

Articolo 10.-

Conclusioni della ricerca eseguita nel progetto europeo MImPACT

Durante la prima metà del 2023, è eseguita una fase di ricerca sull'*Impatto di mobilità dei lavoratori nel trasporto stradale*, all'interno del progetto MImPACT, finanziato con i fondi dell'Unione europea, e al quale partecipano i sindacati, le fondazioni e le associazioni d'impresе di Italia, Croazia, Polonia, Grecia, Norvegia, Belgio e Spagna.

L'obiettivo perseguito dalla **Commissione europea** con l'approvazione di questo Progetto è: **contribuire all'implementazione dei principi chiave nel distacco dei lavoratori nel trasporto**, analizzando il distacco dei professionali nel trasporto su strada attraverso l'UE con l'entrata in vigore del **Patto di mobilità** e la nuova **Direttiva 1057/2020**, e l'impatto che esso può avere su camionisti.

L'entrata in vigore del **Patto di mobilità** ha significato l'inclusione dei cambiamenti che influiscono su camionisti internazionali, relativi ai **salari ricevuti per il lavoro che svolgono sul territorio di un altro Paese membro** che non è il loro, e al **cambiamento nelle regole di cabotaggio e di traffico terzi, essendo necessario usare le regole di distacco per i lavoratori distaccati**, il che ha causato l'aumento delle spese di lavoro che influiscono sulle spese dei servizi di trasporto, e sulla concorrenza delle imprese di trasporto nei Paesi d'origine.

In questo senso, il relativo sondaggio ci ha permesso di trarre le seguenti conclusioni delle conoscenze che i lavoratori e i datori di lavoro hanno delle nuove regole, che riassumiamo qui sotto.

Per quanto riguarda le conoscenze e l'applicazione delle prescrizioni europee e nazionali sul distacco dei lavoratori, si può concludere che:

- C'è una maggior conoscenza della legislazione europea tra i datori di lavoro che tra i lavoratori, anche se gli ultimi dicono di conoscerla in una percentuale di quasi 60%; e ambedue i gruppi affermano che le prescrizioni si applicano al settore dei trasporti nel loro Paese, anche se né lavoratori né datori di lavoro credono che tali prescrizioni garantiscano i diritti dei lavoratori.
- La mancanza di informazioni è il problema più significativo, presentato dalle attuali prescrizioni sul distacco, seguito dai problemi di interpretazione e dalla mancanza di chiarezza della norma, anche se ci sono i Paesi che si riferiscono all'applicazione incorretta delle prescrizioni dalle imprese e alla mancanza di recepimento delle prescrizioni.

Da parte nostra, nell'analisi delle conoscenze dei datori di lavoro riguardo alle attuali prescrizioni sulla mobilità europea, possiamo osservare che:

- La conoscenza della legislazione sulle operazioni che le imprese di trasporto su strada devono eseguire tra vari Paesi membri è molto bassa, appena superando il 50% in media per i Paesi partecipanti; con le percentuali bassissime nei Paesi come Italia o Polonia e con dubbi degli stessi ricercatori riguardo ai risultati ottenuti in Grecia o Croazia.
- C'è una profonda e estesa mancanza di conoscenza dell'esistenza di un attrezzo online per dichiarare i distacchi dei lavoratori (dei Paesi partecipanti, solo la Spagna e la Norvegia mostrano una conoscenza significativa)
- I registri di tachigrafo, la copia della dichiarazione di distacco e la copia del contratto di lavoro sono i tre documenti al più spesso indicati dai datori di lavoro come quelli che un conducente deve portare con sé durante il suo distacco, ignorando l'esistenza degli altri che sono obbligatori in conformità con la legislazione vigente.