



A.N.I.T.A.

Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici

Attestato del conducente Estensione della norma ai cittadini comunitari

L'attestato di conducente è volto a certificare che *“nel quadro di un trasporto su strada in virtù di licenza comunitaria, il conducente cittadino di un paese terzo che effettua tale trasporto è assunto nello Stato membro di stabilimento del trasportatore conformemente alle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative e, se del caso, ai contratti collettivi secondo le norme applicabili in detto Stato membro, in materia di condizioni di lavoro e di formazione professionale dei conducenti, per effettuarvi trasporti su strada”*.

Si tratta, in altre parole, di una attestazione della regolarità del rapporto di lavoro che intercorre tra il trasportatore ed il conducente volta, nelle intenzioni della normativa comunitaria, anche ad incidere sul piano della sicurezza stradale.

L'attestato di conducente nasce infatti dall'esigenza di porre rimedio a situazioni di lavoro irregolare – difficilmente accertabili quando intervengono nei confronti di lavoratori impiegati esclusivamente alla guida di automezzi che effettuano trasporto internazionale – che, nel determinare condizioni di lavoro e di retribuzione sfavorevoli, inevitabilmente si riflettono sul piano della sicurezza stradale.

Non v'è dubbio che negli scorsi anni era esploso un fenomeno di utilizzo irregolare di manodopera assunta nei Paesi extracomunitari ed utilizzata illegalmente a bordo dei veicoli pesanti immatricolati in Paesi UE: ciò consentiva alle imprese che ricorrevano a tale stratagemma di essere più competitive sul mercato dei servizi di trasporto internazionali, potendo contare su ridottissimi costi del personale.

Tale ingaggio irregolare dei conducenti extracomunitari determinava pertanto una concorrenza sleale tra gli operatori che non era più tollerabile ed a cui si è posto rimedio attraverso l'attestato di conducente.

La proposta di Regolamento 484/2002 – in origine – prevedeva il rilascio dell'attestato del conducente anche nei confronti dei conducenti comunitari. Per questioni di opportunità si è ritenuto in una prima fase di soprassedere nell'attuare tale obbligo nei confronti degli stessi, per non appesantire le amministrazioni pubbliche di un onere che appariva ingente.

Con l'allargamento del maggio 2004 sono entrati nell'UE nuovi Paesi membri il cui costo della manodopera è inferiore – anche del 50% - ai costi medi comunitari, percentuale in molti casi identica o comunque prossima a quella di Paesi extracomunitari.

I cittadini dei Paesi neocomunitari – che prima dell'adesione erano obbligati al rilascio dell'attestato – sono stati esonerati da tale obbligo, pur continuando a persistere le condizioni oggettive precedentemente vigenti riguardo al costo del personale che è rimasto notevolmente più ridotto della media europea.

A.N.I.T.A.

Via Oglio, 9 - 00198 Roma
tel. 06 855 02 63 - fax 06 855 40 66
Cod. fiscale 80212890588
anita@anita.it - www.anita.it



CONFINDUSTRIA

Non v'è dubbio che l'estensione dell'obbligo dell'attestato a tutti i conducenti comunitari appare non più rinviabile e consentirebbe peraltro di uniformare la modulistica, assicurando un controllo preventivo da parte degli Stati membri e di accelerare al tempo stesso i controlli su strada nei trasporti internazionali, con evidente beneficio per gli operatori.

In subordine, appare in ogni caso necessario estendere l'obbligo almeno ai conducenti - cittadini comunitari - assunti alle dipendenze di imprese ubicate in un diverso Stato membro, per evitare il fenomeno del dumping sociale (assunzione nel Paese d'origine dell'autista con i costi della manodopera più competitiva, ed utilizzo in un Paese con maggiori costi del lavoro).

La mancata estensione della normativa sull'attestato anche ai cittadini comunitari consente di aggirare quindi le norme e rende possibile un ingaggio più conveniente per alcuni operatori a danno di altri, perpetuando il fenomeno di dumping sociale.

L'adesione della Romania e Bulgaria prevista a partire da gennaio 2007 produrrà inevitabilmente gli stessi effetti già verificatisi in occasione del precedente allargamento dell'UE del 2004.

Riguardo alla validità degli attestati, si pone l'esigenza anche in questo caso di assicurare la maggiore uniformità possibile da parte degli Stati membri, i quali applicano periodi diversificati; in Italia, ad esempio, la validità dell'attestato è strettamente legato alla durata del permesso di soggiorno che è quasi sempre inferiore ai 5 anni (normalmente 1 o 2 anni); ciò costringe gli operatori ad una procedura burocratica di rinnovo dell'attestato, con aggravio di tempi e costi e senza alcun beneficio apparente per l'amministrazione pubblica.

In altri Stati, risulta che venga rilasciato l'attestato con validità quinquennale, come quella massima prevista per la licenza comunitaria cui l'attestato si richiama ed è strettamente legato.

Tale fenomeno pone gli operatori di fronte a condizioni difformi e penalizzanti, non accettabili sul piano della concorrenza.

Licenza comunitaria

La validità della LC è di 5 anni. L'Amministrazione che provvede al rilascio deve effettuare – ad intervalli più brevi - controlli circa la sussistenza dei requisiti sul regolare possesso della licenza stessa.

Sotto questo punto di vista non appare conveniente appesantire la procedura di verifica per gli operatori, riducendo la validità della licenza stessa, mentre appare condivisibile che gli Stati si adoperino affinché controlli ad intervalli più brevi dei 5 anni vengano attuati.

E' invece necessario uniformare le copie conformi di licenza comunitaria al fine di evitare diffomità della modulistica che può determinare inconveniente nei controlli stradali da parte degli agenti accertatori.

Non appare necessario istituire l'obbligo di apposizione della targa del veicolo sulla copia conforme di licenza, in quanto ciò appesantirebbe le operazioni burocratiche senza apportare sostanziali benefici in fase di controllo (in Italia è stata abolita tale prassi, con la liberalizzazione delle licenze di trasporto, prima contingentate).

Cabotaggio stradale

L'attività di cabotaggio stradale è regolamentata da norme comunitarie, tuttavia molti aspetti sono lasciati alla discrezione dei singoli Stati membri, cosicché si verificano condizioni di disparità tra vettori. In alcuni Paesi (Francia) è necessario identificarsi direttamente ai fini IVA; in Italia ed in altri Paesi può essere utilizzata la tecnica dell'autofatturazione, con minori obblighi per il vettore non residente, il quale resta peraltro sconosciuto sia al fisco che ad ogni rilevazione statistica.

Restiamo convinti pertanto che anche in Italia – come in Francia – sia opportuno introdurre l'obbligo della identificazione diretta ai fini IVA.

In Germania, inoltre, vi è l'obbligo di dimostrare di essere assicurati per la merce trasportata, allorché il vettore non residente operi nei trasporti interni.

Il concetto stesso di trasporto eseguito senza disporre di una sede nel Paese in cui si opera, finisce per configurare forme di concorrenza sleale tra imprese che operano con una sede fissa e quelle che operano senza sede. Questo vale in particolare per il costo del personale, che è enormemente diversificato tra un Paese e l'altro dell'UE.

Sul concetto di temporaneità esistono posizioni diverse tra i vari Paesi: Italia, Grecia, Austria, Francia, ecc.

I trasporti di cabotaggio inizialmente sono stati ammessi per limitare i ritorni a vuoto degli automezzi in traffico internazionale. Successivamente si è voluto dare un'estensione maggiore così da autorizzare i vettori non residenti ad operare in maniera molto più consistente nel mercato interno di uno Stato membro.

Finché i costi di esercizio tra diversi operatori comunitari (UE a 15) erano pressoché gli stessi, non si sono verificate situazioni critiche; con l'ingresso dei 10 Paesi neocomunitari del maggio 2004, ai vettori di Slovenia, Malta e Cipro è stato concesso da subito di poter effettuare trasporti di cabotaggio, potendo contare su costi di esercizio notevolmente inferiori a quelli dei 15 Stati membri.

Almeno per l'Italia, ed in particolare per il Triveneto, ciò ha avuto un impatto dirompente ed ha determinato un forte ridimensionamento nel numero degli operatori delle suddette regioni.

E' evidente che il vettore più competitivo sul mercato acquisisce facilmente quote di traffico se non limitato da precise norme: si viene ad operare con i costi del Paese di origine (più bassi) in un mercato dove i costi del trasporto sono maggiori in quanto maggiori sono i costi del personale, in primo luogo.

La competizione viene falsata ed inoltre si determina una mancata reciprocità nella possibilità di eseguire trasporti di cabotaggio - da parte dei vettori dei 15 Paesi UE - nei Paesi neocomunitari a più basso reddito.

Il vettore italiano, ad esempio, avendo costi di esercizio maggiori di quelli sloveni, non risulterà mai competitivo nei trasporti interni alla Slovenia e dovrebbe lavorare sotto costo per essere competitivo almeno quanto il vettore sloveno. E' chiaro che ciò è paradossale.

E' necessario rivedere la normativa in maniera tale che il fenomeno di dumping non venga consentito. In questo modo infatti si creano turbative sul mercato dei trasporti e si creano situazioni di pirateria del trasporto.

Si potrebbe allora ipotizzare di limitare il trasporto di cabotaggio in maniera tale che il veicolo non residente non possa stazionare in maniera continuativa sul territorio di un altro Stato, né effettuare servizi continuativi per i quali è necessario disporre di una sede fissa.

I vettori che intendono operare stabilmente in un altro Paese dovranno aprire un'impresa ed affrontare gli stessi costi di esercizio operanti in quel mercato.

E' fondamentale che in ambito comunitario venga stabilito - in maniera precisa - il concetto di "temporaneità"; ciò al fine di evitare che la mancata armonizzazione di tale concetto finisca per distorcere la concorrenza tra operatori. Oggi infatti ciascuno Stato stabilisce per quale tempo massimo il vettore non residente può stazionare sul proprio territorio.

Non vi è dubbio, comunque, che qualora si mantenesse l'attuale regime, sia necessario - ai fini del controllo - un documento unificato sul territorio UE, come il logbook italiano.

Se invece la possibilità di cabotaggio fosse legata al viaggio di ritorno, sarà sufficiente disporre della CMR del viaggio precedente ed eventualmente di un documento unificato valido per il viaggio di cabotaggio.

Vi è da tenere in considerazione che l'allargamento del maggio 2004 a 10 nuovi Paesi membri ha previsto un periodo transitorio massimo di 5 anni (fino al maggio 2009) per 7 Paesi; una volta trascorso tale periodo, anche i vettori di tali Paesi potranno liberamente effettuare trasporti di cabotaggio negli altri Paesi con conseguenze prevedibilmente negative sul mercato nazionale dei trasporti, potendo essi contare su costi di esercizio prevedibilmente ancora molto inferiori a quelli sostenuti dai vettori residenti.

E' quindi necessario che i dovuti chiarimenti del caso vengano posti in essere nel più breve tempo possibile, e certamente in tempo utile per evitare il prevedibile impatto negativo sul mercato con la fine del periodo transitorio sul cabotaggio.