



Servizi ed Utilities

AUDIZIONE 8ª Commissione permanente Lavori pubblici, comunicazioni

Senato della Repubblica

Pacchetto Mobilità UE 2017, considerazioni e proposte dell'Alleanza delle Cooperative Italiane Servizi ed Utilities: Federlavoro e Servizi Confcooperative, Legacoop Servizi, AGCI Servizi.

Proposta 278 di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada.

Pur esprimendo apprezzamento circa le motivazioni e gli obiettivi generali della proposta, come la volontà di garantire una più equa concorrenza tra imprese di trasporto, riteniamo che la proposta non contribuisca ad eliminare le cause che continuano a determinare casi di dumping sociale e discriminazione salariale basata sulla nazionalità delle imprese e dei conducenti professionali nel mercato europeo dei trasporti.

Il dumping sociale e salariale nella UE, è tra le principali cause di mortalità tra le imprese italiane nel settore dei trasporti su strada, in particolare di quelle localizzate nelle regioni frontaliere dell'nord est del nostro Paese.

Le carenze dell'attuale normativa comunitaria, per stessa ammissione della Commissione Europea, inducono gli Stati membri ad attuare e far rispettare le disposizioni dell'Ue in materia sociale in modo diverso, comprese quelle sul distacco dei lavoratori. Riteniamo che sarebbe opportuno affrontare tali problematiche mediante una legislazione europea settoriale, come accade per il settore del trasporto aereo, basata su accordi multilaterali di reciprocità tra i paesi dell'Unione che possano garantire un adeguato equilibrio tra le condizioni di lavoro dei conducenti e nei servizi di trasporto e logistica transfrontalieri.

Relativamente alla proposta 278 si evidenziano le seguenti criticità:

- a) La discriminazione salariale appare, a nostro parere una violazione dell'art.45 del Trattato sull'Unione Europea, per tale ragione non condividiamo la proposta di una soglia temporale di 3 giorni al mese, trascorsa la quale si riconosca la protezione sociale prevista dalle norme sul distacco ai conducenti che effettuano trasporto internazionale. Riteniamo che il conducente debba godere della protezione sociale prevista dalle norme sul distacco sin dal primo giorno di permanenza sul territorio estero.
- b) Esprimiamo contrarietà in merito alla proposta di eliminazione della figura del referente dell'impresa distaccante nel territorio del Paese in cui viene svolto il servizio di trasporto e dell'obbligo di conservazione della documentazione del rispetto delle normative del distacco nel Paese in cui tale distacco è svolto. Tale proposta comunitaria ridurrebbe, a nostro parere, gli elementi di controllo, verifica e garanzia delle imprese estere operanti nel nostro paese e comprimerebbe le tutele, per le imprese italiane, rispetto all'attuale quadro normativo DM 10 agosto 2016.

Proposta 277 di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi.

Non appare condivisibile la proposta di modificare l'art.4 del regolamento (CE) 561/2006, con l'introduzione della definizione di "trasporto non commerciale". Tale definizione è già, a nostro parere, opportunamente prevista all'art. 3 nell'attuale formulazione del sopracitato regolamento, tra le tipologie di trasporto escluse dall'applicazione del 561/2006.

Proposta 281 di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore.

In merito alla proposta 281 esprimiamo le seguenti considerazioni:

- a) Relativamente alla proposta soppressione del paragrafo 2, dell'art.3 del Regolamento 1071/2009 esprimiamo contrarietà in quanto riteniamo opportuno che gli Stati possano, laddove ci siano esigenze concrete di tutela dell'ordine pubblico e della sicurezza collettiva, decidere di imporre requisiti supplementari proporzionati e non discriminatori, che le imprese devono soddisfare per esercitare la professione di trasportatore su strada.
- b) In merito alla proposta di modifica dell'art. 5 lett. a) riteniamo opportuno che sia mantenuta la formulazione attualmente vigente. La nuova formulazione proposta non prevede la presenza di una sede fisica in uno Stato membro dell'Ue, ma prevede che l'impresa "disponga di locali in cui conserva i documenti". La formulazione proposta introduce la possibilità di dematerializzare le sedi delle aziende. Si ritiene che ciò possa costituire un ostacolo per le autorità competenti ad effettuare i controlli di regolarità.
- c) La proposta di estendere i requisiti per l'accesso alla professione anche alle imprese che esercitano l'attività di trasporto con veicoli di massa complessiva inferiore a 3,5 ton è condivisibile. Si ritiene che anche l'obbligo di dimostrazione del requisito dell'onorabilità finanziaria debba essere adeguatamente e proporzionalmente dimostrato da tutte le imprese operanti sul medesimo mercato.
- d) In merito alla dimostrazione del requisito dell'onorabilità finanziaria, per le imprese che esercitano con veicoli di massa inferiore a 3,5 ton, si ritiene che gli importi debbano essere proporzionati sia al numero dei veicoli in disposizione dell'impresa, oltre che rapportati proporzionalmente anche alle dimensioni dell'impresa stessa.
- e) Relativamente alle proposte di modifica, in materia di cabotaggio, del Regolamento 1072/2009 si esprime contrarietà. La proposta della Commissione, di consentire un numero illimitato di operazioni di carico e scarico nell'arco di 5 giorni lavorativi, avrebbe l'effetto di liberalizzare sostanzialmente le attività di cabotaggio. Si propone il mantenimento dell'attuale normativa in vigore, che prevede un massimo di 3 operazioni nell'arco di 7 giorni a seguito di un trasporto internazionale, o di una sola operazione in 3 giorni se il veicolo entra vuoto nel Paese membro.