

Gazzetta ufficiale C 96 I dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

63° anno

24 marzo 2020

Sommario

IV *Informazioni*

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

Commissione europea

2020/C 96 I/01

Comunicazione della commissione, sull'attuazione delle corsie verdi («green lanes») previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali 1

IT

IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E
DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

sull'attuazione delle corsie verdi («green lanes») previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali

(2020/C 96 I/01)

Sintesi

- Gli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali ⁽¹⁾, adottati dalla Commissione europea il 16 marzo 2020, sottolineano il principio secondo cui tutte le frontiere interne dell'UE dovrebbero rimanere aperte al trasporto di merci e le catene di approvvigionamento devono essere garantite per i prodotti essenziali. La libera circolazione delle merci, specialmente in momenti di emergenza e nell'interesse di tutti, richiede che gli Stati membri rispettino e applichino pienamente gli orientamenti in tutti i punti di valico delle frontiere interne. L'obiettivo del presente documento è aiutare gli Stati membri ad attuare gli orientamenti per quanto riguarda le corsie verdi («green lanes»), dando vita ad un processo collaborativo in tutta l'UE per garantire che tutte le merci, comprese a titolo esemplificativo i beni essenziali come i prodotti alimentari e le forniture mediche, arrivino a destinazione rapidamente e senza ritardi.
 - Per preservare il funzionamento delle catene di approvvigionamento a livello dell'UE e garantire che il mercato unico dei beni funzioni correttamente, ovunque sussistano o siano stati introdotti controlli alle frontiere interne, gli Stati membri sono tenuti a designare immediatamente tutti i pertinenti punti di valico delle frontiere interne della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), e altri punti aggiuntivi, nella misura ritenuta necessaria, come valichi di frontiera di tipo «corsia verde» per il trasporto terrestre (stradale e ferroviario), marittimo e aereo.
 - Attraversare questi valichi di frontiera di tipo «corsia verde» non dovrebbe richiedere più di 15 minuti alle frontiere interne terrestri, compresi i controlli e lo screening sanitario dei lavoratori del settore dei trasporti. I valichi di frontiera di tipo «corsia verde» dovrebbero essere aperti a tutti i veicoli adibiti al trasporto di merci che trasportano qualsiasi tipo di beni.
 - Gli Stati membri dovrebbero agire immediatamente per sospendere temporaneamente qualunque tipo di restrizione all'accesso alla rete stradale in vigore nel loro territorio (divieti di circolazione nel fine settimana, divieti notturni o settoriali ecc.) per il trasporto stradale di merci e per la necessaria libertà di circolazione dei lavoratori del settore dei trasporti.
 - I lavoratori del settore dei trasporti, indipendentemente dalla loro cittadinanza e dal loro luogo di residenza, dovrebbero essere autorizzati ad attraversare le frontiere interne. È opportuno derogare alle restrizioni di viaggio e in materia di quarantena obbligatoria per i lavoratori del settore dei trasporti, fatta salva la possibilità per le autorità competenti di adottare misure proporzionate e specificamente adattate per ridurre al minimo il rischio di contagio.
1. L'epidemia di Covid-19 sta avendo un impatto dirompente sui trasporti e sulla mobilità in Europa. La catena di approvvigionamento europea si mantiene attraverso un'ampia rete di servizi di trasporto di merci, che comprende tutti i modi di trasporto. La continuità e la fluidità dei servizi di trasporto terrestre, marittimo e aereo di merci è di fondamentale importanza strategica per l'intera UE. Le catene di approvvigionamento via terra, in particolare quelle basate sul trasporto stradale, che oggi rappresentano il 75 % del trasporto di merci, sono state colpite in modo particolarmente grave dall'introduzione di divieti d'ingresso alle frontiere interne terrestri e/o di restrizioni all'accesso dei conducenti professionali a determinati Stati membri. Negli ultimi giorni i tempi di attesa presso alcune frontiere interne dell'UE sono stati di oltre 24 ore, anche per le forniture mediche.

(1) https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf

2. La presente comunicazione esorta gli Stati membri ad attuare integralmente gli orientamenti in materia di gestione delle frontiere per tutti i trasporti di merci intra-UE ^(?) e fornisce agli Stati membri ulteriori orientamenti specifici sulle modalità di attuazione dei paragrafi da 1 a 6, 8, 10, 11, 19 e 22 di tali orientamenti. Invita gli Stati membri a mettere in atto le misure operative e organizzative necessarie, fermo restando che tali misure eccezionali saranno temporanee e si applicheranno per la durata del contenimento del coronavirus.

1. Garantire la continuità dei flussi lungo la rete TEN-T

3. **La rete transeuropea di trasporto** ^(?), che comprende le più importanti arterie stradali, ferroviarie e di vie navigabili interne e che integra porti, aeroporti e terminali multimodali, svolge un ruolo essenziale per garantire la circolazione dei beni. Garantire il flusso regolare di tutti i beni in questa rete è fondamentale per garantire un'efficiente risposta sanitaria alla pandemia, per rassicurare la popolazione che le forniture saranno salvaguardate e per attenuare l'impatto del virus sull'economia.
4. **Gli Stati membri dovrebbero attuare immediatamente le seguenti misure per garantire il libero trasporto dei beni lungo l'intera rete TEN-T.**
5. **Tutti i veicoli e i conducenti del trasporto merci devono essere trattati in modo non discriminatorio, indipendentemente dall'origine**, dalla destinazione o dal paese di immatricolazione del veicolo, o dalla nazionalità del conducente. Gli Stati membri non dovrebbero fare distinzioni tra i veicoli che trasportano beni destinati a essere utilizzati nel loro territorio e quelli che si limitano a transitare.
6. In tutti i casi in cui esistono o sono stati introdotti controlli alle frontiere interne, gli Stati membri sono invitati a designare i pertinenti punti di valico delle frontiere interne della rete TEN-T ⁽⁴⁾, nonché ulteriori valichi di frontiera principali, nella misura necessaria, quali **valichi di frontiera di tipo «corsia verde»**.
7. L'attraversamento dei valichi di frontiera di tipo «corsia verde», controlli e screening compresi, **non dovrebbe superare i 15 minuti**. Si dovrebbero aprire ulteriori valichi di frontiera, dedicati esclusivamente al passaggio dei beni, qualora quelli della rete TEN-T fossero saturi. Dovrebbero essere situati il più vicino possibile ai valichi di frontiera della rete TEN-T.
8. I valichi di frontiera di tipo «corsia verde» dovrebbero essere aperti a tutti i veicoli di trasporto merci, comprendenti tutti i veicoli pesanti e leggeri e, ove applicabile, i treni e le navi.
9. La Commissione riconosce che alcuni Stati membri intendano privilegiare certi tipi di beni in questa crisi. Tuttavia, data la complessità delle catene di approvvigionamento e la necessità di garantire la libera circolazione di tutte le merci, **tutti i veicoli che trasportano merci dovrebbero poter utilizzare i valichi di frontiera di tipo «corsia verde»**. All'occorrenza la Commissione è pronta a valutare se sia necessario adottare ulteriori misure per dare priorità a determinate categorie di beni, basandosi anche sulle migliori pratiche a livello nazionale, ma sottolinea che gli Stati membri dovrebbero adoperarsi al massimo per mantenere la circolazione di *tutte* le merci. I servizi di trasporto di emergenza dovrebbero sempre avere la priorità.
10. Ai valichi di frontiera di tipo «corsia verde» **le procedure dovrebbero essere ridotte al minimo e ottimizzate** allo stretto necessario. Ai conducenti di veicoli merci non dovrebbe essere chiesto di presentare documenti diversi da quello di identità e dalla patente di guida e, se necessario, un modello di lettera standard del datore di lavoro (allegato 3). La presentazione/visualizzazione elettronica dei documenti dovrebbe essere considerata sufficiente.

^(?) I principi relativi al trasporto di merci contenuti nella presente comunicazione si applicano mutatis mutandis alle spedizioni di rifiuti ai sensi del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti (GU L 190 dell'1.7.2006, pag. 1).

^(?) <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>.

⁽⁴⁾ Cfr. allegato 1 e online: Punti di valico stradali delle frontiere interne della rete TEN-T.

11. **Lo screening sanitario può essere effettuato al di qua o al di là della frontiera interna, a seconda delle infrastrutture disponibili**, per garantire che il traffico resti scorrevole. Gli Stati membri dovrebbero coordinarsi per mettere in atto screening sanitari su un lato della frontiera al solo fine di evitare sovrapposizioni e tempi di attesa. I controlli sanitari dovrebbero in linea di principio basarsi sulla misurazione della temperatura corporea, a meno che non si rendano disponibili metodi altrettanto rapidi ma più efficaci.
12. **Gli altri controlli su documenti e carico** – come i controlli su strada – dovrebbero essere ridotti al minimo, e non superare i livelli normali, per garantire il libero flusso dei beni ed evitare ulteriori ritardi.
13. **I controlli e lo screening sanitario** dovrebbero essere effettuati in modo tale da ridurre al minimo i ritardi e pertanto non dovrebbero prevedere l'uscita dei conducenti dai veicoli.
14. **I punti di contatto nazionali** istituiti a seguito della teleconferenza dei ministri dei Trasporti del 18 marzo dovrebbero collaborare fra loro per garantire il funzionamento efficace dei valichi di frontiera di tipo «corsia verde». La Commissione ha predisposto una piattaforma per fornire informazioni sulle pertinenti misure di crisi adottate dagli Stati membri nel settore dei trasporti ⁽⁵⁾.
15. Quanto al Regno Unito (trattato come membro dell'UE fino alla fine del periodo di transizione), ai paesi terzi del vicinato, ai membri del SEE, alla Svizzera, ai paesi e alle economie dei Balcani occidentali e alla cooperazione con i paesi che partecipano al meccanismo di protezione civile dell'Unione, in particolare quelli della rete TEN-T estesa, le rispettive autorità nazionali sono invitate a collaborare strettamente con la rete di punti di contatto dell'UE. Ciò è fondamentale affinché tutte le procedure necessarie vengano pienamente allineate per garantire il flusso di tutte le merci, sia destinate a questi paesi sia in transito da una parte dell'UE (o di tale gruppo più ampio di paesi) all'altra. La Commissione collaborerà strettamente anche con il segretario permanente della Comunità dei trasporti per facilitare il coordinamento e l'attuazione delle misure tra l'UE e i sei paesi dei Balcani occidentali. Fatti salvi i controlli specifici sui beni o sui lavoratori del settore dei trasporti che sono intrinsecamente e abitualmente collegati all'attraversamento delle frontiere esterne, rispettivamente, del mercato unico, dell'unione doganale o dello spazio Schengen, gli Stati membri dovrebbero applicare nella misura più ampia possibile a tali frontiere esterne gli orientamenti attuativi indicati nella presente comunicazione.
16. In tutti i loro territori gli Stati membri dovrebbero temporaneamente **sospendere tutte le restrizioni alla circolazione attualmente in vigore** (divieto di circolazione nel fine settimana, divieti notturni, divieti settoriali ecc.) per il trasporto di merci. La sospensione di tali divieti di circolazione contribuirà ad aumentare la fluidità del traffico.
17. Gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità di servizi igienici adeguati e di generi alimentari/servizi di ristorazione per i lavoratori del settore dei trasporti sulle principali vie di trasporto. Poiché è probabile che le strutture di alloggio lungo gli assi stradali siano indisponibili, e al fine di limitare l'esposizione al contagio, gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione la sospensione urgente del divieto imposto ai lavoratori del settore dei trasporti di trascorrere periodi di riposo nell'abitacolo dei veicoli, conformemente all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 561/2006 ⁽⁶⁾. Per periodi superiori a 30 giorni, alla luce dei problemi persistenti, la Commissione esaminerà favorevolmente le richieste di autorizzazione degli Stati membri per l'estensione di tali deroghe.
18. La Commissione esorta gli Stati membri a predisporre **corridoi di transito** sicuri per consentire ai conducenti privati e ai loro passeggeri, tra cui i lavoratori del settore sanitario e dei trasporti, nonché a tutti i cittadini dell'UE che vengono rimpatriati, indipendentemente dalla loro nazionalità, di attraversare direttamente il paese in via prioritaria in qualsiasi direzione necessaria lungo la rete TEN-T, rispettando nel contempo la necessità di restare rigorosamente sulla rotta prevista e di effettuare le minime pause necessarie. Gli Stati membri dovrebbero inoltre garantire l'operatività di almeno un aeroporto per il rimpatrio e per i voli internazionali di soccorso.

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_it; E-mail: EU-COVID-TRANSPORT@ec.europa.eu.

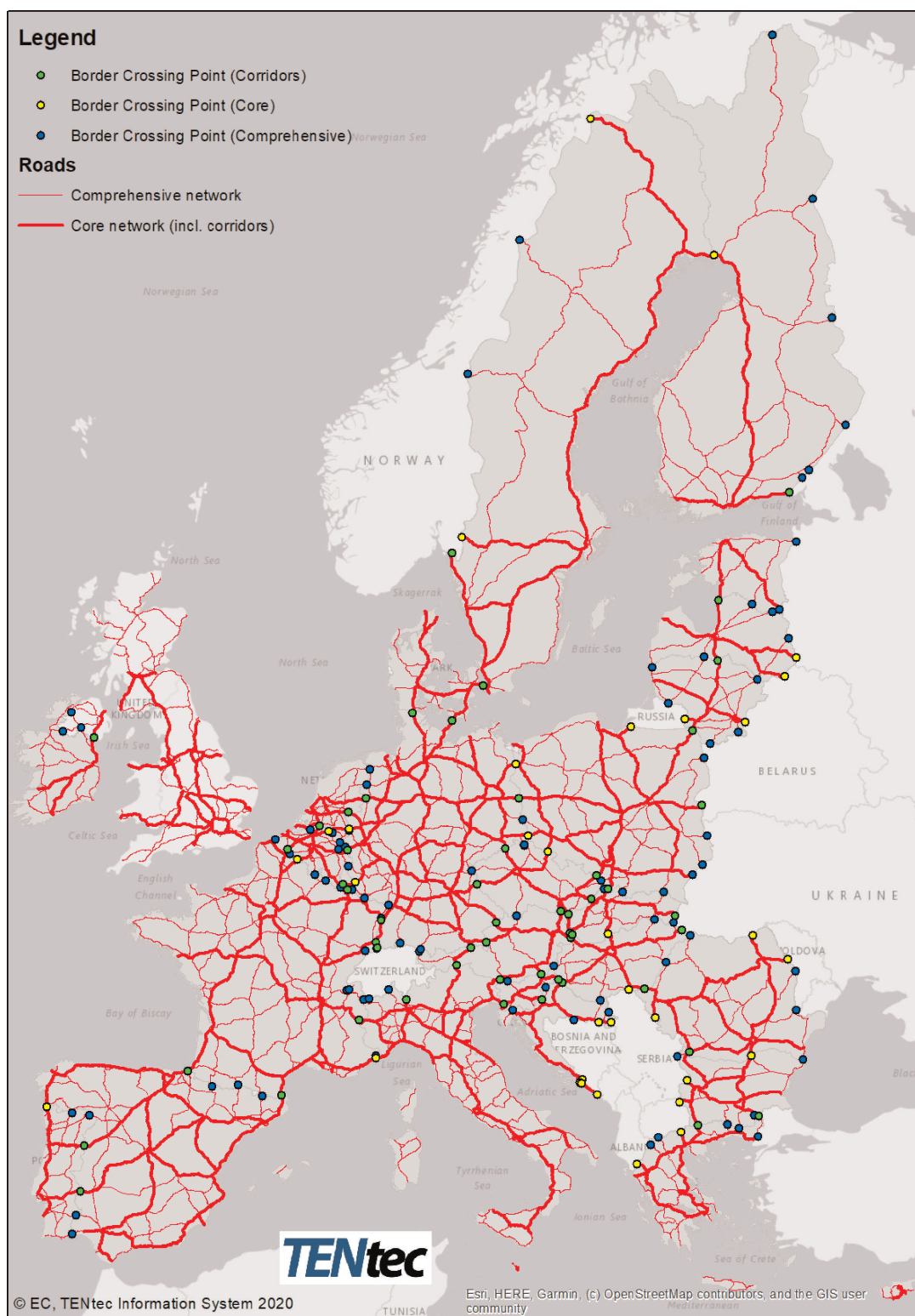
⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

2. Applicare le norme in maniera più consona alle esigenze dei lavoratori del settore dei trasporti

19. Nell'ambito dell'impegno globale volto a mantenere attivi i flussi di trasporto essenziali, gli Stati membri dovrebbero altresì intervenire per garantire la libera circolazione all'interno dell'UE di tutti i lavoratori coinvolti nel trasporto internazionale in tutti i modi di trasporto, quali conducenti, personale marittimo, piloti, membri di equipaggi, addetti al controllo dei vagoni, addetti alla manutenzione, ecc.
20. **Dovrebbero** in particolare **essere revocate norme quali restrizioni di viaggio e quarantena obbligatoria per i lavoratori del settore dei trasporti che non mostrano sintomi**, fatta salva la possibilità per le autorità competenti di adottare misure proporzionate e adattate ai casi specifici per ridurre al minimo il rischio di contagio. Gli Stati membri dovrebbero ad esempio abbandonare l'obbligo per i lavoratori asintomatici del settore dei trasporti di presentare in caso di ispezione un certificato medico di buona salute. Simili richieste risulterebbero sproporzionate e di valore limitato, considerando la possibilità di infezione asintomatica dopo il rilascio di tale certificato e le restrizioni già vigenti in materia di assistenza medica a causa dell'epidemia di Covid19.
21. Non dovrebbe essere impedito ai lavoratori di attraversare le frontiere interne per svolgere le loro attività di trasportatori: **è opportuno considerare gli attestati di idoneità professionale riconosciuti a livello internazionale una prova sufficiente per dimostrare che un lavoratore svolge un'attività di trasporto internazionale**. Durante l'epidemia di Covid19 tali attestati dovrebbero essere ritenuti provvisoriamente validi per un periodo ragionevole oltre la loro data di scadenza.
22. Se necessario, per esempio in assenza di un attestato professionale riconosciuto a livello internazionale (è il caso dei conducenti di furgoni) o se l'attestato è scaduto, gli Stati membri possono richiedere una lettera del datore di lavoro per appurare la buona fede dei lavoratori, assieme agli opportuni documenti d'identità, per consentire loro di attraversare la frontiera interna nell'esercizio della loro professione. La Commissione contribuisce alla procedura fornendo un modello di lettera standard (allegato 3).
23. Ove ritenuto necessario dalle autorità nazionali, lo screening sanitario dei lavoratori del settore dei trasporti dovrebbe essere basato, in linea di principio, sulla misurazione elettronica della temperatura corporea. Il controllo della temperatura dei conducenti non dovrebbe essere effettuato, in condizioni normali, più di tre volte nello stesso giorno. Se il lavoratore presenta sintomi febbrili e le autorità di frontiera ritengono che non dovrebbe essere autorizzato a proseguire il viaggio, è opportuno garantire l'accesso del lavoratore del settore dei trasporti a cure sanitarie adeguate. Lo Stato membro in questione dovrebbe fornire strutture adeguate ai fini del deposito dei veicoli fino all'arrivo di un sostituto del conducente.
24. La Commissione raccomanda altresì l'utilizzo di misure atte a rafforzare l'igiene negli aeroporti, nei porti, nelle stazioni ferroviarie e negli altri hub dei trasporti terrestri. Anche gli hub di trasporto dovrebbero prendere in considerazione l'opportunità di designare personale prioritario, come pure quella di adottare misure atte a garantire la disinfezione, ecc. È opportuno che siano seguite le raccomandazioni intese a garantire la sicurezza dei lavoratori del settore dei trasporti, come quelle di cui all'allegato 2.
25. Per garantire la continuità del flusso di merci e materiali, in particolare alimenti freschi e prodotti alimentari essenziali, animali vivi e mangimi, fattori di produzione agricoli, medicinali, anche per uso veterinario, dispositivi di protezione individuale (DPI), sostanze di origine umana e fattori di produzione industriali e di manutenzione di tali processi, è opportuno considerare i lavoratori del settore dei trasporti e gli operatori di servizi critici ed essenziali della catena di approvvigionamento in tutti i modi di trasporto uno dei gruppi prioritari, una volta soddisfatte le esigenze esclusivamente mediche, per quanto riguarda la distribuzione e l'attribuzione di dispositivi di protezione individuale (DPI), quali prodotti per la disinfezione e guanti.
26. Gli Stati membri dovrebbero cooperare per agevolare il rimpatrio dei lavoratori del settore dei trasporti i cui contratti sono stati risolti e offrire loro tutta l'assistenza necessaria ai fini del rientro a casa.
27. Tutti i suddetti principi dovrebbero applicarsi anche ai cittadini di paesi terzi che svolgono un ruolo essenziale nel garantire la libera circolazione delle merci verso l'UE e all'interno delle sue frontiere.

ALLEGATO 1

Valichi di frontiera stradali della rete TEN-T*



* Legenda: verde per i punti di valico delle frontiere situati sui corridoi, giallo per i punti di valico delle frontiere situati sulla rete centrale, azzurro per i punti di valico delle frontiere situati sulla rete globale, linea rossa sottile per la rete globale, linea rossa spessa per la rete centrale (comprensiva dei corridoi).

Allegato 2

Raccomandazioni per i conducenti e per le imprese di trasporto e le autorità pubbliche competenti coinvolte nel trasporto merci a seguito dell'epidemia di Covid-19

Le presenti raccomandazioni non inficiano la necessità di rispettare specifiche norme di igiene, distanziamento sociale o altro tipo imposte dalle autorità nazionali nei rispettivi territori.

- Osservare il distanziamento sociale dovrebbe costituire la norma e i conducenti dovrebbero evitare, per quanto possibile, di uscire dalla cabina dell'autocarro per interagire socialmente.
- I datori di lavoro dovrebbero fornire ai propri conducenti gel sanitario/disinfettante e sapone.
- I datori di lavoro dovrebbero informare i propri conducenti delle raccomandazioni contenute nel presente allegato.
- Dovrebbe essere incoraggiato il ricorso ai documenti in formato digitale. I datori di lavoro, inoltre, dovrebbero fare il possibile per inviare in anticipo alle imprese i documenti che sanno essere necessari presso i punti di carico/scarico.
- Nei casi in cui le interazioni sociali non possono essere evitate, i conducenti dovrebbero indossare adeguati dispositivi di protezione, come ad esempio i guanti.
- La cabina dell'autocarro dovrebbe essere disinfettata dopo ogni nuovo uso (ad esempio qualora si metta alla guida un altro conducente o un addetto del centro di carico/scarico).

Presso le stazioni di carico e scarico delle merci

- Presso i punti di carico e scarico delle merci i conducenti dovrebbero rimanere, per quanto possibile, all'interno della cabina dell'autocarro.
- Le attività di carico e scarico dovrebbero essere svolte, per quanto possibile, dal personale locale dell'impresa che riceve o spedisce le merci. Quando sono tenuti a sorvegliare tali attività, i conducenti dovrebbero rimanere a una distanza minima di sicurezza dagli altri addetti e indossare il materiale protettivo disponibile, come ad esempio i guanti.
- Se possibile, tutti i documenti riguardanti l'operazione di trasporto dovrebbero essere inviati in anticipo dall'impresa per via elettronica. Qualora presso i punti di carico/scarico vengano scambiati documenti cartacei, è opportuno che i conducenti e gli addetti utilizzino guanti o gel antibatterico per le mani, o che immediatamente dopo si lavino le mani con acqua e sapone.

Pause e periodi di riposo

- Durante le pause e i periodi di riposo lungo il tragitto, i conducenti dovrebbero praticare il distanziamento sociale. Si raccomanda quindi di evitare in tali casi di venire a stretto contatto con altre persone (conducenti, addetti ai parcheggi ecc.).
- I pasti dovrebbero essere consumati, per quanto possibile, all'aperto e lontano da altre persone, oppure nella cabina dell'autocarro. Nei luoghi di sosta in cui è disponibile un servizio di *catering* è opportuno non mangiare nel ristorante o nel bar ma ordinare cibo da asporto per mangiare lontano dalle altre persone.

Durante i controlli e nelle file in attesa alle frontiere

- In linea di principio, i conducenti non dovrebbero essere tenuti a uscire dalla cabina del proprio autocarro per i controlli.
- Durante le verifiche dei documenti, i documenti cartacei dovrebbero essere scambiati mantenendo una distanza minima di sicurezza. Quando i conducenti sono tenuti a compilare documenti, i funzionari di controllo nazionali dovrebbero consentire loro di svolgere questa operazione all'interno della cabina del loro autocarro.
- Se vengono scambiati o controllati documenti cartacei, si raccomanda di usare per le mani un gel antibatterico oppure di lavarsi le mani con acqua e sapone, se possibile. È opportuno che i conducenti e gli addetti utilizzino guanti o gel antibatterico per le mani, o che immediatamente dopo si lavino le mani con acqua e sapone.

ALLEGATO 3

Modello di certificato per i lavoratori internazionali del settore dei trasporti



Certificato per i lavoratori internazionali del settore dei trasporti

Si conferma che la persona sotto indicata:

Nome e cognome:

Data di nascita:

Residenza:

svolge attività di trasporto internazionale in qualità di *

- conducente di veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci
- conducente di autobus
- membro dell'equipaggio di aeromobili di trasporto pubblico
- macchinista
- personale di treno
- addetto al controllo di carrozze ferroviarie
- comandante di nave / conduttore di navi
- membro dell'equipaggio di navi
- addetto dell'amministrazione stradale
- conducente di veicoli fino a 9 persone per il trasporto di una delle suddette categorie di persone, dipendente del medesimo datore di lavoro che trasporta le persone di cui sopra dal/al luogo di lavoro, compresi i viaggi a vuoto connessi a tali trasporti.

** Fare una crocetta ove pertinente.*

Luogo, data:

Per l'impresa/l'ufficio/l'organizzazione (Nome e firma):

ISSN 1977-0944 (edizione elettronica)
ISSN 1725-2466 (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT