

Mozione di emergenza 4:

PROPOSTA DI RISOLUZIONE SUL IL FUTURO DEL SETTORE DEL TRASPORTO EUROPEO SU STRADA

Il 5 ° Congresso ordinario della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) riunito a Barcellona il 24-26 maggio 2017

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

Tenuto conto degli impegni assunti negli ultimi tre anni dalla Commissione europea e dagli Stati membri dell'UE "di garantire che il dumping sociale non abbia posto nell'Unione europea"¹ e "di lavorare verso ... un'Europa sociale ... che ... promuova il progresso economico e sociale, la coesione, ... l'uguaglianza tra donne e uomini ... i diritti e le pari opportunità per tutti; ... che combatta la disoccupazione, la discriminazione, l'esclusione sociale e la povertà "²;

Tenuto conto dell'impegno della Commissione europea di avviare una revisione delle norme UE applicabili al trasporto su strada - la cosiddetta "Road Initiative" - al fine di semplificare, chiarire e rendere le norme più attuabili, garantendo la protezione dei diritti sociali per i conducenti professionisti;

Tenuto conto del fatto che i conducenti professionisti sono particolarmente esposti agli abusi e alle pratiche di dumping salariale a causa della natura transfrontaliera del loro lavoro, che rende molto più facile per le imprese di trasporto stradale aggirare le norme dell'UE e giocare sui costi del lavoro nel contesto di una scarsa applicazione della legge nel settore;

Considerato che, per la ragione sopra esposta, i conducenti professionisti sono una delle più vulnerabili categorie di lavoratori, bisognosi di protezione sociale e quindi di un forte quadro giuridico che ne garantisca la tutela;

Considerato che la Commissione europea attualmente esamina di escludere i conducenti professionisti dal campo di applicazione della direttiva sul distacco dei lavoratori fino a 9 giorni al mese;

Considerato che attualmente le regole sui tempi di guida e di riposo fissate dal regolamento (CE) n. 561/2006 possono solo garantire la sicurezza del conducente, del passeggero e della strada, poiché negli ultimi 8 anni dalla loro adozione ci sono stati importanti cambiamenti nel

¹ "Un nuovo inizio per l'Europa: Il mio programma per l'occupazione, la crescita, l'equità e il cambiamento democratico Orientamenti politici per la prossima Commissione europea", Discorso di apertura di Jean-Claude Juncker nella sessione plenaria del Parlamento europeo.

² La Dichiarazione di Roma recentemente sottoscritta il 15 marzo 2017 da parte dei governi degli Stati membri dell'UE, sul futuro dell'Europa a 60 anni dalla sua istituzione

settore, come l'aumento del carico di lavoro e dell'intensità, le sempre più numerose e veloci consegne "just-in-time", l'aumento del traffico stradale ecc.;

Considerato che, per la ragione sopra esposta, qualsiasi modifica delle regole di guida e di riposo porterà un enorme rischio per la salute e la sicurezza dei conducenti, la sicurezza stradale e la sicurezza dei passeggeri che utilizzano autobus servizi di pullman;

Considerando che la Commissione europea sta attualmente prendendo in considerazione la proroga del periodo di riferimento per il calcolo del tempo di guida e di riposo da 2 a 4 settimane, il che si tradurrebbe praticamente in una concentrazione del tempo di guida nella prima metà del mese e del riposo settimanale nella seconda metà, portando a conducenti che beneficiano solo di 2 giorni di riposo in un periodo di 16 giorni di guida;

Considerando che la suddetta proposta potenziale è puramente un mezzo per dare alle imprese di trasporto su strada maggiore flessibilità nello sfruttamento dei periodi di guida e di riposo, a scapito della strada, del passeggero e della sicurezza del conducente;

Consapevoli del fatto che queste modifiche previste nelle regole di guida e di riposo avranno un impatto critico sull'equilibrio tra tempi di lavoro e di vita dei conducenti, nonché sui diritti, sui benefici e sulle compensazioni connessi all'organizzazione del tempo lavorativo e del lavoro nel fine settimana, derivanti da decenni di contrattazione collettiva;

Considerato che la Commissione europea probabilmente stabilirà che i periodi di riposo settimanali siano presi in alloggi adeguati (a) forniti o pagati dal datore di lavoro, o (b) a casa o in un'altra ubicazione privata scelta dal conducente, nella pratica, questo non porterà alcuna modifica alla situazione attuale, poiché è impossibile dimostrare che il conducente abbia optato per il riposo settimanale a casa o in un'altra località privata, e quindi è impossibile definire e controllare le circostanze in cui il datore di lavoro è responsabile della fornitura di alloggi per i conducenti;

Considerato che negli ultimi tre anni i cambiamenti nei periodi di guida e di riposo non sono stati in nessun modo parte del processo di consultazione avviato dalla Commissione europea;

Tenuto conto del fatto che finora la Commissione europea non ha tenuto conto delle concrete proposte dell'ETF, volte a rendere l'iniziativa strada un'iniziativa sociale;

Federazione europea dei lavoratori dei trasporti

Invita la Commissione europea e le istituzioni europee a dimostrare la volontà di mantenere i loro impegni relativi alla lotta contro il dumping sociale e al ripristino del principio di parità di retribuzione a parità di lavoro nel trasporto stradale;

Invita la Commissione europea e le istituzioni europee ad agire nel pieno rispetto dell'articolo 45 del TFUE nella definizione dell'iniziativa nel settore del trasporto stradale;

Invita la Commissione europea e le istituzioni europee ad abbandonare qualsiasi tipo di esclusione dei conducenti professionisti dalla direttiva sul distacco dei lavoratori. I conducenti devono essere coperti dalla direttiva 96/71 / CE dal primo giorno e dal primo momento. Questo è l'unico modo per assicurare una vera protezione dei loro diritti sociali, per evitare ulteriori distorsioni del mercato del lavoro nei trasporti e per ripristinare il clima di una concorrenza leale nel settore dell'autotrasporto;

Chiede alla Commissione europea di abbandonare l'intenzione di modificare le norme sui tempi di guida e di riposo allo scopo di renderli più flessibili;

Invita la Commissione europea e le istituzioni europee ad introdurre un chiaro obbligo per il datore di lavoro di fornire alloggio ai conducenti durante il riposo settimanale, con adeguati servizi sanitari. Questo è l'unico modo per salvaguardare la sicurezza dei conducenti, la sicurezza stradale, la sicurezza dei passeggeri, migliorando le condizioni di lavoro dei conducenti professionisti;

Chiede alla Commissione europea e alle istituzioni dell'UE di rendere il tachigrafo "intelligente" obbligatorio per i veicoli che effettuano trasporti internazionali (compreso il cabotaggio) entro il limite massimo di 3 anni dalla sua introduzione sul mercato. Questo è l'unico modo efficace per controllare le attività di cabotaggio e l'applicazione della direttiva sul distacco dei lavoratori;

Invita la Commissione europea a includere le proposte concrete dell'ETF nell'iniziativa sul trasporto su strada, in quanto queste proposte garantiscono una migliore sicurezza dei conducenti, dei passeggeri e degli utenti della strada, nonché parità di condizioni per le imprese;

Invita la Commissione europea e le istituzioni europee a prendere in considerazione la Dichiarazione di Varsavia di ETF, che contiene la posizione degli autisti e dei sindacati dell'Europa meridionale, settentrionale, orientale e occidentale e a lanciare un'iniziativa sul trasporto stradale che affronti efficacemente tutte le preoccupazioni espresse nella Dichiarazione;

Invita la Commissione europea e le istituzioni dell'UE a dimostrare coerenza con gli obiettivi generali delle loro politiche dei trasporti, come indicato nella "Tabella di marcia del Libro bianco 2011 per un trasporto unico europeo Verso un sistema di trasporto competitivo ed efficiente ". Se si legalizzeranno le pratiche illegali nel trasporto stradale e si trasformerà il trasporto su strada in un servizio a basso costo, si determinerà un impatto serio sul trasferimento modale e sugli obiettivi di sicurezza stradale, per citare solo due aree politiche fortemente dipendenti dal contenuto della futura "Iniziativa Strada";

Chiede infine alla Commissione europea e alle istituzioni dell'UE di mostrare la volontà politica di risolvere la precaria situazione sociale e lavorativa dei conducenti in tutta Europa, come unico modo per assumere piena responsabilità per quanto riguarda il futuro del settore dei trasporti su strada.