

COMMISSIONI RIUNITE

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e XI (Lavoro pubblico e privato)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012. Atto n. 12 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	29
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	31
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere presentata dai deputati del gruppo M5S</i>)	32

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 18 gennaio 2023. – Presidenza del presidente della XI Commissione Walter RIZZETTO. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.35.

Schema di decreto legislativo recante Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012. Atto n. 12.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).

Le Commissioni proseguono l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 21 dicembre 2022.

Walter RIZZETTO, *presidente*, avverte che il gruppo del Partito Democratico ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Dopo aver ricordato che il termine per l'espressione del parere scade nella giornata di domani, dà la parola ai relatori per la formulazione della proposta di parere sul provvedimento.

Chiara TENERINI (FI-PPE), *relatrice per la XI Commissione*, anche a nome del relatore per la IX Commissione, illustra una proposta di parere favorevole con due osservazioni (*vedi allegato 1*).

Andrea DARA (LEGA), *relatore la IX Commissione*, dichiara di condividere la proposta di parere formulata dalla collega Tenerini, relatrice per XI Commissione.

Walter RIZZETTO, *presidente*, avverte che i deputati del gruppo del Movimento 5

Stelle delle Commissioni IX e XI hanno presentato una proposta alternativa di parere, che è in distribuzione (*vedi allegato 2*).

Antonino IARIA (M5S) sottolinea che la proposta di parere presentata dalla sua forza politica è volta a sottolineare la complessità del decreto legislativo in esame e, in particolar modo dell'articolo 12-*quater*, e i forti rischi di penalizzazione del settore nazionale dell'autotrasporto che deriverebbero dalla sua emanazione. Si impone dunque la necessità di una migliore formulazione del parere che le Commissioni dovranno approvare, nel senso di raccomandare al Governo maggiore attenzione su questi temi. Capisce bene quanto possa essere difficile per la maggioranza votare una proposta di parere presentata dalla minoranza, tuttavia invita i relatori a rispondere alle sue sollecitazioni.

Andrea DARA (LEGA), *relatore la IX Commissione*, fa presente al collega Iaria che la proposta di parere dei relatori tiene già conto, nelle due osservazioni, dei suggerimenti contenuti nella proposta alternativa di parere del Movimento 5 Stelle.

Antonino IARIA (M5S) manifesta apprezzamento per le modifiche introdotte nella proposta di parere dei relatori, tuttavia chiede maggiore attenzione sull'articolo 12-*quater*. Tiene a ricordare che la proposta alternativa di parere è frutto del lavoro in particolar modo del collega Traversi, oggi impegnato in missione.

Chiara TENERINI (FI-PPE), *relatrice per la XI Commissione*, anche a nome del relatore per la IX Commissione, chiede una breve sospensione dei lavori al fine di approfondire le questioni poste dal deputato Iaria.

Walter RIZZETTO, *presidente*, accogliendo la richiesta dei relatori, sospende brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 13.45, è ripresa alle 13.50.

Walter RIZZETTO, *presidente*, riprendendo l'esame del provvedimento, chiede ai relatori se intendano riformulare il proprio parere.

Chiara TENERINI (FI-PPE), *relatrice per la XI Commissione*, anche a nome del relatore per la IX Commissione, non ritiene opportuno riformulare la proposta di parere, di cui raccomanda l'approvazione.

Antonino IARIA (M5S) manifesta apprezzamento per il tentativo di mediazione dei relatori, seppure insufficiente, e preannuncia dunque un voto di astensione da parte della sua forza politica.

Il sottosegretario di Stato Tullio FERLANTE esprime l'orientamento favorevole del Governo alla proposta di parere formulata dai relatori e parere contrario sulla proposta alternativa di parere presentata dai deputati del gruppo del Movimento 5 stelle.

Francesco MARI (AVS) preannuncia il voto di astensione del suo gruppo sulla proposta di parere formulata dai relatori.

Walter RIZZETTO, *presidente*, pone dunque in votazione la proposta di parere dei relatori, avvertendo che, in caso di sua approvazione, risulterà preclusa la proposta alternativa presentata dai deputati del gruppo del Movimento 5 Stelle delle Commissioni IX e XI.

Le Commissioni approvano la proposta di parere formulata dai relatori (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 13.55.

ALLEGATO 1

Schema di decreto legislativo recante Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (Atto n. 12).

PARERE APPROVATO

Le Commissioni riunite IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e XI (Lavoro pubblico e privato),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (Atto n. 12);

rilevato che lo schema del decreto costituisce attuazione della delega prevista dall'articolo 1 della legge di delegazione europea 2021 (legge 4 agosto 2022, n. 127);

considerato che la direttiva (UE) 2020/1057 si pone nell'ambito del « Pacchetto Mobilità dell'UE » e detta disposizioni uniformi per il settore su trasporto su strada, costituendo una *lex specialis* caratterizzata da norme settoriali e specifiche applicabili alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada e alle operazioni di cabotaggio, consentendo altresì di armonizzare gli obblighi amministrativi e le misure di controllo in materia;

evidenziata la complessità della formulazione dello schema di decreto legisla-

tivo, caratterizzato, da una parte, da una ampia serie di richiami e rinvii normativi e, dall'altra, dall'utilizzo di concetti non sufficientemente specificati e pertanto suscettibili di diverse interpretazioni;

sottolineato che il termine di recepimento della direttiva è scaduto il 2 febbraio 2022 e che pertanto occorre procedere con urgenza all'emanazione del decreto legislativo di attuazione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) si raccomanda, nell'adozione dei testi normativi, di prestare particolare attenzione alle esigenze di semplificazione, evitando l'uso di tecnicismi che possono dar luogo a incertezze in sede di applicazione delle norme, ripercuotendosi negativamente sull'attività degli operatori del settore;

b) si raccomanda altresì, nell'attuazione dello schema di decreto legislativo in esame, di tenere conto della difficile situazione in cui versa il settore dell'autotrasporto nazionale, particolarmente colpito, dopo gli anni della crisi pandemica, dalla congiuntura economica sfavorevole.

ALLEGATO 2

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (Atto n. 12).

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA DAI DEPUTATI
DEL GRUPPO M5S**

Le Commissioni riunite IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e XI (Lavoro pubblico e privato),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (Atto n. 12);

lo schema di decreto costituisce attuazione della delega prevista dall'articolo 1 della legge di delegazione europea 2021 (legge 4 agosto 2022, n. 127);

premesso che, nell'ambito del pacchetto mobilità che riporta altre direttive come ad esempio quelle che comprendono tempi di guida e riposo, la digitalizzazione e l'accesso al mercato del trasporto delle merci;

alcuni di queste misure sono considerate dannose dagli operatori in quanto avrebbero abbassato il livello di professionalità togliendo le minime capacità che venivano richieste alle imprese di autotrasporto, liberalizzando l'accesso al mercato anche con motorizzati euro zero; è anche disposta l'introduzione di una « proporzionalità » tra il fatturato dei servizi di trasporto di merci su strada e il numero dei mezzi detenuto effettivamente in disponibilità dalle imprese di autotrasporto, una proporzionalità non è stata ancora affrontata e chiarita completamente;

sulla proposta di decreto legislativo, in esame, sempre nell'ambito della corretta competizione internazionale, vi sono particolari tecnicismi che spesso non aiutano gli operatori se questi sono accostati a una tecnica legislativa resa complessa da richiami e rinvii a norme parallele, producendo un ginepraio di interpretazioni che non favoriscono appunto il lavoro;

per provare a semplificare il quadro di cui alla direttiva, al fine di formulare un parere più consono, sarebbe stato necessario procedere inoltre a un ciclo di audizioni con gli operatori del settore, avendo avuto modo di constatare con tali operatori che: il tema dei conducenti di veicoli industriali « distaccati » va ulteriormente specificato, così come il tema del cabotaggio *cross-trade*, verificando, ad esempio, se il percorso a vuoto ossia il viaggio effettuato in collegamento con un cabotaggio o con un'operazione di *cross-trade* rientri o meno nell'ambito di applicazione delle norme sul distacco.

rilevato in particolare che, con riferimento alle novelle introdotte dall'articolo 1:

a) nell'ambito dell'articolo 12-*quater*, comma 1, il conducente non si considera distaccato quando effettua operazioni di transito, di trasporto bilaterale di merci, ma non si ritiene corretto prevedere che tale esclusione si applichi anche laddove tali operazioni « costituiscano il tragitto finale o iniziale di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE », in primo luogo perché la direttiva non lo specifica e

in secondo luogo perché non è questa l'interpretazione corretta;

b) con riferimento alla definizione di attività aggiuntive al trasporto bilaterale di merci di cui all'articolo 12-*ter*, occorre chiarire se un conducente estero compie più scarichi nel nostro Paese ovvero se compie più carichi, in quanto la direttiva parla di una sola attività di carico e/o scarico;

c) con riferimento all'articolo 12-*quater*, il tachigrafo intelligente deve essere normativamente specificato, precisando che si tratta di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento basato su sistema di navigazione satellitare;

d) con riferimento all'articolo 12-*ter*, lettera *i*), risulta importante fare particolare attenzione al concetto di « trasporto combinato », perché la direttiva non esenta tutto il trasporto combinato ma solo i casi in cui si è in presenza di un trasporto bilaterale, mentre nello schema di decreto sembra si vogliano escludere tutti i trasporti combinati; fra l'altro, per facilitare le operazioni di controllo occorrerebbe anche richiamare i limiti dei 150 km in linea d'aria;

e) all'articolo 12-*bis*, comma 2, andrebbero soppresse le parole « per quanto compatibili » poiché le imprese extracomunitarie devono attenersi alle disposizioni, senza innescare interpretazioni di compatibilità;

il trasporto internazionale su strada delle merci e le stesse disposizioni sulle prestazioni transnazionali, quale strumento anti *dumping* sullo sfruttamento del lavoro, sono operazioni normativamente complesse e, pertanto, occorre che le disposizioni normative non siano penalizzanti per la competitività delle imprese nazionali e non condizionino negativamente la sicurezza stradale;

nel provvedimento in esame si riscontrano entrambi i rischi citati, sia per il contenuto del provvedimento espresso in precedenza, sia sotto il profilo sanzionatorio e della complessità dei controlli;

sulla penalizzazione nei confronti delle nostre imprese, a titolo di esempio, non si comprende perché sia evitato il « distacco » alle imprese estere in caso di trasporto « combinato » (articolo 12-*quater*, comma 1) in quanto simile al trasporto in « cabotaggio » ancorché vi sia il vincolo di raggiungere piattaforme intermodali, con una esenzione che non è stata imposta, e neanche suggerita, dalla direttiva; un altro esempio riguarda le imprese extracomunitarie per le quali, la procedura del distacco, sarebbe soggetta a una indefinita verifica circa la « compatibilità » delle disposizioni da applicare (articolo 12-*bis*, comma 2) la quale, secondo una banale interpretazione, porta a pensare agli accordi bilaterali sullo scambio delle autorizzazioni al trasporto di merci su strada, notoriamente sfavorevoli all'economia nazionale;

non risulta conforme alla direttiva il sistema delle sanzioni, in quanto vengono addirittura rovesciati i ruoli dei soggetti potenzialmente responsabili in caso di infrazioni: mentre la direttiva suggerisce norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza delle disposizioni nazionali, il provvedimento sanziona esclusivamente il trasportatore e il conducente; tutti gli altri soggetti (committenti, spedizionieri, contraenti), sono sanzionati soltanto se vengono meno alla verifica che il trasportatore abbia adempiuto agli obblighi di registrazione previsti dalla norma (articolo 12-*septies*, comma 6, e articolo 12-*sexies*, comma 9);

si tratta in sostanza di un provvedimento di attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 che per molti aspetti non è conforme, per altri è reso particolarmente complesso, e per altri ancora non reca alcun contenuto strategico a favore delle imprese di autotrasporto italiano, le cui associazioni non risultano essere state neanche consultate per l'estensione del provvedimento;

da ultimo, pur rilevando che il termine di recepimento della direttiva è scaduto il 2 febbraio 2022, queste Commissioni non possono tuttavia giustificare l'emaneazione d'urgenza ove il provvedimento

presenti profili problematici per il settore oggetto dell'intervento,

esprime

PARERE CONTRARIO.