

Memoria scritta per:

SENATO DELLA REPUBBLICA
8° Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni

Presentata da Filt-Cgil, Fit-Cisl, UilTrasporti

L'intenzione più volte dichiarata nel corso degli ultimi tre anni, da parte del Commissario europeo dei Trasporti Violeta Bulc, è stata quella di proporre un'iniziativa legislativa per il trasporto su strada - una cosiddetta Iniziativa Strada - che affrontasse efficacemente la concorrenza sleale e il dumping sociale nel settore.

L'obiettivo dichiarato dell'Iniziativa Strada era quello di semplificare, chiarire e rendere più applicabili le regole in materia di trasporto stradale.

L'articolo 45 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea garantisce la libertà di circolazione dei lavoratori all'interno dell'Unione europea ed implica *“l'abolizione di qualsiasi discriminazione, fondata sulla nazionalità, tra i lavoratori degli Stati membri per quanto riguarda l'impiego, la retribuzione e la contribuzione, altre condizioni di lavoro e l'occupazione”*.

Nonostante ciò, le modifiche proposte dalla CE in materia di trasporto stradale presentano alcune importanti criticità.

Tra tutte, le modifiche al Regolamento 561/2006 che comporteranno inaccettabili cambiamenti nelle modalità di organizzazione del lavoro per i bus italiani, i pullman e i conducenti di camion.

Queste modifiche previste avranno un impatto nettamente negativo sul riposo adeguato dei conducenti, sul loro equilibrio tra vita lavorativa e vita privata, nonché sulla sicurezza stradale e dei passeggeri.

Vogliamo inoltre rimarcare che le modifiche proposte ai tempi di guida e di riposo non sono mai state oggetto di alcun processo di consultazione con le Parti Sociali negli ultimi tre anni. Il loro impatto è altamente negativo sulla sicurezza stradale e dei passeggeri, nonché sulle retribuzioni e sulle condizioni di lavoro e di vita dei conducenti professionisti di autobus, pullman e camion.

Queste proposte hanno provocato malcontento tra i conducenti, alimentando la diffidenza della gente nei confronti del progetto sociale europeo.

In termini di tempi di guida e di riposo, pur rimanendo invariati i limiti massimi di ore di guida nella misura attuale, la norma potrebbe determinare un allungamento dei tempi di guida nelle prime tre settimane e sicuramente un allungamento inaccettabile dei tempi di lavoro del mese. Considerato che il riposo sarà alla fine di tale periodo. Così facendo i conducenti beneficerebbero di soli 2 giorni di riposo in un tratto di 18 giorni di guida, a fronte dell'estensione del tempo di guida settimanale, andando così ad impattare sulle condizioni di lavoro in termini di fatica, concentrazione e di recupero.

Oltre a dare alle imprese una maggior flessibilità nello sfruttamento delle ore di tempi di guida e riposo, ci chiediamo però quale sia il beneficio per i lavoratori, in termini di conciliazione tempi di vita e lavoro e di guida e riposo, e quali siano i benefici per i lavoratori, i passeggeri, e tutti gli utenti della strada, in termini di sicurezza stradale.

Ci chiediamo inoltre se qualsiasi modifica del tempo di riposo e di guida settimanale potrebbe comportare costi sostanziali per gli Stati membri in termini di esecuzione, in particolare con la ricalibrazione dei tachigrafi in uso, la sostituzione del software e di altri strumenti di applicazione utilizzati dagli ispettorati stradali, a cui si devono aggiungere i costi di formazione degli esecutori.

La nostra posizione, quindi, è che i tempi di guida e riposo non debbano essere modificati. Le regole sono chiare e

finora hanno garantito il giusto equilibrio tra la necessità aziendale della produttività e quella del lavoratore del recupero psico-fisico. Inoltre riteniamo che più si estende il periodo di lavoro, più si può diversificare la pianificazione dei viaggi rendendo difficile sia l'applicazione della norma, che l'efficacia dei controlli.

Sembra positivamente chiarito il fatto che il riposo regolare debba essere effettuato lontano dal veicolo, prevedendo una modalità di riposo adeguato, presso una sistemazione adeguata, a cui deve provvedere l'Azienda. Altrimenti si prevede il riposo regolare presso il proprio domicilio.

Su questo punto riteniamo però che debba esserci una maggiore esplicitazione sui doveri dell'impresa. Non vorremmo che il lavoratore, in assenza di una sistemazione adeguata, venisse comandato a raggiungere il proprio domicilio con l'aggravio dei costi di viaggio sul lavoratore stesso e senza che il tempo di viaggio venisse considerato tempo di lavoro.

A questo proposito richiamiamo quanto previsto dalla proposta di modifica all'Art. 12 che prevede che, in caso di deroga all'art.8, non siano pregiudicati i tempi di guida giornalieri e settimanali e i tempi di riposo giornalieri e settimanali. In ogni caso ogni eventuale deroga all'art. 8 deve essere intesa come una limitazione di casi specifici (esempio, XX km dal rientro al domicilio).

Per quanto riguarda le modifiche da apportare all'art.7 durante un trasporto in multipresenza, esprimiamo la nostra contrarietà poiché riteniamo che tale disposizione non consentirebbe un riposo adeguato, in modo particolare per i conducenti del trasporto passeggeri.

In ambito stradale la CE propone delle modifiche che toccano vari aspetti, oltre al Regolamento 561/2006, e che però si legano sempre a ricadute sul complesso sistema della sicurezza stradale, delle tutele dei lavoratori e della concorrenza leale.

Per quanto riguarda il distacco dei lavoratori e la sua applicazione al trasporto stradale, la Commissione europea propone l'esclusione temporanea dei conducenti professionisti per 3 giorni dall'ambito di applicazione della direttiva 96/71 /CE.

Filt-Cgil, Fit-Cisl e UilTrasporti ritengono che questa esclusione temporanea non renderà le regole più chiare, più semplici da applicare e più attuabili. Al contrario, questa proposta ha il potenziale di portare alla piena liberalizzazione dei mercati nazionali del trasporto stradale.

Le misure di esecuzione proposte dalla Commissione europea sono inefficaci rispetto alle soluzioni semplici ed efficaci proposte dalle Organizzazioni Sindacali Europee di settore, tra le quali l'equipaggiamento obbligatorio di tutti i veicoli che effettuano trasporto internazionale con un tachigrafo "intelligente".

Su questo tema occorre dire che la CE ha aperto alla revisione del regolamento sullo *smart tachigraph*, ma non al fine di anticipare il termine per la sua introduzione obbligatoria per tutti i veicoli che si occupano di trasporto internazionale.

Al contrario, si propongono modifiche che obbligano gli autisti a registrare manualmente, ad ogni fermata, il codice del paese in cui si trovano. L'introduzione manuale del codice si concretizza in pressione e responsabilità ai danni del lavoratore, così come eventuali sanzioni derivanti.

Riteniamo inoltre che l'utilizzo di tale strumentalizzazione tecnologicamente avanzata rientri nell'ambito di un sistema di controlli a rete europea che permetterebbe una precisa definizione del rispetto delle norme o delle loro infrazioni. Ad esempio, permetterebbe una geolocalizzazione reale, che vada però verso il concetto di controllo dei tempi di guida cumulativi e non complessivi, come nella proposta CE.

Inoltre, la strumentazione tachigrafica dovrebbe essere prevista anche per i mezzi cosiddetti leggeri, sotto le 3,5 t. Dubbi e preoccupazioni anche in merito alle modifiche della direttiva relativa all'utilizzo di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada. Tali modifiche porterebbero ad aumentare le possibilità di raggio dei controlli da parte degli organi preposti, favorendo le aziende dislocate in paesi di stati membri con un regime fiscale, contributivo e retributivo inferiore al nostro. Tali aziende che ricorrerebbero a tale pratica adottando un uso distorto della direttiva stessa, noleggiando se pur per pochi mesi veicoli sul nostro territorio e mandando ad operare in loco i propri lavoratori, sarebbero facilitate ad eludere ulteriormente già le fragili regole che disciplinano il cabotaggio e i distacchi transnazionali dei lavoratori incrementerebbero a proprio vantaggio fenomeni di concorrenza sleale e dumping sociale.

Forti criticità vediamo anche per il cabotaggio stesso. Ci saremmo aspettati delle norme applicative più severe invece di cambiare le regole esistenti.

Il problema delle regole di cabotaggio attualmente in vigore è il cosiddetto cabotaggio a "catena", in particolare la pratica in cui i trasportatori si impegnano in viaggi internazionali ripetitivi, con carichi quali pallet, ecc., per poi qualificarsi per il maggior numero possibile di slot di cabotaggio. Questo è un modo per eludere le norme e trasformare il cabotaggio in un'attività permanente in un territorio di uno Stato membro, in base alle norme del Paese di origine. È proprio questo il problema che la Commissione europea avrebbe dovuto affrontare nella sua proposta, invece sparisce il limite dei 3 viaggi su 7 giorni a vantaggio di un numero illimitato di viaggi su 5 giorni.

Questa proposta appare rischiosa da un punto di vista etico e di contrasto al dumping sociale, poiché permetterebbe di operare sui mercati esteri praticamente continuativamente con operazioni di cabotaggio.

Per quanto l'intenzione della Commissione Europea sia quella di permettere una semplificazione dei controlli, degli adempimenti burocratici, meno viaggi a vuoto e stesse regole per tutti gli Stati Membri, l'impressione è che le regole potranno essere usate come mezzo di un'ulteriore liberalizzazione.

Liberalizzazione che non tiene conto della manodopera, dei suoi livelli contrattuali, dei costi di servizio o della tassazione agevolata. Ragione per cui questa modifica rischia di aumentare le differenze e legalizzare pratiche connesse allo sfruttamento del lavoro a basso costo.

Anche per questo riteniamo che il cabotaggio illegale debba essere incluso nell'elenco di infrazioni gravi che portano alla perdita di buona reputazione.

All'uopo chiediamo pertanto che il Governo italiano si impegni a limitare il cabotaggio, partendo da un confronto con le posizioni che in materia Filt -Cgil, Fit-Cisl, UilTrasporti ed ETF stanno elaborando.

Auspichiamo, infine, una collaborazione tra i Ministeri dei Trasporti, del Lavoro e dell'Interno in materia di controlli.