

LA RIVISTA DELL'AUTOTRASPORTO

PERIODICO DEL COMITATO CENTRALE DELL'ALBO NAZIONALE
DEGLI AUTOTRASPORTATORI DI COSE PER CONTO DI TERZI

Mensile • n. 164 ottobre 2013

**Truck & Van
of the year
2014**



**RIPARTE IL SISTRI
Il sistema operativo
dal 1° ottobre**

**INCENTIVI EURO6
Ora la richiesta
è più facile**

**FONDO DI GARANZIA
Aspettando
il decreto del Mise**

AUTOTRASPORTO: ECCO COME SI CONTROLLA IN EUROPA

**NOSTRA INCHIESTA SULLE MODALITÀ DI VERIFICA E SULLE AUTORITÀ
COMPETENTI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI:
DAL CASO TEDESCO ALLA POLITICA FRANCESE**



Dal concetto di "sicurezza sostenibile", che si fonda sui comportamenti sicuri da tenere a seconda del tipo di infrastruttura in Olanda, al Fondo per la sicurezza stradale in cui confluiscono le multe in Francia, fino al sistema tedesco della BAG: un'analisi comparativa dei controlli su strada nella Ue

di Giulia Mauri

Autotrasporto: ecco come funzionano i controlli in Europa

Uno degli obiettivi strategici messi in evidenza dalla Commissione europea nella comunicazione sugli orientamenti per l'orizzonte 2011 - 2020 è quello relativo al rafforzamento dei controlli. È infatti emerso, in sede di consultazione pubblica per la redazione della comunicazione, che l'applicazione della normativa è un presupposto essenziale per migliorare la sicurezza stradale. Secondo il rapporto annuale sulla sicurezza stradale pubblicato

dall'International Transport Forum dell'Ocse per il 2013, il miglioramento riscontrato nelle condizioni di sicurezza stradale nei vari Paesi europei per il decennio 2001 - 2010 è dovuto al fatto che, proprio in quegli anni, la maggior parte degli Stati europei si è dotato di piani sistematici e strategici per il miglioramento della sicurezza stradale e che vi è un legame diretto tra un'efficace politica di sicurezza stradale e la diminuzione dei decessi a

causa di incidenti stradali. Abbiamo quindi analizzato la situazione in materia di politiche di sicurezza stradale in vari Paesi europei, con particolare riferimento all'autotrasporto, per cercare di capire a quali autorità viene affidato il compito di effettuare i controlli e in quale modo questi stessi con-

trolli vengono svolti. Ci siamo in particolare concentrati sui Paesi del Benelux, tradizionalmente interessati da grande transito di veicoli. Abbiamo poi analizzato la situazione di Stati geograficamente vicini all'Italia e che hanno un gran volume di trasporto merci su strada, la Francia, la Germania e la Spagna, e abbiamo considerato opportuno dedicare un cenno anche alla Gran Bretagna, che adotta spesso politiche diverse rispetto all'Europa continentale.

(segue a pag. 18)



Lussemburgo

Il settore della sicurezza stradale e dei controlli delle imprese del settore rientra nelle competenze del Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, dipartimento dei trasporti. I controlli su strada sono svolti in particolare dalla Police Granducale e dalle autorità doganali (Douanes et Accises). Viste le dimensioni del Granducato non esiste, infatti, una polizia locale.

Altre autorità intervengono inoltre in settori specifici. In particolare, per quanto riguarda le condizioni tecniche dei veicoli, l'autorità competente è la Société Nationale de Contrôle Technique. Anche in Lussemburgo le imprese di trasporto sono soggette a controlli per verificare l'adempimento alle norme di diritto del lavoro ad esse applicabili. Le ispezioni in azienda sono principalmente destinate a verificare il rispetto delle norme di diritto del lavoro e sono svolte dall'Ispettorato del Lavoro.

Il Lussemburgo come gli altri Paesi del Benelux, Belgio e Olanda, è un Paese di transito di una grande parte del traffico su gomma che circola in Europa. Viste le problematiche comuni a questi Stati in materia di sicurezza stradale e trasporto merci, i Paesi del Benelux collaborano da tempo in tali materie e promuovono e incoraggiano tra di loro uno scambio di informazioni e una condivisione delle politiche relative alla sicurezza stradale. Agli inizi degli anni '90 hanno fondato un'associazione volta a promuovere la collaborazione in tali materie, a cui, a partire dal 1997, ha aderito anche la Francia: si tratta di "Euro Contrôle Route" che conta oggi quattordici membri effettivi.



Polizia granducale	Polizia locale	Dogana	Ministero trasporti	Autorità gestione rete strad.	Esperti tecnici	Altre autorità*

*Per Altre autorità si intende: per le condizioni tecniche dei veicoli l'SNCT - Société Nationale de Contrôle Technique; per i tempi di guida e di riposo l'Ispettorato del Lavoro.



Belgio

Anche in Belgio le autorità che intervengono principalmente nei controlli sono le autorità di polizia e quelle doganali. Il Ministro del Lavoro interviene inoltre attraverso il servizio di Ispettorato del Lavoro.

I controlli svolti dall'Ispettorato del Lavoro sono volti a determinare se le condizioni di lavoro degli impiegati del settore siano rispettate. In particolare, l'Ispettorato del Lavoro verifica, in caso di impiegati stranieri, che tutte le formalità siano state rispettate e che gli obblighi in materia contributiva e previdenziale siano stati adempiuti. I controlli svolti dall'Ispettorato del Lavoro sono stati intensificati negli ultimi anni a seguito di un dibattito che coinvolge le imprese di trasporto e il sempre più largo impiego di manodopera straniera.

Le somme versate a titolo di sanzioni alla polizia stradale belga confluiscono in un Fondo per la Sicurezza Stradale, riutilizzato per promuovere programmi a favore della sicurezza stradale da parte della polizia federale e regionale. Per il 2013, le somme depositate nel FSR ammontavano a un totale di circa 99 milioni di euro.

Tale somma è stata recentemente allocata alle varie zone di polizia. La polizia federale ha ricevuto circa 5 milioni di euro e le zone di polizia che hanno ricevuto più fondi restano quelle di Charleroi (circa 1,5 milioni di euro), di Anversa, Genk e Bergen (con circa 1 milione di euro per ogni zona di polizia).

Una delle riforme previste dal governo di Rupo è quella di trasferire alle Regioni (Vallonia, Fiandre e Regione di Bruxelles Capitale) la competenza per la gestione e la distribuzione del FSR alle varie zone di polizia locale. Ad oggi tale riforma non è ancora stata attuata ed è oggetto di dibattito.

Il Belgio, insieme alla Francia, è stato uno dei promotori a livello europeo della direttiva volta ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (Direttiva 2011/82/UE). In attesa dell'entrata in vigore di tale direttiva, il Belgio e la Francia hanno concluso un accordo bilaterale di cooperazione che faciliterà l'accesso ai dati delle persone residenti nei rispettivi paesi che abbiano commesso infrazioni stradali in Belgio o in Francia.

A partire dal 30 giugno 2012, i due Stati hanno così potuto notificare le infrazioni e richiedere il pagamento delle relative sanzioni ai cittadini dell'altro Stato contraente.

Polizia statale	Polizia locale	Dogana	Ministero Trasporti	Autorità gestione rete strad.	Esperti tecnici	Altre autorità*

*Per Altre autorità si intende: per i controlli veterinari Fédéral Santé publique, per tutto il resto Federal Service Mobility and Transport



Olanda

I controlli sulle strade rientrano tra le competenze del I&M (Ministerie van Infrastructuur en Milieu - ministero delle Infrastrutture e dell'Ambiente) e, in particolare della Direzione Generale della Mobilità e dei Trasporti.

La maggior parte dei controlli sono svolti dalla polizia nazionale (KLPD: Korps Landelijke Politiediensten) o locale, affiancata dalle dogane per quanto riguarda il rispetto della normativa doganale e delle merci in transito.

Il Centrum voor voertuigtechniek en informatie (RDW) si occupa invece di verificare il rispetto della normativa in materia delle condizioni tecniche dei veicoli e rientra sempre sotto il controllo del ministro delle Infrastrutture e dell'Ambiente. L'RDW è anche l'autorità competente per rilasciare permessi per il superamento dei limiti di massa e di dimensione ma per quanto riguarda pesi e misure, i controlli sulle strade sono svolti dalla polizia nazionale (KLPD) e dall'Ispettorato dei Trasporti (Inspectie Verkeer en Waterstaat - IVW). L'IVW controlla anche i permessi per il trasporto internazionale di merci e il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo insieme alla polizia nazionale.

L'Olanda è spesso presa ad esempio per la sua efficace politica di sicurezza stradale basata sul concetto di "Sustainable Safety", che si basa sul concetto di promuovere la sicurezza stradale con interventi, soprattutto a livello infrastrutturale, che permettano agli utilizzatori della strada di essere obbligati dal tipo di infrastruttura a tenere comportamenti sicuri.

Il concetto olandese di "sicurezza sostenibile" è infatti quello di promuovere comportamenti che siano percepiti dagli utilizzatori della strada come "normali". Per raggiungere questo obiettivo occorre che gli obblighi imposti dal codice della strada siano appropriati alla strada che si percorre.

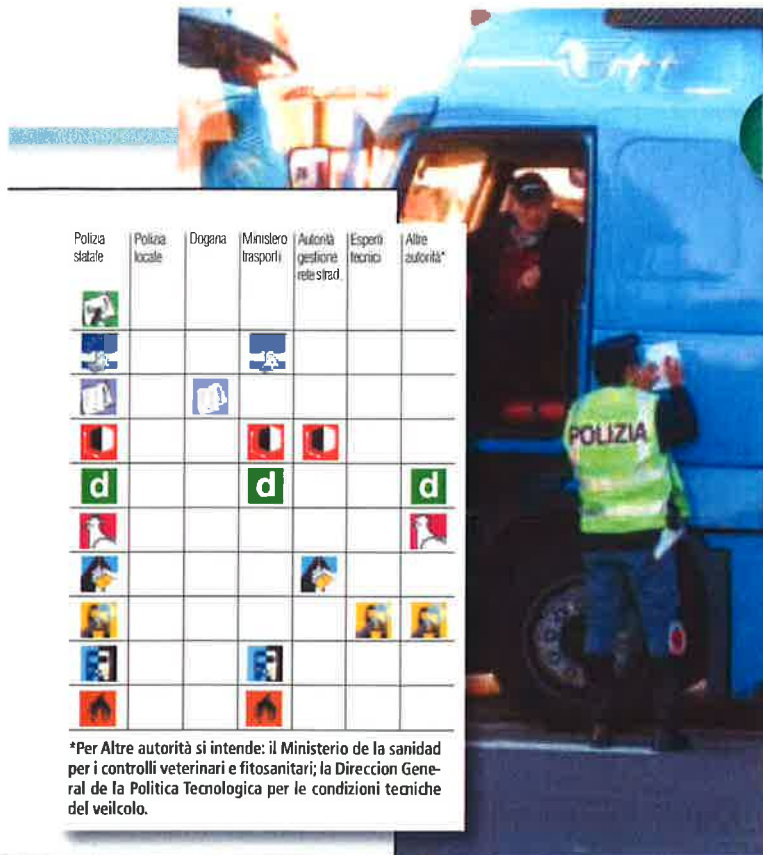
Polizia statale KLPD	Polizia locale	Dogana	Ministero Trasporti	Autorità gestione rete Strad.	Esperti tecnico	Altre autorità*

*Per Altre autorità si intende: per le merci deperibili: I&M - Ministerie van Infrastructuur en Milieu - ministero delle Infrastrutture e dell'Ambiente; per le merci pericolose: AID - Servizio ispezioni generali del ministero degli Affari Economici, Agricoltura e Innovazione.

Le tabelle riportate in queste pagine, che riassumono le tipologie di controlli e gli enti preposti ad effettuarli, sono tratte da: International Transport Forum (OCSE) - settembre 2011

Legenda

- Permessi e codice della strada
- Autorizzazioni trasporto internazionale
- Documenti T1 o TIR
- Pes e dimensioni
- Certificati trasporto merci deperibili e mezzi di trasporto di tali merci
- Documenti per controlli veterinari e fitosanitari
- Pedaggi autostradali
- Condizioni tecniche dei veicoli
- Tempi di guida e di riposo
- Trasporto di merci pericolose



Italia

Anche l'Italia, così come gli altri Paesi dell'Unione europea, ha fatto propri gli orientamenti della Commissione e dovrebbe approvare a breve un piano nazionale di sicurezza stradale che includa, tra gli altri elementi, anche un aumento dei controlli effettuati sulla filiera del trasporto merci su strada.

Ad oggi, le imprese di autotrasporto sono soggette in Italia a una varietà di controlli effettuati da diverse autorità. I controlli coprono tre aspetti fondamentali: sul conducente del veicolo (uso di alcol o droghe), sulla sicurezza del veicolo (dispositivi, manutenzione veicolo, carico), e sulla regolarità dello svolgimento dell'attività lavorativa (scheda di trasporto, autorizzazioni internazionali e filiera).

La maggior parte dei controlli sono svolti dalla Polizia Stradale che, in caso di incidenti particolarmente gravi o da cui sia derivata la morte di una o più persone, verifica non solo il rispetto della normativa da parte del vettore, ma anche da parte del committente, del caricatore e del proprietario della merce, il cosiddetto controllo di filiera. La Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Entrate hanno il compito di verificare, in occasione di controlli ordinari o straordinari effettuati presso le imprese, il rispetto degli obblighi previsti dall'articolo 83-bis del D.L. n. 112/2008.

Polizia statale	Polizia locale	Dogana	Ministero trasporti	Autorità gestione rete strad.	Esperti tecnici	Altre autorità

*Per Altre autorità si intende: per i permessi e il CdS, le autorizzazioni internazionali, le merci deperibili, le condizioni tecniche dei veicoli, i tempi di guida e di riposo e il trasporto di merci pericolose sono preposti anche i Carabinieri, la Guardia di Finanza e il Corpo Forestale dello Stato. Per le merci deperibili e i controlli veterinari il ministero della Salute.

Polizia statale	Polizia locale	Dogana	Ministero trasporti	Autorità gestione rete strad.	Esperti tecnici	Altre autorità*

*Per Altre autorità si intende: il Ministero della Sanità per i controlli veterinari e fitosanitari; la Dirección General de la Política Tecnológica per le condizioni tecniche del veicolo.



Germania

Rispetto agli altri Paesi europei, e in particolare ai Paesi federali (come il Belgio) o dotati di regioni autonome (come la Spagna), la Germania ha un sistema di controlli sulle strade e nelle imprese che è particolarmente accentrato nel Bundesamt für Güterverkehr (BAG).

La BAG, ovvero la polizia tedesca incaricata dei controlli sui trasporti di beni su ruota, è estremamente attiva e dotata di poteri simili a quelli delle forze di polizia. In effetti la maggior parte dei controlli sulle strade tedesche sono realizzati dagli agenti della BAG e dalle forze di polizia o dalle autorità doganali.

Gli ufficiali della BAG possono, così come gli ufficiali di polizia, bloccare e immobilizzare i veicoli ed hanno giurisdizione sia sui veicoli immatricolati in Germania sia su quelli provenienti da altri Paesi. In Germania, le competenze che sono spesso frammentate negli altri Paesi presi a campione si trovano concentrati nella BAG.

I controlli sulle strade tedesche sono estremamente frequenti e, sin dal 1995, si è assistito a un costante calo degli incidenti. Con grande sorpresa si è constatato tra il 2010 e il 2011 un aumento della mortalità sulle strade tedesche del 9%, uno degli aumenti più importanti tra i Paesi europei.

grammi di incentivazione all'utilizzo di mezzi alternativi o modificato la propria rete stradale al fine di limitare l'accesso dei mezzi pesanti solo a parti della rete stradale che siano idonee a tal fine.

Il Paese che più si demarca rispetto agli altri per l'eterogeneità dei dati considerati nella promozione di una politica di sicurezza stradale di lungo periodo è l'Olanda, che ha creato il concetto di "Sicurezza Sostenibile" e si è fatta promotrice di una visione d'insieme della sicurezza stradale che tende a promuovere lo sviluppo di comportamenti "automaticamente" rispettosi della normativa applicabile.

Una delle problematiche messe in evidenza dal nostro studio è che in molti Stati non esistono sistemi centralizzati di raccolta dati. I dati relativi ai controlli ef-

fettuati dalle varie autorità che intervengono nel settore sono elaborati, in modo più o meno autonomo, da ogni interveniente, che si tratti della polizia nazionale o locale, delle autorità fiscali o doganali, degli organismi di gestione dell'infrastruttura, ecc. Manca inoltre un sistema efficace di scambio di informazioni in merito alle infrazioni commesse anche se Francia e Belgio applicano ormai un accordo bilaterale che prevede un migliore scambio di informazioni e un accesso ai dati dei contravventori dei due Paesi.

Si ringraziano, per la Germania, l'avvocato Carsten Vyvers dello studio Arnecke Siebold; per la Spagna, l'avvocato Manuel Ignacio Herrero de Egaña Muñoz-Cobo dello Studio Dikeos e per la Gran Bretagna, l'avvocato Martin Fletwood dello Studio Bevan Brittan.