

## Cabotaggio stradale comunitario

### Ci vogliono regole comuni

**A**pprofondiamo la questione legata al cabotaggio nell'ambito dell'autotrasporto merci. Massimo Marciani, Presidente del Comitato Tecnico Trasporto

Merci, ci presenta la normativa e le problematiche ad essa connesse. Servono delle regole comuni per combattere le operazioni di cabotaggio illegale.

a cura di Massimo Marciani - Presidente Comitato Tecnico Trasporto Merci - World Road Association

Il cabotaggio stradale delle merci è un'attività di trasporto nazionale effettuata da un vettore in conto terzi comunitario tra due località di uno Stato membro dell'UE.

Il Regolamento CE n. 1072/2009 disciplina il cabotaggio stradale di merci definendo le condizioni e i limiti entro i quali un vettore stabilito in un Paese membro dell'Unione Europea può svolgere - a titolo solo temporaneo - attività di autotrasporto per conto di terzi all'interno di un altro Paese membro (c.d. Stato ospitante).

La presenza di un mercato unico europeo con la conseguente apertura dei valichi di frontiera controllati dalle Dogane ha senza dubbio consentito **una maggiore e più fluida mobilità di mer-**

**ci e di persone all'interno dell'Unione Europea, a costo di una perdita delle informazioni relative al transito dei mezzi commerciali in ingresso ed in uscita dal nostro Paese.**

L'indagine sulle fonti di informazione esistenti a livello nazionale ed internazionale ha confermato che, ad oggi, non esiste nessuna indagine ufficiale puntuale che presenti in modo accurato il cabotaggio e la sua eventuale componente illecita per il territorio italiano.

Gli unici dati disponibili sono quelli campionari raccolti dall'ISTAT e poi integrati a livello europeo dall'EUROSTAT in ottemperanza del regolamento (UE) n. 70/2012: Rilevazione sul Trasporto merci su strada.

È apparso quindi necessario compren-

dere bene il fenomeno mettendo a punto una raccolta delle informazioni non invasiva grazie all'utilizzo sempre maggiore e puntuale (nel rispetto della privacy e della libera concorrenza) dei big data raccolti automaticamente dai sistemi di videosorveglianza (presso porti ed interporti) e di pedaggiamento (presso autostrade e trafori).

Per questi motivi, **l'Albo Autotrasporto ha sottoscritto una convenzione con il comitato nazionale italiano dell'Associazione Mondiale della Strada** per svolgere una ricerca avente l'obiettivo di qualificare e quantificare la tipologia, l'entità e la frequenza del cabotaggio stradale nel nostro Paese.

In questo modo sarà possibile completare la campagna informativa valutando

#### Le indagini a cordone sui 16 varchi

- Barriera di Ventimiglia;
- Traforo del Frejus;
- Traforo del Monte Bianco;
- Traforo del Gran San Bernardo;
- Passo del Sempione (SS 33);
- Como-Brogeda;
- Brennero;
- Stazione di Ugovizza-Tarvisio;
- Villesse-Gorizia Sant'Andrea (A34)
- Valico di Ferneti;
- Valico di Pesek (SS 14);
- Valico di Rabuiese;
- Porto di Trieste
- Porto di Ancona
- Porto di Civitavecchia
- Porto di Livorno



do non solo l'effettiva permanenza nel nostro Paese, ma anche una indicativa matrice origine-destinazione degli spostamenti e delle direttrici su cui si concentrano i fenomeni illegali.

Questo lavoro, frutto di un lavoro specialistico di ricerca e analisi, **è stato possibile grazie alle professionalità reperite nell'ambito del Comitato tecnico AIPCR Trasporto merci** e all'autorevolezza riconosciuta, quindi, in ambito nazionale ed istituzionale.

Non esistendo alcuna indagine specifica, è stato necessario operare la ricostruzione dell'universo di riferimento al fine di poter successivamente svolgere un campionamento specifico in relazione al fenomeno oggetto di analisi.

Il primo passo per definire l'universo di riferimento è stato quello di ottenere un dato consolidato dei volumi di transito dei soli veicoli commerciali, in entrata ed uscita da ciascun varco italiano. Le indagini che sono state utilizzate per la costruzione dell'universo statistico di riferimento e poi per la selezione del campione sono:

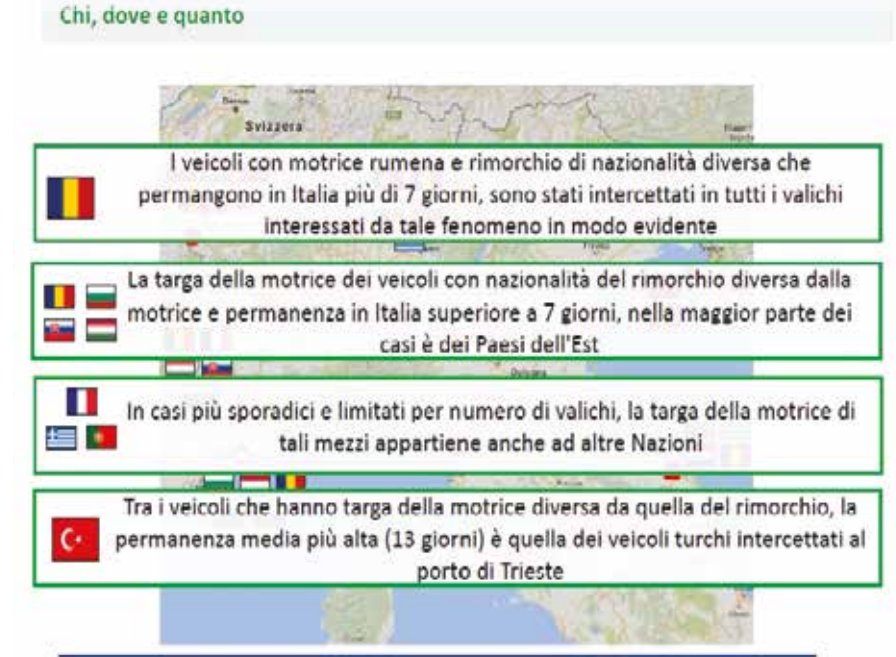
- Il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014, per i 45 Porti italiani;
- I dati di monitoraggio di AISCAT per i 9 valichi e trafori autostradali;
- I dati dell'Osservatorio del traffico ANAS per 19 Strade Statali di competenza ANAS;
- I dati di monitoraggio del traffico per le 4 strade statali di competenza della Provincia di Bolzano.

Partendo quindi dall'universo di riferimento come precedentemente identificato, il conteggio dei flussi collegato con le interviste si è svolto in contemporanea presso i varchi (caselli autostradali, porti, Strade Statali) che presentano flussi di veicoli significativi come da tabella che segue:

Le rilevazioni svolte su 16 punti di monitoraggio consentono di osservare il 92% dei flussi bidirezionali.

Tutte le attività sono state effettuate nel mese di Novembre 2016, in 6 giorni feriali per ciascun valico: volendo intercettare la maggior quantità possibile di veicoli di interesse per l'indagine, in alcuni casi sono state effettuate anche il sabato.

In contemporanea con i conteggi sono state realizzate 2.746 interviste dirette ai conducenti di mezzi con targa stra-



niera della motrice, che costituisce la più estesa e puntuale indagine mai realizzata sul traffico merci internazionale nel nostro Paese.

L'analisi incrociata della nazionalità dei veicoli con rimorchio diversa dalla motrice, dei valichi presso i quali questi veicoli sono stati intercettati con maggiore frequenza e la durata della loro permanenza in Italia, ha fatto emergere risultati molto interessanti.

In un giorno medio della stagione autunnale nei punti di rilevazione si evidenzia, quindi, **una percentuale di pratica del cabotaggio abusivo auto-denunciato dagli stessi autisti, indicatore che fa presumere quote sicuramente consistenti di illegalità.**

È necessario comprendere bene il fenomeno mettendo a punto una raccolta delle informazioni non invasiva, grazie all'utilizzo sempre maggiore e puntuale (nel rispetto della privacy e della libera concorrenza) dei big data raccolti automaticamente dai sistemi di videosorveglianza (presso porti ed interporti) e di pedaggiamento (presso autostrade e trafori).

In questo modo sarà possibile completare la campagna informativa valutando non solo l'effettiva permanenza nel nostro Paese ma anche un'indicativa matrice origine-destinazione degli spostamenti e delle direttrici su cui si concentrano i fenomeni illegali.

In tutti i 16 punti di indagine si registra una percentuale importante di

mezzi la cui motrice ha nazionalità dei Paesi dell'Est Europa: i veicoli con targa rumena sono stati intercettati in tutti i valichi di indagine, quelli bulgari e polacchi in tutti tranne uno; percentuale molto alta nei valichi situati sul versante Nord/Nord-Ovest dell'Italia: i soli mezzi bulgari, rumeni, ungheresi e polacchi costituiscono almeno il 40% dei mezzi stranieri in transito in a Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco, il 32% al Gran San Bernardo e a Como-Brogeda e il 48% al Brennero.

Una permanenza in Italia superiore ai 7 giorni è stata registrata soprattutto per i mezzi con motrice turca, ceca, russa, inglese e greca; focalizzando però l'attenzione sui mezzi con targa di motrice e rimorchio di nazionalità diverse, i mezzi che si fermano più a lungo nel nostro Paese sono quelli con motrice turca (media di 13 giorni), greca, lussemburghese, portoghese, svizzera e bulgara.

Una permanenza in Italia superiore a 7 giorni è stata riscontrata per i mezzi con motrice e rimorchio di nazionalità diversa al Monte Bianco, Como-Brogeda e ai porti di Trieste e Ancona.

La permanenza in Italia mediamente più lunga pari a 13 giorni è stata registrata per i mezzi in ingresso/uscita al Porto di Trieste e, specialmente, per i mezzi con motrice turca e rimorchio di nazionalità diversa.

Il nostro settore dell'autotrasporto si trova quindi esposto ad una concorren-

za basata su una sostanziale forma di dumping sociale e di shopping all'estero delle competenze professionali a prezzi ed a condizioni ben diverse da quelle del nostro Paese. **È necessario**, pertanto, **un progressivo processo di armonizzazione delle regole relative non solo agli oneri contributivi, alle condizioni di guida e di riposo ma anche in relazione alla fiscalità generale**. Il rispetto delle regole è quindi condizione necessaria per avere un mercato non distorto e competitivo.

Per conoscere a fondo questo mercato anche nelle sue dinamiche più comples-

se sembra indispensabile per l'Albo Autotrasporto dotarsi di un vero e proprio Osservatorio permanente sui flussi internazionali. Si tratta di uno strumento che consente di ottenere le necessarie informazioni per lo sviluppo di politiche e strategie in grado di poter restituire competitività alle aziende italiane ed allo stesso tempo mantenere sotto controllo le eventuali sacche di illegalità.

La conoscenza, il dato, l'informazione puntuale sul settore specifico consente di avviare il necessario processo di integrazione economica e normativa a level-

lo comunitario e consente di **introdurre correttivi atti a ridurre gli elementi di distorsione della concorrenza**.

L'Osservatorio si inserisce perfettamente nelle attività previste dall'intesa denominata "Road Alliance" siglata a Parigi dai rappresentanti dei governi di nove paesi europei (Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Lussemburgo, Norvegia, Svezia e Italia), intesa che prevede la costituzione di un blocco comune per contrastare quelle forme di concorrenza sleale e quegli abusi che stanno stravolgendo il mercato dell'autotrasporto.

## Sintesi risultati

In un giorno medio della stagione autunnale nei punti di rilevazione si osserva

	In entrata	In uscita
Totale veicoli	18.400	18.600
Veicoli stranieri	10.600	11.600
Nazionalità motrice diversa da rimorchio	35%	37%
Permanenza media superiore ai 7 giorni e più carichi/scarichi	6%	5%

## Mobilità in Italia

### Ecco altri dati

**P**roseguiamo con l'analisi iniziata sullo scorso numero di TN-Trasporto notizie relativamente alla mobilità in Italia negli ultimi dieci anni. I dati emersi dal rapporto dell'Osservatorio **"La mobilità sostenibile in Italia: Indagi-**

**ne sulle principali 50 città"**, elaborato da Euromobility con il Patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, per capire com'è cambiata nel corso del tempo.

a cura di Lorenzo Bertuccio e Valerio Piras - Smart City & Mobility Lab ([www.mobilitylab.it](http://www.mobilitylab.it))

**S**ullo scorso numero della nostra rivista abbiamo parlato delle statistiche relative alla mobilità in Italia nell'ultimo decennio. Ecco altri dati sull'argomento.

**Per il bike sharing serve più impegno**  
Sono aumentati di circa il 26% gli utenti e di circa il 19% le bici del bike sha-

ring, il servizio di biciclette condivise presente nel 2015 in 20 delle 50 città dell'osservatorio. Erano 21 nel 2014, Cagliari infatti ha sospeso temporaneamente il servizio. A Milano e Torino continua l'impegno delle amministrazioni per la bicicletta e per il potenziamento del servizio: Milano aggiunge nel 2015 ben 1.000 biciclette alle 3.650

già disponibili nel 2014, mentre a Torino l'incremento è del 32% (le biciclette raggiungono quota 1.105). È Brescia la terza città per numero di bici in sharing (541), seconda solo a Milano per numero di bici rispetto alla popolazione. Le biciclette più usate sono quelle di Torino (oltre 130 prelievi al mese), mentre gli utenti di Venezia sono secondi