

Intervento convegno Unione Petrolifera 20 dicembre 2017

Qualche dato di inquadramento generale del settore.

Nella slide 2, vediamo i dati più significativi emersi da indagini comunitarie, dai quali risultano confermati il ruolo e la rilevanza del settore dei trasporti nell'ambito dei sistemi economici dei Paesi UE, ma viene anche evidenziata la non buona *performance* dell'Italia nelle diverse categorie prese in considerazione dalla Commissione europea: le più aggiornate statistiche di settore confermano i trasporti come settore chiave dell'economia, con oltre 11 milioni di addetti, pari al 5,2% della forza lavoro, dei quali quasi 3 milioni impiegati nel trasporto stradale delle merci. In Italia, abbiamo 1 milione di addetti, dei quali oltre 300.000 nel trasporto merci. L'incidenza del trasporto stradale, messa a confronto con le altre modalità di trasporto terrestre, è passata dal 73,7% del 2000 al 71,7% del 2015, nei Paesi dell'UE globalmente considerati, mentre in Italia si è ridotta dall'89% all'81,4%, comunque ben al di sopra della media europea.

L'ultima edizione del Quadro di Valutazione dei Trasporti, mette a confronto i risultati degli Stati membri in 29 categorie di trasporto (livello di apertura del mercato interno, procedure in corso per infrazioni al diritto comunitario, recepimento delle direttive in materia di trasporti, qualità delle infrastrutture di trasporto, livello di utilizzo di carburanti alternativi, sicurezza ferroviaria e stradale, ecc.). Il punteggio attribuito a ciascun Paese risulta dalla somma algebrica fra i punteggi positivi e quelli negativi riportati nelle diverse categorie: l'Italia si classifica solo al 17° posto (comunque in posizione migliore rispetto al 25° posto dell'anno precedente), con un punteggio complessivo pari a -1 (l'anno precedente era a -6), davanti ad altri nove Paesi europei (Belgio, Portogallo, Lettonia, Polonia, Slovenia, Bulgaria, Grecia, Ungheria e Romania).

Gli ultimi dati ISTAT disponibili, riferiti all'anno 2016, ci dicono che, delle merci che viaggiano su gomma, il 48,7% copre distanze al di sotto dei 50 km e il 19,1% interessa percorrenze superiori ai 200 km (slide 3).

In termini di tonnellate trasportate, spicca il dato del conto terzi in campo interno ed internazionale: il conto terzi rappresenta il 77% nei trasporti interni e tocca il 96% in quelli internazionali (slide 4).

Sotto l'aspetto dimensionale, la situazione delle imprese italiane (in tutto quasi 96.000), anche se migliore di quella di qualche anno fa, non può certo dirsi soddisfacente, in quanto poco più del 16% possiede più di 6 veicoli (slide 5).

Per completare il quadro generale, merita di essere citata la composizione dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto, che vede ai primi posti il costo del lavoro (34,79%) e il costo del carburante (32,13%), seguiti dal costo di organizzazione (12%). (slide 6)

Vediamo dunque come il settore dell'autotrasporto presenti luci e ombre, queste ultime dovute soprattutto alla difficoltà di progredire nella ripresa economica dopo la crisi globale che ha colpito tutti i comparti dell'economia, per la forte, e non sempre leale, concorrenza degli autotrasportatori dei Paesi dell'Est Europa, che invece fanno registrare una crescita record: dal 2006 al 2014, in termini di tonn/km trasportate, la Bulgaria è cresciuta del 164%, l'Ungheria e la Slovacchia del 54%, mentre la Spagna è stazionaria con un + 1%, l'Italia e la Francia arretrano del 51%, il Belgio del 46% e la Germania del 40%.

In Italia, questa situazione si è ripercossa negativamente, sia in termini di numero di imprese, diminuite di 17.000 unità dal 2010 ad oggi, sia in termini occupazionali, con una perdita di 70.000 posti di lavoro.

Per valutare appieno il gap di competitività che separa le imprese italiane da quelle dell'Est Europa, dobbiamo analizzare due aspetti:

1. il primo riguarda l'attività di cabotaggio terrestre, prevista dal Trattato istitutivo dell'Unione europea, che ritiene la fissazione delle condizioni per l'ammissione di trasportatori europei non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro parte integrante della politica comune del settore per il buon funzionamento del mercato interno dei trasporti: l'attuale disciplina (Regolamento CE 1072/2009) dispone, fra l'altro,

che l'attività di cabotaggio debba essere consecutiva ad un trasporto internazionale, nel quale vi sia stato scarico di merce, e che sono consentiti al massimo 3 trasporti in un periodo di 7 giorni dallo scarico di merce. L'attività di cabotaggio, riferita al 2015, ha interessato 115.712 tonnellate di merci, e, se guardiamo al periodo 2006-2015, vede al primo posto la Germania, con il 36%, seguita dalla Francia (17%), dal Belgio (12,8%) e dalla Gran Bretagna (6,3%), mentre l'Italia si attesta a circa il 4% (slide 7). Questo buon risultato va collegato alle nuove regole della legge "Sblocca Italia", che, al fine di garantire l'efficacia dei controlli sull'attività di cabotaggio, ha introdotto il meccanismo dell'inversione dell'onere della prova a carico del vettore e l'estensione della sanzione pecuniaria prevista per il cabotaggio abusivo, anche ai casi di mancata esibizione della documentazione. In sostanza, viene addossato al conducente straniero sottoposto a controllo su strada l'onere di giustificare adeguatamente il motivo della difformità tra le registrazioni del cronotachigrafo e la documentazione che è tenuto a portare a bordo per l'effettuazione del trasporto. Peraltro, la concorrenza recata alle imprese nazionali dai servizi effettuati in regime di cabotaggio rappresenta tuttora un motivo di forte preoccupazione soprattutto nel Nord-Est, più prossimo geograficamente ai Paesi dell'Est Europa;

2. il distacco transnazionale di conducenti, che sconta le enormi differenze di costo del lavoro fra i Paesi della "vecchia" Europa e quelli di più recente adesione. Il costo annuo di un autista (compresi i contributi a carico del datore di lavoro) va dal massimo di 55,8 mila euro del Belgio (e l'Italia è seconda con 51,2 mila euro) al minimo di 15,8 mila euro della Bulgaria. Certo, la disciplina vigente sarebbe chiara, con tre diverse fattispecie di distacco, dalla somministrazione mediante un'agenzia di lavoro temporaneo al distacco nell'ambito di un contratto commerciale, all'utilizzazione presso un filiale stabilita in Italia, ma gli "escamotages" per aggirare le norme non mancano, come le varie forme di "esterovestizione" e di trasferimento fittizio della residenza fiscale. Il fenomeno della delocalizzazione è in continua crescita: nel 2013, il 5% delle imprese di autotrasporto aveva una filiale all'estero; nel 2016, siamo già al 10%. Per di più, il recente, faticoso compromesso raggiunto sulla revisione della vecchia direttiva generale del 1996, improntata al principio dello "stipendio uguale a lavoro uguale sullo stesso luogo di lavoro", ha tagliato fuori il settore dei trasporti stradali, in attesa del varo del Pacchetto Mobilità.

Un breve accenno agli aspetti principali delle proposte della Commissione europea, che, pur avendo l'obiettivo dichiarato di assicurare competitività ed equità sociale nel mercato del trasporto, sta suscitando negoziati, a tratti molto contrastati, sui punti cardine, come il cabotaggio e il distacco di conducenti, che mostrano "due Europe" dei trasporti (con le aree periferiche orientale e occidentale su posizioni vicine e con il nucleo centrale europeo in genere convergente su principi comuni). (slide 8)

Se ne è avuta una riprova nel Consiglio europeo dei Ministri dei Trasporti del 5 dicembre scorso, dove tutti i Paesi hanno sottolineato l'importanza di regole chiare e armonizzate per il settore trasporti, in quanto pilastro essenziale per il funzionamento del mercato interno, ma si sono divise fra Paesi della vecchia Europa, firmatari del Patto di Parigi del 31 gennaio 2017 contro il dumping sociale (Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Svezia, Svizzera e Norvegia), che hanno evidenziato il principio della concorrenza leale, vale a dire "pari retribuzione per pari lavoro", e quelli del "Gruppo di Visegrad" (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria), schierati per forme di liberalizzazione più spinta anche in materia di cabotaggio.

In particolare, il Ministro Delrio, intervenuto alla riunione del Consiglio, ha affermato con chiarezza che non si può pensare ad ulteriori liberalizzazioni, finché non ci saranno regole certe sui diritti dei lavoratori e degli autisti, facendo espresso riferimento a divieto del riposo settimanale in cabina, a giorni limitati di cabotaggio, ed alla revisione delle regole che oggi creano concorrenza sleale e dumping sociale.