro nel settore dei trasporti: garantire la qualità delle condizioni di lavoro sarà fondamentale per affrontare con successo questioni molto gravi come la carenza di conducenti. In attesa che arrivino veicoli completamente automatizzati, **dobbiamo aumentare l'attrattività della professione** attraverso programmi specifici dell'UE; sostenere il sostegno finanziario alla formazione professionale e ai programmi di apprendimento permanente per imprenditori e professionisti del mercato.
- Garantire una **piena parità di condizioni e un'attuazione armonizzata** del diritto comunitario tra gli Stati membri dell'UE.
- **Prezzi equi**: devono essere garantite condizioni di parità e concorrenza leale nel mercato interno dell'UE. Abbiamo bisogno di un prezzo equo per il trasporto. In diversi Stati membri i prezzi sono molto bassi, il basso costo non è sostenibile e va a scapito della qualità e della sicurezza stradale. Le politiche di trasporto devono essere riviste affrontando i problemi nella catena di

approvvigionamento. Questo è un elemento cruciale per scoraggiare le pratiche di dumping sociale, stabilire condizioni di parità tra i modi di trasporto e aumentare la sostenibilità ambientale.

Sui trend tecnologici (veicoli autonomi, connettività, elettrificazione). Dobbiamo **valutare l'impatto su occupazione, sicurezza, aspetti legali.**

- **Piano di emergenza COVID 19** - Le PMI dei trasporti sono state fondamentali durante la pandemia, hanno tenuto l'Europa in movimento, affrontando qualsiasi avversità. Oggi più che mai è di fondamentale importanza garantire che i beni siano disponibili per i cittadini dell'UE nei luoghi e nelle tempistiche necessarie. L'iniziativa Green Lanes o l'estensione della validità dei certificati per i lavoratori dei trasporti e gli autisti sono stati effettivamente utili alle piccole imprese. Ma per dare (più) risposte rapide in futuro, l'UETR vorrebbe vedere **un piano di emergenza dell'UE per i trasporti** (che affronti questioni tecniche, economiche e sociali rilevanti per le PMI dei trasporti, dal sostegno finanziario, dalla legislazione, ecc.) **E una corsia preferenziale per i processi decisionali.** Alcuni meccanismi comunitari in situazioni di emergenza dovrebbero essere ripensati. Il Pacchetto Soccorso ha fornito un supporto importante ma in ogni caso ha richiesto tempo, oltre due mesi per l'adozione definitiva. Non abbastanza rapidamente per consentire alle imprese di affrontare una crisi. Occorre un processo da attivare senza ritardi quando necessario, seguendo un piano di gestione delle crisi chiaro, preciso e condiviso. Dobbiamo essere preparati. E non dovrebbe esserci alcun mosaico di regole e misure nei diversi Stati membri, bensì il coordinamento degli stessi. Le aziende di trasporto su strada hanno bisogno di certezze e condizioni di parità.