



ADERENTE ITF AFFILIATA CES

Via G.B.Morgagni, 27 – 00161 Roma - Tel.06-440761 - Fax 06-44076435

E-MAIL: sindacale@filtcgil.it

Roma, 30 Settembre 2014

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
c.a. Sottosegretario
On.le Umberto Del Basso De Caro

Prot. n. 281/TM/df

Egregio Onorevole,

Da ormai troppo tempo l'autotrasporto italiano vive una situazione di grave crisi che ha determinato la chiusura di migliaia di imprese e la perdita di decine di migliaia di posti di lavoro.

Le ragioni sono, soltanto in parte, dovute alla crisi economica che ha colpito il nostro paese. Le imprese italiane, infatti, stanno subendo una durissima concorrenza da parte di imprese ubicate in paesi neo comunitari, dove il costo di un conducente è meno della metà di quello di un lavoratore italiano correttamente inquadrato e retribuito.

È evidente, On.le Sottosegretario, che le imprese italiane non sono messe nelle condizioni di poter competere, in un settore in cui il costo del lavoro rappresenta circa un terzo dell'intero costo di produzione ed i margini (quando ci sono) sono di pochissimi punti percentuale.

Questa situazione confina l'autotrasporto italiano ai margini del mercato del trasporto internazionale e le sole imprese che hanno mantenuto presenze importanti lo hanno potuto fare a condizione di trasferire le proprie attività in altri paesi della UE, con la perdita di occupazione ed un evidente danno all'intera economia del nostro paese.

A poco serve sapere che oltre l'80% delle imprese ricollocate nei paesi neo comunitari ricadano, con bella evidenza nel vizio della cosiddetta "estero vestizione". Purtroppo i controlli non ci sono e, quando ci sono, non sono quasi mai efficaci e realmente dissuasivi.

A tutto questo si aggiunge, On.le Sottosegretario, la concorrenza, spesso sleale, sul mercato "domestico" da parte di imprese di paesi neo comunitari ed anche italiane che utilizzano in maniera illecita strumenti offerti da normative comunitarie.

Le liberalizzazioni avvenute negli ultimi decenni hanno purtroppo significato dumping sociale e contrattuale da parte dei lavoratori dei paesi più deboli ed appena entrati nella Comunità europea. Ci riferiamo in particolar modo a due tipologie distinte di dumping, i cui effetti incidono in maniera ugualmente negativa sulle imprese del settore e sulle condizioni del lavoro.

Innanzitutto il tema del cosiddetto "cabotaggio stradale" (Regolamento Europeo 1072/2009).

La norma, che regola l'accesso al mercato internazionale dei trasporti su strada, all'interno della Comunità Europea, prevede che un'impresa straniera, effettuando un trasporto internazionale con destinazione Italia, possa svolgere un massimo di tre viaggi nazionali in regime di cabotaggio all'interno dello stesso Paese ed uscire dall'Italia, a carico pieno, per una nuova destinazione internazionale entro una settimana dal suo ingresso.

L'obbiettivo del Regolamento è quello di ridurre i viaggi senza carico (cosiddetti "a vuoto") ed efficientare il sistema dei trasporti su gomma, sia in termini di risorse che in termini di Green Economy, ma, nella realtà dei fatti ci sono imprese straniere che inviano i loro mezzi in Italia e qui li lasciano ad effettuare trasporti anche per mesi interi. L'aggiramento della norma è facilitato dalla scarsità dei controlli su strada e dalla facilità con cui i documenti di viaggio dei singoli trasporti,

CMR e lettere di vettura, possono essere contraffatti, non prevedendo il regolamento un sistema di numerazione/registrazione e/o sigillo anticontraffazione. E' noto che nella bozza di decreto cosiddetto "Sblocca Italia" sia stata prima inserita e poi cancellata una norma, che doveva definire come "fonte di prova" la non corrispondenza fra le registrazioni del Tachigrafo e le prove documentali a bordo, obbligatorie ai sensi dell'art.8 del Regolamento Eu 1072/2009.

E'grave che tale previsione normativa non sia stata mantenuta nella stesura finale del decreto che avrebbe potuto consentire una verifica in concreto rispetto alle operazioni di Cabotaggio.

L'attuale situazione è oltremodo preoccupante in quanto vengono ad essere estromesse dal mercato le aziende sane e quelle poche che, tra mille difficoltà, resistono a loro volta, spesso grazie all'utilizzo massiccio di ammortizzatori sociali e/o delocalizzando le attività e/o riducendo le condizioni retributive e normative dei lavoratori italiani.

Il secondo tema riguarda l'utilizzo distorto dello strumento del distacco e della somministrazione transnazionale. La norma comunitaria, anche in questo caso, prevede regole precise che, nel rispetto dei principi della libera circolazione e della libertà di stabilimento, tutelano le imprese serie dalla concorrenza sleale da parte di soggetti imprenditoriali spregiudicati. Ai lavoratori distaccati o somministrati da altri paesi comunitari (soprattutto neo comunitari), infatti, secondo le norme, devono essere applicati i contratti collettivi vigenti nei paesi di residenza dell'impresa utilizzatrice. Inoltre i contributi previdenziali devono essere versati nel paese di provenienza del lavoratore, in base alle aliquote previste dalla legislazione del paese stesso, ma prendendo come base di calcolo i minimi contrattuali previsti dal contratto collettivo vigente nel paese dove risiede l'impresa utilizzatrice. Non vi sarebbero differenze sostanziali di costo del lavoro se la norma fosse rispettata e l'utilizzo di lavoratori distaccati o somministrati sarebbe quasi equivalente a quello dei lavoratori italiani.

Nei fatti, invece, a questi lavoratori vengono applicate le condizioni retributive e previdenziali dei paesi di provenienza con un costo fatturato alle imprese utilizzatrici pari alla metà di quello di un conducente italiano, consentendo loro di mettere in atto una concorrenza sleale nei confronti delle aziende che applicano in maniera corretta le regole contrattuali previste nel CCNL.

Come può verificare, Onorevole Sottosegretario, la situazione dell'autotrasporto è davvero grave e, senza interventi importanti ed urgenti, rischia di causare il definitivo tracollo delle imprese di trasporto italiane e di conseguenza il lavoro qualificato degli autisti italiani.

Negli altri paesi europei, come la Francia, il Belgio e la Finlandia, sono state prodotte norme nazionali ed interventi tesi ad arginare il fenomeno, attraverso stringenti sanzioni e controlli, fino alla detenzione per responsabilità degli abusi.

La situazione in Italia, Onorevole Sottosegretario, si aggrava maggiormente anche alla luce dell'ultima sentenza della Corte di Giustizia europea sui famosi costi minimi che avrà conseguenze pesanti sulla parte più debole che sono i lavoratori delle piccole e medie imprese di trasporto, oltre che ad una ulteriore e notevole spinta all'elusione fiscale e contributiva.

Pertanto, la scrivente Segreteria Nazionale ritiene urgente intraprendere un percorso di confronto con il Governo e richiede un incontro, unitamente alle altre OO.SS. di categoria, specifico con Lei al fine di avanzare soluzioni e proposte stringenti per arginare la concorrenza sleale.

Le Segreteria Nazionale

FILT/CGIL

(G. Guida)

