

**Presidenza e Segreteria Generale**

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.30.02.13

Fax.: 06/58.16.389

Sede operativa nazionale

Viale Bacchiglione n° 16

20139 - Milano

Tel. 02/53.93.539 r.a.

Fax 02/53.97.381

Codice Fiscale **97207870581**

ASSOMARE



Roma, 23 aprile 2014

ASS14152

SLM

Oggetto: Conferenza europea "Il trasporto stradale delle merci: verso un'armonizzazione sociale europea" - Parigi 16 aprile 2014

Grazie al contributo della delegazione confederale presso l'Unione Europea, riportiamo un resoconto della Conferenza europea sul trasporto stradale.

La Conferenza europea sull'armonizzazione delle condizioni sociali e di lavoro nel settore del trasporto stradale delle merci, che si è tenuta a Parigi il 16 aprile scorso, ha visto tra i partecipanti i Ministri europei dei trasporti, la Federazione europea dei sindacati (ETF), l'IRU, sindacalisti provenienti da tutta Europa, l'autorità di controllo (ECR), alcune associazioni nazionali di categoria, parlamentari europei ed un rappresentante della Commissione europea.

La Conferenza, voluta ed organizzata dal Ministero dei trasporti francese, si è strutturata attorno a **due tavole rotonde**:

1. "Verso politiche di controllo più efficaci ed omogenee"
2. "Normativa europea e mercato dell'autotrasporto: quale convergenza sociale?"

In apertura dei lavori **Frédéric Cuvillier, Ministro francese con delega ai trasporti**, ha dichiarato che *"il trasporto delle merci su strada costituisce l'asse dello sviluppo economico in Europa"*. Ha poi ricordato le difficoltà con cui gli operatori dell'autotrasporto si devono confrontare, a seguito della prima liberalizzazione del settore. Concludendo, il ministro ha elencato le priorità assolute da cui partire per rilanciare il comparto:

- a) Uniforme interpretazione ed applicazione della normativa europea;
- b) controlli più efficaci;
- c) armonizzazione fiscale tra i paesi membri.

Michail Papadopoulos, Sottosegretario di Stato Infrastrutture, trasporti e reti in Grecia, ha condiviso le priorità elencate dal rappresentante del governo francese e aggiungendo un altro tema di fondamentale importanza per la politica dei trasporti: il tema della sicurezza stradale in Europa.

Di seguito interventi e posizioni comuni delle due tavole rotonde:

1° Tavola rotonda: Verso politiche di controllo più efficaci ed omogenee

Secondo **Gérard Schipper, rappresentante di Euro Controle Route (ECR)**, resta ancora tanto da fare per riuscire a conseguire un'applicazione uniforme della normativa europea da parte degli Stati membri. ECR ha già realizzato molto in termini di formazione dei controllori ma, ad oggi, gli sforzi si sono rivelati insufficienti sia rispetto al numero che alla qualità dei controlli effettuati.

Per **Michael Nielsen, delegato dell'IRU presso l'UE**, è necessario mantenere lo *status quo*, ovvero la possibilità di effettuare le 3 operazioni di cabotaggio in 7 giorni e concentrarsi piuttosto sul problema del pieno rispetto di tale regola, che illegalmente viene violata. L'IRU è a favore dell'introduzione della responsabilità in solido e di regole vincolanti per gli Stati membri. Ha inoltre ricordato l'importanza di rendere finalmente operativo in tutti gli Stati membri il registro europeo (ERRU).

Magnus Heunicke, Ministro dei trasporti danese, ha ricordato il problema del dumping sociale e dei controlli: in Danimarca circolano illegalmente camion di paesi extra UE con documenti scritti in cirillico. Il governo danese è completamente contrario ad ulteriori aperture e insiste sulla necessità di fare applicare le regole attuali.

Secondo quanto dichiarato da **Robert Godwill, rappresentante del Dipartimento trasporti britannico**, per il Regno Unito il cabotaggio non è una preoccupazione, in quanto rappresenta solo il 2% del mercato totale. La sicurezza stradale è invece la priorità assoluta del Governo inglese.

Gilles Savary, deputato francese, ha sostenuto che le difficoltà riscontrate nell'eseguire i controlli sono dovute anche alle differenze "strutturali" tra Paesi membri (paesi di transito e non), oltre all'oggettivo problema della lingua e dell'armonizzazione delle sanzioni (che il più delle volte non vengono attuate). Nel caso del distacco dei lavoratori, il problema è costituito dagli uffici di collegamento che non riescono a funzionare efficacemente a causa di procedure amministrative lunghe e farraginose. Il deputato francese, inoltre, ha proposto l'introduzione di una carta del lavoratore (per i lavoratori a cui si applichi il regime del distacco), dove sia chiaramente indicato il paese in cui sono versati i contributi e lo stipendio. Savary ha concluso sostenendo che *"non si possono aprire i mercati nazionali ed eliminare le attuali restrizioni al cabotaggio finché non esistono le condizioni per farlo"*.

Altri interventi:

- Il Viceministro dei trasporti della Repubblica Ceca ha dichiarato che nel suo paese non si riscontrano problemi nell'esecuzione dei controlli e che il tachigrafo rappresenta uno strumento valido e sufficiente e le regole sono chiare. Tale dichiarazione ha suscitato molte reazioni contrarie tra i presenti, in particolare quella del Ministro danese.
- L'Associazione francese degli autotrasportatori ha proposto al governo un carnet di cabotaggio. La proposta è stata rifiutata.
- Il rappresentante del governo britannico ha spiegato che nel Regno Unito hanno sperimentato una nuova procedura: ai controllori è fornita l'interpretazione simultanea per via telefonica.

Dunque il problema della scarsa efficacia dei controlli che vengono effettuati rappresenta un tema condiviso dalla quasi totalità degli Stati membri dell'Unione, su cui è necessario intervenire.

2° Tavola rotonda: normativa europea e mercato dell'autotrasporto: quale convergenza sociale?

Roberto Parrillo, rappresentante del sindacato europeo (ETF), ha dichiarato che oggi le imprese competono quasi esclusivamente sul costo del lavoro. Ha fornito alcuni esempi concreti di concorrenza sleale e, a tal proposito, ha ricordato le conclusioni della Corte di Giustizia Ue nell'importante causa Koelzsch/Lussemburgo (2011).

In tema di responsabilità ha dichiarato che l'introduzione della responsabilità in solido obbligatoria nei casi di distacco solo per il settore edile, è un principio non condivisibile.

Inoltre, si è rivolto alle istituzioni per chiedere che intervengano sul problema del falso lavoro autonomo. Ha proposto infine di applicare la direttiva distacco alle operazioni di cabotaggio introducendo un obbligo di pre-registrazione per le imprese.

Eric Boquet, Senatore francese, ha sostenuto la necessità che la Commissione trovi il modo di garantire l'interesse generale facendo rispettare la normativa.

Istvan Zoltan, Ministro dei trasporti rumeno, ha invece dichiarato che il mercato rumeno del trasporto merci su gomma è nazionale e internazionale, con una percentuale bassissima di cabotaggio. A nome dei Paesi dell'est plaude le intenzioni della Commissione europea di liberalizzare ulteriormente il mercato dei servizi di autotrasporto. Ha ritenuto invece impossibile armonizzare i salari sostenendo che i paesi occidentali non vogliono entrare in concorrenza con quelli dell'Europa dell'est e invocano la mancanza di regole chiare come pretesto. Ha infine ribadito la necessità di migliorare i controlli su strada ma anche presso le aziende.

Pervenche Berès, Presidente della Commissione affari sociali del Parlamento europeo, in tema di distacco dei lavoratori, ha riconosciuto le difficoltà specifiche del settore del trasporto merci su strada, dovute al tipo di attività altamente mobile. Il problema principale da affrontare è quello della **concorrenza sleale che nel settore dell'autotrasporto si gioca sui contributi previdenziali (e non solo sui livelli retributivi corrisposti) e la scelta di stabilirsi fittiziamente in Stati a fiscalità agevolata**. A tal proposito ha posto la necessità di riflettere sul particolare status di *lavoratore mobile a livello UE*.

Temi fondamentali su cui intervenire:

- **Uso e abuso dello strumento del distacco per sfruttare le condizioni contrattuali dei paesi a fiscalità agevolata;**
- **lavoro autonomo e mancanza di un quadro giuridico chiaro a livello UE, con conseguente proliferare del falso lavoro autonomo;**
- **concorrenza sleale e ricorso alle società c.d. cassette delle lettere (*letter box company*);**
- **necessità di armonizzazione fiscale;**
- **peculiarità del settore dell'autotrasporto in quanto settore a forte mobilità.**

In chiusura dei lavori delle due tavole tematiche, in rappresentanza del Commissario ai trasporti Siim Kallas, è intervenuto **Olivier Onidi della DG MOVE**.

Il rappresentante della Commissione europea ha dovuto prendere atto dell'opposizione quasi unanime a qualsiasi ipotesi di liberalizzazione del cabotaggio ed ha pertanto volutamente eluso la questione nel corso del suo breve intervento con cui ha invece sottolineato che:

- I trattati non conferiscono alla Commissione europea il potere di armonizzare il costo del lavoro e la fiscalità in Europa
- La Commissione è consapevole delle preoccupazioni espresse dagli stakeholders circa l'applicazione delle norme e l'efficacia dei controlli ed accoglie con favore le loro intenzioni di accrescere la collaborazione in questo campo.
- La Commissione crede che chiarire alcuni punti della legislazione attualmente in vigore potrebbe rivelarsi utile e che una maggiore integrazione delle politiche di *enforcement* si rende necessaria così come l'irrogazione di sanzioni dissuasive e rispetto delle regole da parte di tutti gli attori coinvolti nella filiera del trasporto.

- La Commissione si rammarica che gli Stati membri non traducano la loro volontà di migliorare l'applicazione delle leggi in azioni concrete (mancanza di interconnessione dei registri nazionali, rifiuto di adottare la classificazione delle infrazioni gravi come previsto dal reg. 1071/2009, ecc.). Questo ultimo aspetto è particolarmente problematico perché una corretta applicazione della legislazione dipende da tutti e dovrebbe essere una responsabilità condivisa.
- La Commissione riflette sull'opportunità di creare un'Agenzia europea per il trasporto stradale con l'obiettivo di affrontare le questioni irrisolte.
- Possibile supporto alle parti sociali (IRU e ETF) per eventuali discussioni su un Codice sociale.

Cordiali saluti