

Roma, 28 Aprile 2016

ASS16116

Oggetto: Resoconto missione Bruxelles 18-19 aprile 2016.

Gli scorsi 18 e 19 Aprile si è svolta a Bruxelles una missione di Conftrasporto-Confcommercio guidata dal Presidente di Conftrasporto e Vice Presidente Confcommercio Paolo Uggè e dal Segretario Generale di Conftrasporto Pasquale Russo nel corso della quale si sono tenuti diversi incontri di confronto con le Istituzioni Europee, la Rappresentanza Italiana presso l'Unione, le associazioni di categoria europee del settore trasporti. Di seguito il resoconto.

La missione di Confcommercio-Conftrasporto a Bruxelles del 18-19 aprile 2016 ha permesso alla Confederazione di incontrare i rappresentanti delle istituzioni italiane e comunitarie, per uno scambio di informazioni e di vedute sui temi di maggiore interesse nell'ambito delle politiche del trasporto.

Alla missione hanno partecipato delegati di tutte le modalità di trasporto rappresentate. Oltre alle associazioni dell'autotrasporto di Conftrasporto, la presenza di FerCargo, Fedarlinea, Fedepiloti e Angopi, ha consentito di rappresentare le istanze confederali e la realtà associativa che coinvolge operatori di tutti i settori del trasporto merci.

Incontro con gli attaché della Rappresentanza italiana presso l'UE: il meeting è stato l'occasione per un aggiornamento sulla posizione italiana relativa a specifici argomenti. Tra i punti di maggior interesse è emerso che:

- **Trasporto stradale:** l'annunciato Pacchetto Stradale verrà presentato in altra veste, non più di pacchetto ma di Iniziativa stradale, comprendente una serie di misure da approvare in più sessioni, volte ad armonizzare il mercato unionale dell'autotrasporto, superando le criticità che sono emerse nel corso degli anni e agendo su temi come l'accesso alla professione, i temi sociali del cabotaggio, l'impatto ambientale dell'autotrasporto e l'uso delle tecnologie. Verosimilmente il testo dovrebbe essere presentato entro la fine dell'anno. Per quanto riguarda i divieti settoriali che l'Austria ha più volte tentato di introdurre soprattutto in Tirolo, la Commissione europea ha sempre negato una limitazione valida solo per alcuni veicoli e non dovrebbe accettare tali divieti se non presentati con altre motivazioni e con altri requisiti da rispettare, non solamente ambientali. Il rischio per l'Italia è che questa politica venga unita alla reintroduzione dei controlli per il Brennero e i valichi alpini, anche se da un punto di vista formale la chiusura dei confini ancora non è sotto l'occhio della Commissione europea, in quanto sembrerebbe che non ci sia stata una richiesta formale e ufficiale dell'Austria di aumentare i controlli al confine con l'Italia. Uno dei temi più delicati riguarda il distacco dei lavoratori nell'autotrasporto. Al momento vi è un duplice processo per affrontare l'argomento: da un lato l'attuazione della direttiva di enforcement 2014/67 che, se trasposta correttamente, potrebbe garantire controlli e norme in grado di contenere i fenomeni di distorsioni della concorrenza. Al contrario, l'altra strada percorsa, di approvare in tempi brevi la proposta di



modifica della direttiva 96/71, dovrebbe avere invece tempi più dilatati. La difficoltà nel conciliare le posizioni di Paesi dell'Est Europa con quelle dei Paesi Ovest appare ancora lontana, così come è incerta la presenza di misure specifiche condivise per l'autotrasporto. Le riunioni dei ministeri europei dei trasporti delle prossime settimane dovrebbero inquadrare meglio i possibili sviluppi, ma è difficile aspettarsi che la posizione finale sia fedele alle richieste italiane. Tra le pratiche che i Paesi "vittime" di concorrenza sleale hanno adottato, la Rappresentanza ha segnalato come l'unica via percorribile è quella della Germania, che ha vietato la possibilità di ricorrere ad agenzie interinali che garantiscono difformità contrattuale per i lavoratori, anche se tali agenzie fossero tedesche. Il salario minimo previsto a breve anche in Francia non rappresenta una misura concretamente efficace, ma un possibile primo argine su cui però le imprese europee stanno già trovando i modi per superarla.

- Trasporto ferroviario: la Commissione europea ha ricevuto le misure che l'Italia ha presentato a sostegno del trasporto ferroviario, sia il ferrobonus che la scontistica per le imprese ferroviarie. Ancora non si è avuta una valutazione da parte della Commissione, che deve decidere se l'approvazione di entrambe le misure non possa portare alla distorsione della concorrenza. Dall'incontro è emerso che tra le due misure quella che può garantire un miglioramento strutturale dell'intermodalità ferroviaria è la scontistica dei pedaggi, che ha visto il favore di molte imprese private.
- Trasporto marittimo: tra i temi di maggiore attualità, la Rappresentanza ha aggiornato la Confederazione sugli ultimi sviluppi relativi al testo di Regolamento per l'accesso ai servizi portuali, che è all'attenzione del trilatero. In merito al Marebonus, è arrivata una bozza di proposta alla Commissione europea, che non dovrebbe entrare nel merito di eventuali vincoli della nazionalità dell'equipaggio, trattandosi di tema di politica interna. Con riferimento alla tonnage tax e al Pilot aperto dalla Commissione, a cui l'Italia ha risposto mostrando l'impegno a consentire tale regime fiscale anche alle navi comunitarie non iscritte al registro internazionale, la Rappresentanza ha evidenziato come al momento l'ostacolo principale all'apertura al superamento del Pilot sia dato dalla mancanza di risorse (valutate nell'ordine di decine di milioni di euro). Sembra che scenario ipotizzabile è che se la Commissione europea decida di non arrivare ad una sanzione verso l'Italia, apprezzando lo spirito e la collaborazione, la questione dovrebbe essere rimandata alla Legge europea 2017, altrimenti, per non incorrere in nuove sanzioni, l'Italia troverà il modo per procedere il prima possibile all'attuazione del nuovo regime della tonnage tax.

Incontro con il Capo di Gabinetto del Commissario ai trasporti, Mr. Zakonjsek: l'incontro con il Gabinetto della Commissaria Bulc ha consentito di avere maggiori indicazioni sulla politica dei trasporti che la Commissione europea vuole adottare nei prossimi anni. L'azione della Commissione è improntata alla difesa e al completamento del mercato unico europeo, superando gli ostacoli presenti, garantendo le migliori condizioni possibili. Inoltre, la Commissione intende promuovere le politiche dei trasporti in grado di sviluppare traffici con Paesi terzi. Ogni anno sarà incentrato su una politica settoriale specifica; il 2016 sarà l'anno degli interventi sul settore stradale, nel 2017 dovrebbe toccare al trasporto marittimo. Il pacchetto stradale dovrebbe sicuramente toccare tre temi:

- liberalizzazione del mercato, evitando un'apertura indiscriminata, ma migliorando le restrizioni al cabotaggio già presenti, cercando di introdurre meccanismi che possano effettivamente garantire il controllo. Tra le proposte allo studio, la possibilità di ridurre l'arco temporale di servizio in un altro Paese, eliminando i limiti di viaggi da poter svolgere;
- interventi volti alla protezione degli aspetti sociali dei lavoratori, cercando di eliminare i fenomeni di dumping sociali presenti. La direttiva enforcement da adottare per giugno può

essere fondamentale per introdurre misure adeguate, e sono poi previsti chiarimenti sulle definizioni che hanno creato ambiguità;

- tassazione delle infrastrutture, varando meccanismi omogenei e armonizzati a livello europeo.

La visione della Commissione europea è che qualsiasi misura nazionale che chiuda il mercato a competitori europei non va nella direzione giusta, come ad esempio il salario minimo o i divieti settoriali più volte richiesti dall'Austria, ma la Commissione non ha nessun interesse a seguire questa strada. Il Capo di Gabinetto ha illustrato l'azione congiunta che la Direzione Trasporti e quella del Lavoro con il Commissario Thyssen vorrebbero portare avanti per l'occupazione nel settore marittimo. Ad oggi, i due Paesi europei con il maggior armamento, Italia e Grecia, sono anche quelli con l'indice di disoccupazione giovanile più alto. La Commissione vorrebbe creare un programma volto a unire questi due primati, per diminuire la disoccupazione e mantenere la tradizione marinara europea.

Incontro tra ECSA (European Community Shipowners' Associations) e Fedarlinea: è stata l'occasione per un aggiornamento sulle rispettive posizioni dopo il rinnovo delle cariche dirigenziali dell'associazione italiana. I temi affrontati, nell'ottica di migliorare e aumentare la collaborazione tra i due soggetti, e poter puntare su un maggior riconoscimento delle istanze legate al cabotaggio marittimo, sono stati:

- Regolamento servizi tecnico-nautici: ECSA si è detta delusa del testo che è arrivato al trilogio, molto depotenziato per quanto riguarda una liberalizzazione omogenea a livello europeo dei servizi portuali, così come la mancanza di misure capaci di controllare l'aspetto finanziario e di trasparenza degli operatori dei porti. Il parere di ECSA è che il testo non sarà stravolto o cambiato nella sua struttura principale, poiché sono quasi tre anni che la Commissione europea prova ad arrivare all'approvazione del regolamento e non vorrebbe ripartire una nuova volta.
- LNG: ECSA sostiene tutti i temi legati allo Short Sea Shipping e alle Autrostate del Mare, tra cui l'utilizzo dell'LNG come carburante a basso impatto ambientale capace di soddisfare i limiti delle emissioni. In merito all'LNG la difficoltà ad uniformare le disposizioni dell'IMO (International Maritime Organization) con quelle dell'Unione Europea rappresenta un ostacolo anche per gli armatori, che non hanno ben chiaro come e quando devono intervenire. I costi molto elevati per l'utilizzo dell'LNG non sono controbilanciati da un sistema di incentivi o di fondi economici facilmente spendibili o ottenibili, specie per le compagnie medio-piccole, rendendo ancora più complesso lo sviluppo di carburanti alternativi. ECSA ha tavoli di lavoro dedicati e l'intento è di coinvolgere le associazioni federate sempre di più.

Incontro con FNTR (Isabelle Maitre) e BGL (Dirk Seile): la possibilità di continuare il dialogo avviato un anno fa con l'associazione di autotrasporto francese FNTR a cui si è affiancata la tedesca BGL si è dimostrato di grande importanza. L'incontro è servito ad avere uno scambio di vedute sul tema del cabotaggio e del distacco dei lavoratori.

- In tema di cabotaggio, la volontà comune alle tre organizzazioni è di evitare qualsiasi tentativo da parte della Commissione europea di aprire ulteriormente il mercato, se prima non vengono introdotte misure di controllo e di armonizzazione delle relative normative.
- Il distacco dei lavoratori presenta criticità comuni a quelle italiane sia in Francia che in Germania. A differenza che nel nostro caso, gli altri due Paesi hanno introdotto misure quali il divieto per le agenzie interinale di somministrare lavoratori con differente contratto di lavoro rispetto quello nazionale e il salario minimo per l'autotrasporto. Questi due provvedimenti sono la risposta nazionale alla perdita di competitività delle imprese. Secondo quanto riferito

dall'FNTR il Governo Francese sarebbe contrario a misure specifiche per l'autotrasporto, e anche BGL concorda che andrebbero valutati non solo i benefici ma anche i rischi di una direttiva specifica. Per l'organizzazione francese le varie proposte di eliminare il limite temporale e di viaggi settimanali ad operatori stranieri sarebbe assolutamente negativo, in quanto attraversando più Paesi, ogni volta ricomincerebbe il computo dei giorni, rendendo di fatto impossibili controlli e limitazioni reali. BGL ha sottolineato che le misure introdotte dal governo tedesco per limitare fenomeni distortivi della concorrenza non hanno ancora avuto un riscontro in termini di efficacia, ma difficilmente possono arrestare l'entrata di lavoratori polacchi o di altra nazionalità.

Le due federazioni sono state invitate a prendere parte al seguente incontro con il Dottor Pancaldi e il Dottor Pereira responsabile della proposta di revisione della Direttiva sul distacco dei lavoratori.

Incontro con il Dottor Pancaldi e il Dottor Pereira, Commissione europea, direttiva distacco: la stesura della proposta di modifica della direttiva 96/71 ha portato all'adozione di un testo che dovrebbe concentrarsi sul distacco. L'idea iniziale di introdurre anche misure per la protezione sociale dei lavoratori è stata accantonata in quanto è mancato l'accordo politico tra i Paesi membri. Le nuove disposizioni in tema di distacco, limitate alla durata oltre cui scatta l'adozione delle normative del Paese in cui si presta servizio, e i limiti alla differenze contrattuali in capo alle agenzie interinali sono viste dalla Commissione come strumenti in grado di arginare significativamente alcune delle distorsioni del mercato che si stanno verificando. La parte iniziale del testo, che rimanda a misure specifiche per il settore dei trasporti, vuole essere un invito ad affrontare tale settore in maniera più organica, ma chiaramente i lavoratori distaccati nei trasporti saranno obbligati a rispettare le disposizioni che la modifica della direttiva introdurrà. Durante l'incontro sono emerse diverse proposte per arginare la distorsione della concorrenza internazionale nell'autotrasporto, come ad esempio introdurre meccanismi che regolino la normativa da applicare a un veicolo/guidatore alla targa dello stesso, anche se andrebbero fatti approfondimenti specifici.

Incontro con DG Move della Commissione Europea, Unità trasporto marittimo e logistica: il direttore dell'Unità, dottor Santamato, si è confrontato con tutti i rappresentanti del trasporto marittimo presenti su alcuni dossier già trattati in altri meeting, portando il parere della Commissione europea.

- Regolamento servizi tecnico nautici: il testo è all'attenzione del trilogio e non sono da escludere eventuali modifiche, anche se non è ancora ben chiaro quale possa essere il margine di cambiamento. L'intenzione del Regolamento era di liberalizzare il mercato portuale, e questo non emerge chiaramente dal testo approvato in prima lettura dal Parlamento.
- LNG: la Commissione europea, tramite la direttiva sulla diffusione dei carburanti alternativi, ha avviato un percorso ben definito per introdurre forme di carburante a basse emissioni anche nel settore navale. Tale diffusione non ha ancora trovato sviluppo per limiti tecnici, economici e di infrastrutture portuali. Le dinamiche per lo sviluppo potrebbero essere agevolate dai fondi messi a disposizione dal programma CEF, dal lavoro del ESSF (European Sustainable Shipping Forum), dal Piano Juncker e dalla capacità di sostenere programmi specifici della Banca Europea Investimenti. Tra le tante proposte arrivate, anche alcune compagnie italiane dovrebbero aver fatto richiesta, ma risulta una certa difficoltà per gli armatori nazionali a soddisfare i requisiti richiesti. La Commissione intende comunque far sì che i limiti che si dovranno attuare nel 2018 e nel 2020 saranno rispettati da tutti gli Stati coinvolti, evitando proroghe e ritardi.

Incontro con l'On. Sassoli, relatore IV Pacchetto Ferroviario: la prossima approvazione del IV Pacchetto ferroviario che contribuirà alla creazione di un mercato unico ferroviario è stata l'occasione per confrontarsi con Sassoli, relatore del provvedimento. In Italia il contesto ferroviario, tanto a livello normativo quanto a livello tecnico mostra delle carenze e delle arretratezze rispetto agli altri Paesi europei. La prossima apertura del tunnel del Gottardo e la graduale attivazione dei corridoi TEN rappresentano due opportunità per il traffico merci nazionale, che dovrebbe però evitare di diventare attivo solo in fase di import e non di export. Con l'On. Sassoli si è avuto modo di confrontarsi sulle problematiche più urgenti, avviando un dialogo propositivo, anche in previsione dei prossimi lavori ed eventi confederali in programma.

Cordiali saluti