



## RELAZIONE

### PER IL CONVEGNO

# Verso un trasporto su strada socialmente corretto e competitivo nell'Unione Europea

**Budapest 24 - 25 gennaio 2019**

**Fabio Milloch**

**Unione Generale del Lavoro**

**Italia**

Gentilissime Signore e illustri Signori, buongiorno a tutti.

Mi preme, innanzitutto, esprimere il mio sincero e sentito ringraziamento all'organizzazione del Convegno per il gradito invito rivolto alla nostra Confederazione, come mi preme ringraziare la presidenza del Convegno e i suoi autorevoli componenti.

Rivolgo altresì un saluto cordiale a tutti gli ospiti, alle autorità e a tutti coloro che hanno reso possibile lo svolgimento di questo prestigioso incontro di lavoro.

Siamo qui anche per sottolineare l'importanza rivestita dal sistema dei trasporti per tutta l'economia del nostro pianeta. Possiamo, infatti, serenamente affermare che senza trasporti non c'è economia, quella vera.

Nel nostro continente, quello dei trasporti è un settore chiave dell'economia, che contribuisce in misura determinante allo sviluppo economico, con oltre 11 milioni di posti di lavoro in Europa, dei quali, più di 5 milioni sono occupati nel trasporto su strada.

Nel trasporto stradale si sono sviluppati dei processi di flessibilità. Una flessibilità che consente lo sviluppo di una maggiore concorrenza, interessando la qualità dei servizi. Con l'adozione di norme tecniche europee si è reso possibile il miglioramento della sicurezza.

In questo scenario si collocano le iniziative europee chiamate “Europa in movimento”, per modernizzare i trasporti e la mobilità europea.

In via preliminare occorre definire gli elementi che, a nostro avviso, devono essere posti alla base dei ragionamenti che investono sia questo come gli altri settori.

Per l'UGL si deve sviluppare ogni azione partendo da alcuni principi cardine:

la partecipazione dei lavoratori all'impresa, nelle sue declinazioni operative e gestionali, a da un tale punto intende traguardare gli aspetti legati al mondo del lavoro e alle sue evoluzioni;

guardare con spirito pro-attivo il sistema dell'impresa e concorrere con esso per tutelarne la solidità economica, tecnologica, imprenditoriale e umana, per

costruire il terreno di incontro condiviso per gli artefici delle vicende legate alle imprese;

mettere in risalto la sicurezza, intesa sia come *safety* che come *security*. La sicurezza delle infrastrutture è un altro must sul quale non si può arretrare;

impedire l'emarginazione del Sindacato, che svolge la funzione importante di elevazione e di dialogo costruttivo;

coltivare una visione, che superi la logica della politica di corto respiro;

traguardare le iniziative del Libro Bianco dei Trasporti dalla UE 2050, prendendo altresì a riferimento l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile dell'ONU.

credere nelle regole unitarie che sviluppino una visione d'insieme.

combattere le anomalie che impediscono una sana e corretta concorrenza.

coinvolgere anche il nostro settore in un processo di unitarietà sindacale, fatta di un'alleanza di carattere strategico progettuale e transnazionale.

Promuovere la tutela ambientale come una priorità di ogni azione sindacale.

Fatte salve le premesse su esposte, come Sindacato abbiamo la coscienza di riconoscere nelle capacità imprenditoriali il motore propulsore dello sviluppo e della crescita, e date le condizioni di pari opportunità, insieme al rispetto delle regole e dei diritti, non intendiamo fare la guerra pregiudizievole a chicchessia. Al contrario, intendiamo plaudire alle iniziative imprenditoriali, alle sfide innovative, alle energie sprigionate dal coraggio manageriale.

Il che non ci esime dal voler analizzare le questioni contenute nel pacchetto “Europa in movimento”.

**Sulla difficile e annosa questione legata ai tempi di guida e riposo degli autisti di camion, sembra essere intervenuto il 3 dicembre 2018 il Consiglio dell’Unione Europea, il quale ha approvato la sua posizione (orientamento generale) concernente:**

- **le condizioni di lavoro dei conducenti;**
- **le norme speciali sul distacco dei conducenti del trasporto internazionale;**

- l'accesso al mercato del trasporto merci e un'applicazione potenziata.

Avvalendosi delle più aggiornate tecnologie, migliorare la sicurezza.

Ma la sicurezza non è declinata solo dalle istituzioni, bensì anche dalla adozione di *best practices* da parte dei diversi *stakeholder*.

La normativa che dovrà scaturire dal negoziato istituzionale europeo dovrà poter offrire norme più eque per i conducenti, per le società di trasporti e una maggiore efficacia per le autorità nazionali di controllo. I conducenti professionali dovranno beneficiare delle migliori condizioni di lavoro e le società operanti in differenti Stati membri dovranno vedere realizzate sia una maggiore certezza del diritto sia meno burocrazia.

In attesa di un dispositivo europeo diverso, già diversi paesi in Europa hanno previsto apposite norme che pongono il divieto per i conducenti di autocarri ed autobus di effettuare in cabina il riposo settimanale regolare di 45 ore.

Comunque, sembra essere opinione condivisa che per garantire condizioni di lavoro adeguate per i conducenti, il riposo settimanale regolare debba essere trascorso al di fuori della cabina.

Appare del tutto evidente che l'autista si venga a trovare, in questa circostanza, in una posizione di obbligo di fuori sede.

L'impresa dovrebbe pertanto programmare il trasporto e le tappe di sosta in modo tale da poter fornire l'alloggio dignitoso all'autista; avendo, inoltre, cura di garantire la sicurezza del mezzo di trasporto, sollevando l'autista da responsabilità ultronee.

La fase di continua espansione delle attività e dei mercati necessita di una maggiore integrazione delle tecnologie, delle normative, del lavoro, dei cittadini e del Sindacato.

Un Sindacato che lavorasse, unitariamente, in questa direzione svolgerebbe un ruolo prezioso, utile e costruttivo, per lo sviluppo e per la crescita del mondo del lavoro come della collettività.

Grazie ancora per la Vostra attenzione e buon lavoro.