

*Autotrasporto merci*

## **La ripresa parte dal rispetto delle regole**

*Pubblichiamo la relazione integrale pronunciata dal Coordinatore nazionale Maurizio Diamante in apertura del convegno della Fit sul cabotaggio*

In queste ultime settimane si parla molto di riforma del settore dell'autotrasporto nell'ambito di una vera politica industriale, affinché le nostre aziende non perdano più competitività nei confronti dell'Europa. Devono essere affrontati con determinazione i nodi strutturali e per farlo bisogna dare risposte certe agli operatori del settore.

In Italia e in Europa la crisi già strutturale è aggravata da un uso distorto e fraudolento di due normative europee, quella sul cabotaggio e quella sui distacchi transnazionali. Per questo motivo il titolo della giornata odierna è molto esplicativo: "Cabotaggio: trovare la strada per sconfiggere il dumping sociale". Questa importante riflessione ci impone delle considerazioni: capire quando è stata persa la strada e, soprattutto, quanto impiegheremo per trovare quella giusta, sapendo che da quest'ultima potrebbe dipendere un futuro diverso per l'autotrasporto.

Già, perché la crisi sta nella concorrenza sleale, soprattutto da parte dei trasportatori dell'Est europeo, dove risiedono molti dei mali che affliggono le imprese di autotrasporto degli altri paesi europei, con cospicui danni per le economie nazionali.

### **Ma cosa è il cabotaggio?**

Il cabotaggio nasce con il "nobile" intento di ridurre i viaggi a vuoto, è normato dal Regolamento europeo 1072/2009 entrato in vigore nel 2010. Riguarda l'attività di trasporto nazionale di merci su strada svolta da un trasportatore estero.

A decorrere dal 1 dicembre 2012, il cabotaggio in territorio italiano può essere eseguito da tutte le imprese stanziate negli Stati membri della Ue (comprese quelle stabilite in Bulgaria e Romania) e dello See (Liechtenstein, Islanda e Norvegia). È rigorosamente vietato il cabotaggio per tutti gli altri Paesi extracomunitari.



Una volta effettuato lo scarico in Italia del trasporto internazionale, il trasportatore può compiere fino a 3 trasporti di cabotaggio in territorio nazionale. Dopo sette giorni deve uscire dal nostro Paese.

I viaggi in cabotaggio sono considerati regolari, e dunque conformi al regolamento europeo 1072/2009, solo se il trasportatore è in grado di produrre le prove documentali che attestino chiaramente sia il trasporto in entrata sia ogni trasporto di cabotaggio effettuato consecutivamente.

La documentazione di prova, per ognuna delle operazioni effettuate, deve quindi essere tenuta a bordo del mezzo ed essere esibita su eventuale richiesta degli organi di controllo.

Il perdurare della crisi, insieme all'apertura ad Est delle frontiere del cabotaggio, o meglio la fine del periodo transitorio con Bul-

garia e Romania, unito alle condizioni fiscali e salariali troppo differenti rispetto alle nostre e in generale a quelle degli altri Paesi europei, ha fatto sì che le aziende dell'Est siano in condizioni competitive migliori rispetto alle nostre.

### L'Europa liberalizza ancora

A questo dobbiamo aggiungere la volontà della Commissione eu-

C'è la consapevolezza che la realizzazione di questo percorso necessita di un periodo medio lungo, per cui nel frattempo bisogna evitare che i vettori di casa nostra (e non solo) si attrezzino in modo, per così dire, non propriamente legale per abbattere i costi e quindi rendersi competitivi, a modo loro, sul mercato.

Oggi molte aziende tendono ad aggirare il problema con finte delocalizzazioni o aprendo direttamente agenzie di somministrazione in Paesi dell'Est per poter abusare sia del cabotaggio illegale sia del distacco/somministrazione transnazionale, utilizzando gli stessi autisti italiani già loro dipendenti e risparmiando in questo modo sul costo del lavoro fino a un massimo del 50% rispetto a quello sostenuto attualmente.

Va ricordato che il Regolamento europeo 1072/2009 prevede che l'esecuzione dei trasporti di cabotaggio sia soggetta oltre che al pieno rispetto della normativa generale comunitaria,

anche alle specifiche disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore dello Stato membro ospitante. Ciò pertiene alle condizioni che disciplinano il contratto di trasporto, ai pesi e alle dimensioni dei veicoli stradali, alle disposizioni relative al trasporto di talune categorie di merci, (pericolose, derrate deperibili, animali vivi,) al tempo di guida e ai periodi di riposo dei conducenti nonché all'imposta sul valore aggiunto (l'iva) sui servizi di trasporto.

Nei settori succitati, pertanto, allo scopo di evitare qualsiasi discriminazione manifesta o dissimulata basata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento, lo Stato membro ospitante deve applicare ai vettori non residenti le disposizioni nazionali vigenti in materia, alle medesime condizioni previste per i propri vettori.

### Alcuni paesi hanno preso provvedimenti

In attesa dell'armonizzazione delle regole sociali, fiscali e di lavoro nei paesi europei per effettuare la corretta liberalizzazione totale, gli Stati si stanno attrezzando in qualche modo. Molteplici sono stati gli interventi in alcuni paesi europei volti al contrasto del dumping sociale nell'autotrasporto, proprio sulla base del suddetto Regolamento, in un'ottica di rafforzamento della legisla-



ropea di liberalizzare completamente il mercato comunitario dell'autotrasporto. A tal proposito va ricordato come le parti sociali già nel giugno 2012 abbiano stoppato l'allora Commissario Siim Kallas sulla liberalizzazione totale del cabotaggio.

Va al pari sottolineato come l'ipotesi non sia stata accantonata. Lo stesso Kallas ha espresso il suo auspicio per una nuova commissione che prosegua lungo la strada tracciata sinora, verso l'eliminazione delle restrizioni dei limiti al cabotaggio. Questo perché, a suo parere, aprire i mercati nazionali dell'autotrasporto alla concorrenza consentirebbe di ridurre i viaggi a vuoto e quindi di migliorare l'efficienza del settore.

Mi preme ricordare come, in sede di Dialogo sociale europeo, l'Etf (la Federazione sindacale europea dei lavoratori dei trasporti) congiuntamente con l'Iru (l'associazione datoriale europea dell'autotrasporto) abbia siglato un documento volto a richiedere alla Commissione europea di bloccare qualsiasi forma di liberalizzazione senza che prima siano state armonizzate le regole sociali e fiscali dei vari Paesi europei, per evitare questa concorrenza sleale e questo dumping sociale che stanno distruggendo il comparto italiano ed europeo.

zione interna.

Va in questa direzione la legislazione francese che per prima si è fatta promotrice di una legge che vieta ai conducenti, di qualunque nazionalità, il riposo settimanale lungo (le famose 45 ore) all'interno del proprio camion, pena un anno di reclusione e trenta mila euro di sanzione.

Belgio, Olanda e Svezia, sulle orme della Francia, stanno predisponendo norme più restrittive su cabotaggio abusivo, riposo in cabina e manomissione dei tachigrafi.

In Belgio hanno aumentato la multa per quei trasportatori che durante i controlli risultino sprovvisti della documentazione necessaria a dimostrare la regolarità del viaggio in regime di cabotaggio. Per coloro che non pagano immediatamente la sanzione è previsto il fermo del veicolo. Come in Francia è vietato il riposo lungo sul camion. La sanzione prevista è di 1800 euro.

Nei Paesi Bassi è stato adottato un provvedimento volto a prevenire la manomissione dei tachigrafi che, oltre ad alterare la libera concorrenza, rappresenta un pericolo per la sicurezza stradale. Si è assistito in questo caso a un forte inasprimento delle sanzioni pecuniarie per chi cerchi di truccare gli apparecchi.

In Svezia dal prossimo gennaio 2015 entrerà invece in vigore una legge contenente una serie di iniziative volte al contrasto degli illeciti commessi alle norme sul cabotaggio grazie all'intensificazione dei controlli e all'aumento delle sanzioni pecuniarie.

## E in Italia?

Il cosiddetto Sblocca Italia, dopo diversi stop and go, ha finalmente inserito all'art. 32 bis diverse disposizioni relative all'autotrasporto tra le quali anche il cabotaggio.

La mancanza da parte di un vettore straniero della documentazione atta a comprovare la correttezza del trasporto effettuata sul territorio nazionale e la mancata corrispondenza tra le registrazioni del tachigrafo digitale o altri elementi relativi alla circolazione e i documenti del trasporto così come definiti dal Regolamento europeo saranno elemento di prova di trasporto abusivo.

Per cui, in caso di eventuale controllo, se l'autista del mezzo con targa estera non presentasse la documentazione regolare o esauriente del trasporto internazionale che sta effettuando in Italia o dell'eventuale trasporto in cabotaggio, sarebbero automaticamente erogate le sanzioni previste per il cabotaggio abusivo, sanzioni pari ad un pagamento dai 5.000 ai 15.000 euro e il fermo del camion per tre mesi.

Naturalmente va bene, si coglie con soddisfazione la norma, ma non è sufficiente.

## Le proposte della Fit

Il fermo del mezzo è una sanzione importante; si ritiene però che il sequestro delle merci potrebbe diventare un incentivo per i committenti verso l'uso di vettori rispettosi delle regole.

Diventa, quindi, fondamentale l'aumento dei controlli. L'utilizzo del telepass, ormai in dotazione alla maggioranza dei vettori esteri, potrebbe diventare uno strumento aggiuntivo per le verifiche sulla reale permanenza nel nostro Paese. Così come l'utilizzo di videosorveglianza ai valichi, aree di servizio a pagamento per i mezzi pesanti nel week end. Una collaborazione tra polizia stradale e società Autostrade in tal senso potrebbe rivelarsi proficua.

L'introduzione della dichiarazione preventiva da parte delle aziende straniere che effettuano cabotaggio in Italia faciliterebbe parte dei controlli.

Un maggior coordinamento tra Ministero dell'Interno e del Lavoro si rende necessario per sincronizzare i dati. L'intreccio tra "strada e ufficio" è sempre più importante per smascherare chi non rispetta le regole.

Andrebbe instaurato un Dialogo sociale che veda il coinvolgimento di tutte le parti sociali del settore. Le organizzazioni sindacali non possono servire soltanto per calmierare il costo del lavoro o firmare accordi per l'utilizzo degli ammortizzatori sociali.

Istituzione del Registro Internazionale dell'Autotrasporto sul modello dell'armamento o perlomeno creare una white list di aziende europee che effettuano cabotaggio.

Elargizione dei contributi annuali soltanto alle aziende che dimostrino determinati requisiti. Uno su tutti, l'effettuazione di investimenti sul territorio. Basta con la distribuzione a pioggia.

Speriamo che la recente proposta del Ministro dei Trasporti vada in questa direzione.

Per chiudere, vorrei ricordare che non più tardi di un mese fa le organizzazioni hanno richiesto un incontro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per discutere di tali problematiche e delle nostre proposte.

Questo per ribadire che noi siamo pronti ad affrontare questa sfida, sperando che anche le istituzioni e le associazioni di categoria, presenti oggi a questa tavola rotonda vogliano essere protagonisti insieme a noi.