



DIREZIONE GENERALE DELLE POLITICHE INTERNE
DIPARTIMENTO TEMATICO B: POLITICHE STRUTTURALI E DI
COESIONE

TRASPORTI E TURISMO

CONDIZIONI SOCIALI E DI LAVORO
DEGLI AUTOTRASPORTATORI

STUDIO

Contenuto

Lo studio presenta un'analisi delle condizioni sociali e di lavoro degli autotrasportatori professionisti impiegati nel settore del trasporto merci su strada. Si concentra sulle questioni sociali fondamentali che emergono in tale segmento dei trasporti, compresi i periodi di guida e i periodi di riposo nonché gli aspetti pratici che influiscono direttamente sulla qualità della vita degli autotrasportatori, per esempio i regimi di occupazione e i livelli di reddito. Dopo un'analisi complessiva del quadro di riferimento giuridico, che comprende la normativa dell'UE pertinente alla dimensione sociale del trasporto merci su strada, vengono presentati i risultati delle consultazioni con le parti interessate e con gli autotrasportatori.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2

2013

PE 495.855

IT

Il presente documento è stato richiesto dalla commissione per i trasporti e il turismo.

AUTORI

TRT Trasporti e Territorio Srl - Alessio Sitran, Enrico Pastori

AMMINISTRATORE RESPONSABILE

Piero Soave
Parlamento europeo
Dipartimento tematico B: Politiche strutturali e di coesione
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASSISTENZA REDAZIONALE

Nóra Révész

VERSIONI LINGUISTICHE

Originale: EN.
Traduzioni: DE, FR.

INFORMAZIONI SULL'EDITORE

Per contattare il Dipartimento tematico B o abbonarsi alla sua newsletter mensile, scrivere a: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manoscritto ultimato nell'aprile 2013.
© Unione europea, 2013.

Il documento è disponibile su Internet al sito:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>.

LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ

Le opinioni espresse nel presente documento sono di responsabilità esclusiva dell'autore e non riflettono necessariamente la posizione ufficiale del Parlamento europeo.

Riproduzione e traduzione autorizzate, salvo a fini commerciali, con menzione della fonte, previa informazione dell'editore e con invio di una copia a quest'ultimo.

SINTESI

Scopo dello studio è fornire informazioni al dibattito parlamentare sulle condizioni sociali e di lavoro degli autotrasportatori professionisti del settore del trasporto merci su strada, fornendo una panoramica della normativa dell'UE pertinente nel settore e un riepilogo dei risultati ottenuti mediante una consultazione con le parti interessate (sindacati) e gli autotrasportatori in alcuni Stati membri.

Lo studio offre un'analisi approfondita delle questioni più pressanti e delle tendenze che riguardano le condizioni sociali e di lavoro degli autotrasportatori professionisti. Cerca di identificare i fattori cui andrebbe prestata maggiore attenzione al fine di attuare un'efficace strategia di controllo che assicuri un migliore rispetto dei diritti sociali degli autotrasportatori che, a loro volta, garantiscono loro migliori condizioni di vita e di lavoro. A tale proposito, lo studio fornisce una base fattuale aggiornata per il dibattito e avanza delle conclusioni e delle raccomandazioni formulate dagli autori nel precedente studio per il Parlamento europeo sull'attuazione della normativa sociale dell'UE per il settore professionale del trasporto su strada¹.

Normativa dell'UE con ricadute sulle condizioni sociali e di lavoro degli autotrasportatori

Lo studio descrive l'attuale quadro normativo dell'UE che disciplina gli aspetti sociali (periodi di lavoro, di guida e di riposo) e l'accesso al mercato per il settore del trasporto merci su strada (pacchetto trasporti su strada) considerando il motivo sottostante gli sviluppi nella normativa a livello dell'UE nei due ambiti.

Considerata la natura mobile e internazionale delle operazioni del trasporto merci su strada, lo studio ha analizzato ulteriori norme dell'UE che, sebbene non originariamente o specificamente pensate per il settore del trasporto merci su strada, influiscono fortemente sulle condizioni sociali e di lavoro.

Condizioni sociali e di lavoro degli autotrasportatori: una valutazione

La parte centrale dello studio è dedicata alla valutazione delle condizioni sociali e di lavoro degli autotrasportatori. L'analisi si è basata principalmente sui risultati delle consultazioni con le parti interessate (sindacati nazionali e due associazioni a livello europeo) e gli autotrasportatori. Questo ha generato informazioni qualitative e quantitative sulle questioni che interessano più direttamente l'ambiente di lavoro e il tenore di vita degli autotrasportatori professionisti.

Fin dalla liberalizzazione iniziata negli anni Novanta, il settore del trasporto merci su strada ha vissuto alcuni cambiamenti radicali. La sempre maggior apertura del mercato europeo ha rappresentato il fattore chiave per ridefinire non solo il modo in cui era organizzato e strutturato fino ad allora il settore del trasporto merci su strada, ma anche la natura e i costi dei servizi forniti. Questi cambiamenti si sono acuiti ancor di più dopo l'allargamento dell'UE a 12 nuovi Stati membri in due fasi, nel 2004 e nel 2007.

Come ha evidenziato lo studio, il processo di liberalizzazione non è stato, tuttavia, accompagnato da un processo parallelo di armonizzazione sociale delle condizioni di

¹ Cfr. la nota 8 di seguito.

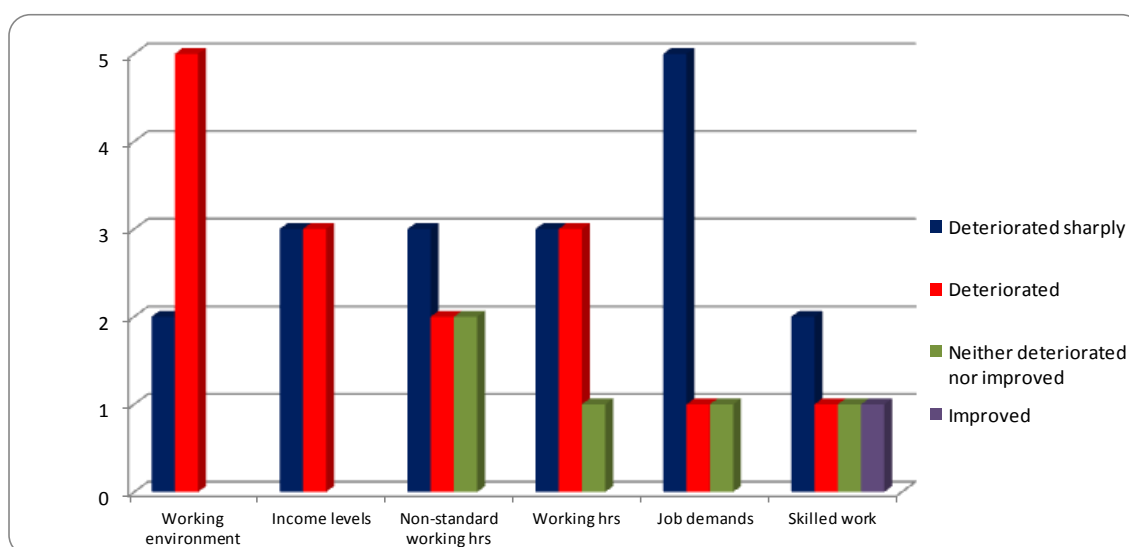
occupazione e di lavoro; al contrario, queste stanno subendo una tendenza generale e marcata al ribasso sia per gli autotrasportatori professionisti residenti sia per quelli non residenti².

Tra gli Stati membri dell'UE, sussistono ancora grandi differenze nelle strutture del mercato del lavoro e sociale nonché nell'efficacia dei meccanismi di attuazione. Tali differenze creano dei divari che possono portare le società di trasporto a voler adottare pratiche di concorrenza sleale e di dumping sociale (come, per esempio, società di comodo, ricorso all'utilizzo di autotrasportatori che dichiarano falsamente di essere lavoratori autonomi, regimi occupazionali basati sul rendimento), anziché creare opportunità per la crescita sociale ed economica.

Queste pratiche scorrette sono sintomatiche di un declino più generalizzato degli standard nella professione di autotrasportatore, ossia: deterioramento dell'ambiente di lavoro, passi indietro per quanto concerne i livelli di reddito, l'equilibrio vita privata e lavoro, domanda di lavoro e tenore di vita. Tuttavia, va sottolineato che le pratiche sleali e gli abusi menzionati in precedenza contribuiscono fortemente anche all'aumento di precarietà delle condizioni di lavoro e di vita degli autotrasportatori, come dimostrano gli esiti delle consultazioni e gli esempi riportati nel presente studio per alcuni Stati membri.

Tali risultati sono sostenuti dalle informazioni fornite sia dalle parti interessate sia dagli autotrasportatori. Come evidenziato dai dati raccolti, le parti interessate ritengono che le componenti sociali nel settore del trasporto merci su strada che sono peggiorate in modo più marcato negli ultimi cinque anni siano: **l'ambiente di lavoro** (compreso un maggior livello di discriminazione tra gli autotrasportatori dell'UE-15 e dell'UE-12), **la domanda di lavoro** (un più elevato livello di flessibilità per quanto riguarda i compiti richiesti nonché un maggior numero di attività non correlate alla guida) e **i livelli di reddito** (un calo continuo degli stipendi degli autotrasportatori).

Figura 1: Elementi che sono peggiorati maggiormente negli ultimi cinque anni



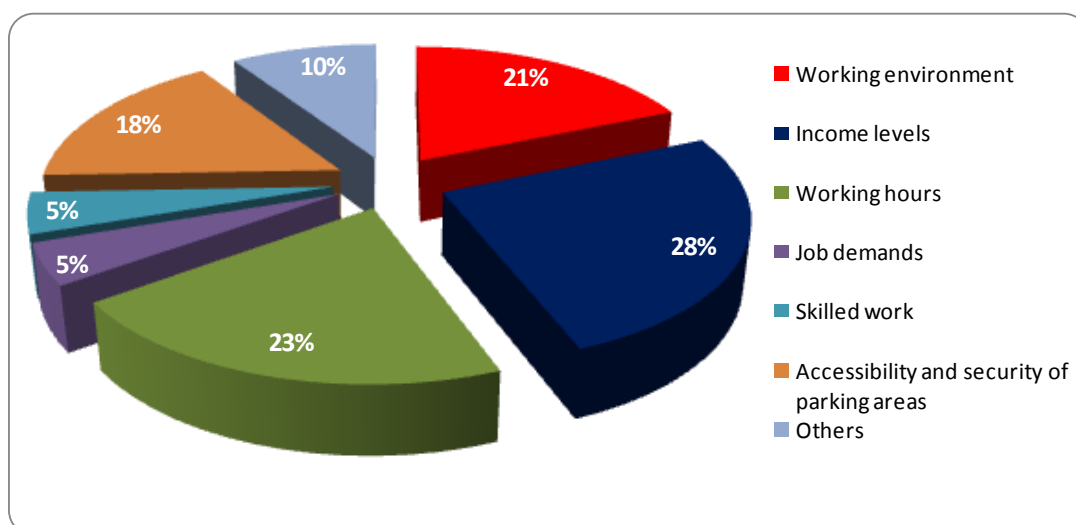
Fonte : Elaborazione degli autori.

Gli autotrasportatori ribadiscono il punto di vista e le opinioni delle parti interessate, sottolineando in particolare il calo del livello degli stipendi, seguito dall'aumento del numero

² Gli autotrasportatori non residenti sono autotrasportatori che lavorano da un paese diverso dal loro.

di ore lavorate, dal peggioramento dell'ambiente di lavoro e dalla mancanza di accessibilità e sicurezza delle aree di sosta. Gli autotrasportatori dell'UE a 15 sono particolarmente colpiti da questa tendenza al ribasso, soprattutto perché, secondo loro, le società di trasporto fanno ricorso a personale più economico dall'Europa orientale.

Figura 2: Valutazione degli aspetti che sono peggiorati maggiormente negli ultimi cinque anni secondo gli autotrasportatori



Fonte : Elaborazione degli autori.

Secondo le parti interessate, l'applicazione della normativa è un'area particolarmente problematica dove sarebbe opportuno stimolare l'intervento dell'UE al fine di mettere in atto meccanismi di controllo più efficaci negli Stati membri contro le imprese di trasporto responsabili di pratiche in materia di occupazione sleali o illegali. È necessario un maggior grado di armonizzazione nelle pratiche in materia di applicazione, sanzioni e penalità negli Stati membri dell'UE in quest'ambito per superare l'attuale quadro di riferimento che vede norme di applicazione molto diversi oppure priorità diverse assegnate all'applicazione nei paesi dell'UE.

Tabella 1: Ulteriori aspetti critici identificati dalle parti interessate relativamente alle condizioni occupazionali e sociali nel settore del trasporto merci su strada³

| Problema | Grado di importanza |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Regimi occupazionali illegali/iniqui che generano dumping sociale (comprese le società di comodo) | ***** |
| Applicazione e controlli insufficienti | ***** |
| L'armonizzazione sociale tra gli Stati membri dell'UE a 27 è lungi dall'esser raggiunta | **** |

³ I valori per il "grado di importanza" sono stati determinati qualitativamente dagli autori dello studio sulla base del grado di importanza per l'intervento normativo. Tali valori non riflettono un giudizio sull'importanza di ciascun elemento, ma piuttosto il grado di priorità per azioni future. Dal momento che la normativa esistente relativa ai periodi di guida e ai periodi di riposo viene, essenzialmente, rispettata e attuata in certa misura, la necessità di ulteriori interventi in questi ambiti è meno urgente rispetto ad altre questioni identificate dagli autotrasportatori e dalle parti interessate.

| Problema | Grado di importanza |
|-----------------------------------------|---------------------|
| Operazioni di cabotaggio illegali | **** |
| Qualità del riposo e strutture dedicate | *** |
| Tempi di guida e periodi di riposo | ** |

Fonte : Elaborazione degli autori sulla base dei risultati della consultazione con le parti interessate.

Conclusioni principali

L'implicazione di un simile ragionamento, nonché una delle principali conclusioni del presente studio, è il fatto che la direzione verso cui è evoluto il mercato del trasporto merci su strada dal processo di liberalizzazione iniziato negli anni Novanta non ha portato alla convergenza tra una maggiore concorrenza e il processo parallelo di armonizzazione sociale negli Stati membri dell'UE nell'ambito dell'occupazione e delle condizioni di lavoro degli operatori del trasporto merci su strada.

Le differenze in termini di strutture del mercato sociale e del lavoro tra i paesi dell'UE rimangono significativamente marcate e, specialmente in presenza di meccanismi di applicazione deboli o inefficaci, questo può far sì che le società di trasporto scorrette adottino pratiche di concorrenza sleale e di dumping sociale. Questo contribuisce negativamente alla tendenza verso il ribasso vissuta oggi dal settore del trasporto merci su strada.

Ancora una volta, l'applicazione della normativa rimane un elemento chiave per raggiungere l'obiettivo di condizioni di lavoro armonizzate, insieme a una comune comprensione e applicazione dei regolamenti pertinenti, sostenute da una più omogenea definizione delle violazioni e delle relative sanzioni.

Sintesi delle raccomandazioni

I risultati dello studio sostengono una serie di raccomandazioni che possono fornire un orientamento per specifiche aree in cui possono essere necessari ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro e sociali degli autotrasportatori professionisti. Gli autori raccomandano pertanto di concentrare l'attenzione sulle seguenti azioni:

- **Rafforzamento dei meccanismi di applicazione negli Stati membri.** Questo richiede un aumento dei controlli esistenti e dei meccanismi di applicazione nonché un miglioramento della loro efficacia, e potrebbe comprendere l'elaborazione di una direttiva specifica a sostegno dell'applicazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e n. 1072/2009. Inoltre, le misure di applicazione possono concentrarsi sulle norme sociali e occupazionali nel settore del trasporto merci su strada, come il regolamento (CE) n. 593/2008 (regolamento Roma I), per esempio mediante controlli comuni da parte delle autorità preposte all'applicazione della normativa stradale e delle autorità del lavoro.
- **Introduzione di valutazioni di impatto dell'applicazione.** Potrebbero essere introdotte al fine di rafforzare significativamente l'aspetto dell'applicazione della normativa dell'UE, incoraggiando al contempo gli Stati membri ad assumersi le proprie responsabilità in quest'ambito. Queste devono corredare ciascuna proposta normativa al fine di valutare e stimare l'impatto che le misure applicate avrebbero sull'applicabilità della proposta dopo l'entrata in vigore della normativa dell'Unione europea.

- **Introduzione di strumenti di notifica sull'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori.** L'applicazione della normativa può essere resa più efficace se sostenuta da dati e informazioni costantemente aggiornati sullo stato dell'attuazione delle varie norme. Questo potrebbe valere per la direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori inserendo una disposizione per il meccanismo di notifica nel regolamento (CE) n. 1072/2009 che richiede a ciascuno Stato membro di informare la Commissione in merito all'applicazione della direttiva 96/71/CE e per la futura direttiva di applicazione sul distacco dei lavoratori, una cui proposta⁴ è attualmente in fase di discussione in prima lettura presso il Parlamento europeo.
- **Miglioramento della cooperazione tra Stati membri e tra diverse autorità dello stesso Stato membro.** Questo potrebbe essere ottenuto favorendo lo scambio di informazioni e migliori pratiche, promuovendo la formazione dei funzionari preposti all'applicazione e sostenendo programmi di formazione concordati. Inoltre, potrebbe comprendere anche l'ampliamento delle competenze dell'organo di collegamento intracomunitario istituito dalla direttiva 2006/22/CE.
- **Estensione dell'applicazione delle norme sul cabotaggio alla direttiva 96/71/CE.** Potrebbe essere necessario modificare il regolamento (CE) n. 1072/2009 per eliminare le eccezioni e rendere le norme sul cabotaggio più facili da applicare.
- **Creazione di un registro europeo delle società di trasporto.** Il registro conterrebbe una lista nera delle società responsabili di pratiche illegali o sleali. Potrebbe essere inserito nel sistema di rating del rischio che gli Stati membri sono tenuti a introdurre per le imprese che violano le norme dell'UE sui tempi di guida e sui periodi di riposo.

Oltre ai suggerimenti di cui sopra, vengono proposte ulteriori raccomandazioni volte a proseguire il lavoro di monitoraggio e di analisi comparativa sulla qualità delle aree di sosta (comprese indagini biennali per misurare le opinioni degli autotrasportatori professionisti e le percezioni degli stessi in merito alle proprie condizioni di lavoro e di vita) e attuando campagne di consapevolezza e informazione volte a informare gli autotrasportatori in merito alle aree di sosta di facile accesso, di buona qualità e sicure. Occorre che tali campagne affrontino inoltre il persistente squilibrio di genere nel settore del trasporto merci su strada.

⁴ Parlamento europeo, commissione EMPL, relazione (2012/0061(COD)) (relatore Danuta Jazłowiecka).