



Roma, 11 marzo 2015

OGGETTO: Riferimento Vostra del 29/01/2015 – Prot. 32/0001941 – organizzazione dell’orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto.

L’UNATRAS è il coordinamento sindacale nazionale delle associazioni presenti nel Comitato Centrale dell’Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed è composta da: FAI, Confartigianato Trasporti, Unitai, Fita-CNA, Sna Casartigiani, Fiap e Assotir, in via generale osserva e considera, che:

- Si sono registrati effetti secondari negativi, tra cui diminuzioni di salario, penuria di conducenti e un calo della redditività del settore.
 - La direttiva non ha affatto contribuito ad avvicinare le condizioni di concorrenza all’interno della UE. Le vicende del salario minimo e quelle del cabotaggio illegale nonché del distacco transnazionale lo testimoniano.
 - L’attuale sistema di controlli e ispezioni presso i conducenti presenta carenze sia sulla strada sia in azienda.
 - Occorre rafforzare la cooperazione fra le autorità nazionali responsabili di far applicare le norme e risolvere il problema del pagamento/incasso delle sanzioni agli “esteri”.
 - E’ indispensabile chiarire meglio le “definizioni” specie quella riferita all’orario di lavoro e del “tempo dedicato” infatti; i termini : tali operazioni comprendono “il lavoro e lo scarico”, “ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del carico” e “includere la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico” nonché per i periodi di tempo sempre dell’orario di lavoro connessi all’attività di servizio, “ in particolare i periodi di attesa per il carico e lo scarico”.
 - Escludere gli autotrasportatori autonomi dal campo di applicazione della direttiva e in alternativa formulare una definizione giuridica degli stessi.
-

- E' opportuno prevedere una normativa integrativa tesa a rafforzare la cooperazione amministrativa tra gli Stati membri e che promuova lo scambio di informazioni e buone pratiche.

Le nostre proposte , inoltre, sono per un superamento della Direttiva in questione nel senso di seguito riassunto:

1. **Creazione di uno status** specifico per i " lavoratori mobili" in movimento all'interno dell'UE, tra cui i conducenti professionisti che eseguono attività internazionali. Questo specifico regime dovrebbe implicare un salario minimo a livello EU e una copertura di sicurezza sociale unica.
2. **L'istituzione di un registro** europeo obbligatorio e nominativo nonché trasparente dei conducenti con ruolo sociale armonizzato (remunerazione e previdenza sociale) . Lo strumento faciliterà le ispezioni verificando l'applicazione dello "status" e quindi la corretta concorrenza tra aziende europee e per meglio tutelare i diritti sociali dei lavoratori oltre al rispetto delle regole per quanto riguarda l'applicazione dei regimi pensionistici e previdenziali obbligatori. Inoltre, il funzionamento, efficace ed efficiente, del registro dovrebbe essere un prerequisito all'ulteriore apertura del mercato UE in questo settore operata dalla Commissione Europea o dal Parlamento. Il registro dovrà essere integrato con il REN e con la nuova banca dati della "regolarità" istituita presso il Comitato Centrale dell'Albo autotrasportatori.
3. **Introdurre una deroga al regolamento (CE) n. 883/2004**, che affermi, in caso di distacco/somministrazione dei lavoratori che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, l'applicazione del sistema di sicurezza sociale unico europeo. Infatti, se le regole dell'883 sono facili da applicare ai lavoratori migranti convenzionali che si spostano in un altro Stato membro per vivere e lavorare non sono ugualmente adatte e facili da applicare ai lavoratori altamente mobili per i quali la mobilità geografica è un aspetto intrinseco del loro lavoro in quanto lavorano frequentemente e per brevi periodi in diversi Stati membri.
4. **Istituire un'Agenzia europea** per il trasporto stradale sarebbe molto apprezzata. Questa iniziativa contribuirebbe a promuovere un approccio orizzontale in modo che le istituzioni dell'UE possano monitorare tutti gli aspetti di questa dimensione di settore (dalla tassazione, all'ambiente, dalla sicurezza sociale alla protezione, ecc.) come è già nel caso di altri modi di trasporto. L'agenzia potrebbe coordinare anche una stretta interpretazione e vigilanza nell'applicazione delle norme UE compiuta dagli Stati membri.

Il Presidente
Amedeo Genedani

