

Caro Vice Presidente Kallas,

riteniamo necessario esprimere la nostra grande preoccupazione relativamente all'esecutorietà delle norme sul cabotaggio del regolamento EC n. 1072/2009. Nel preambolo del regolamento si stabilisce che finché l'armonizzazione del mercato del trasporto su strada non sia stato completato, dovrebbero essere posti in essere provvedimenti transitori per un regime di cabotaggio.

Al fine di evitare il dumping sociale nella situazione in cui il mercato non sia armonizzato, l'esecutorietà dei provvedimenti esistenti gioca un ruolo fondamentale. Per come attualmente formulato il regolamento, viene impedita la capacità del potere esecutivo di renderlo esecutivo. Il dettato del regolamento è ambiguo, il che si evince dall'incertezza fra l'industria su come osservarlo, nella mancanza di un reale controllo del suo dettato e nell'impedire il dumping sociale. Per di più, l'impressione oggi è che si abusino del dettato del regolamento.

In via di principio, il cabotaggio può generare una più efficace qualità di utilizzo delle strade europee. Comunque, costituisce nostro chiaro intendimento che l'intento del regolamento all'epoca della sua adozione era di facilitare il cabotaggio limitatamente all'immediato futuro - almeno fino a che le condizioni in termini di pagamento e altre questioni relative all'occupazione non fossero più uniformi fra gli Stati membri.

Attualmente, le industrie nazionali dei trasporti in molte parti d'Europa sono sotto pressione a causa delle differenze nelle condizioni sociali tra Stati membri. Il cabotaggio è uno dei fattori primari a contribuire la creazione di un campo di gioco non regolare.

Di conseguenza, c'è una forte necessità di stabilire una chiara e non ambigua interpretazione delle regole esistenti, che può essere utilizzata dagli Stati membri per assicurare un efficace controllo ed esecutorietà all'interno delle norme esistenti. Ciò è necessario al fine di assicurare:

- che si evitino il raggirio e la errata interpretazione del regolamento;
- che solo ai trasportatori onesti e veramente internazionali venga dato accesso alle operazioni di cabotaggio;
- che il rispetto delle norme limiti il numero delle operazioni di cabotaggio a tre in un arco di sette giorni;
- la esecutorietà uniforme in tutta l'Europa, il che produrrebbe un equo campo di gioco; e
- la prevenzione del dumping sociale.

Con questa lettera sollecitiamo la Commissione a intraprendere un'azione qui ed ora presentando una soluzione ai problemi sopra descritti, es. con una interpretazione che sia utile in pratica ed in linea con lo scopo del regolamento. È necessario lavorare insieme alla Commissione al fine di raggiungere una intesa comune sulle norme. Peraltro, nel contesto della imminente valutazione della Commissione, riteniamo che questa sarà una occasione pertinente per migliorare la normativa attuale nel senso di una minore ambiguità per quanto riguarda il cabotaggio. Con riferimento a ciò, riteniamo che allo momento attuale una ulteriore liberalizzazione del mercato debba venire esclusa.

Ci auguriamo una rapida azione.  
I migliori saluti.

*Mr Melchior Wathelet*

Mr Melchior Wathelet

Secretary of State for the Environment, Energy and Mobility

Belgium



Federal Public Service  
Mobility and Transport

*Ms Pia Olsen Dyhr*

Ms Pia Olsen Dyhr

Minister for Transport

Denmark

Transportministeriet

*Dr Peter Ramsauer*

Dr Peter Ramsauer

Minister of Transport, Building and Urban Development

Germany



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

*Ms Ana-Pastor Julián*

Ms Ana-Pastor Julián

Minister of Public Works and Transport

Spain



*Ms Merja Kyllönen*

Ms Merja Kyllönen

Minister of Transport

Finland



Ministry of Transport  
and Communications

*Mr Frédéric Cuvillier*

Mr Frédéric Cuvillier

Minister for Transport, Sea and Fishery

France



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

*Mr Maurizio Lupi*

Mr Maurizio Lupi

Minister for Infrastructures and Transport

Italy



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti