



L'IMPATTO DELLA BREXIT SUL SETTORE DEL TRASPORTO MERCÌ SU STRADA

Autori:

Pietro Costa – Verónica Rodríguez

L'IMPATTO DELLA BREXIT SUL SETTORE DEL TRASPORTO MERCI SU STRADA

Autori: Pietro Costa – Verónica Rodríguez

Che cosa potrebbe davvero cambiare per il settore del trasporto?

La decisione è già stata presa e, nonostante servirà del tempo prima di vederla applicata, Londra ha chiesto al resto degli stati membri di non isolarla a livello economico. Mentre il dibattito politico si accende attorno ad **alcuni temi chiave** che riguardano l'economia, l'immigrazione ed **il futuro dell'Unione Europea** ed aumentano i dubbi e le perplessità attorno a questa decisione, abbiamo deciso di approfondire il tema per aiutarvi a comprendere appieno ciò che sta succedendo, con un occhio di riguardo per quanto riguarda il settore del trasporto.



Come siamo arrivati alla Brexit: una storia di disamore tra Europa e Regno Unito

La storia ci insegna che il rapporto tra le istituzioni europee e Londra è sempre stato **molto frammentato ed altalenante**, specialmente in relazione al disegno politico generale e alla possibilità di ottenere una riduzione del contributo britannico al bilancio. Questa ambiguità è perdurata nel tempo ed ha portato ad una situazione di sostanziale “eccezionalismo”; basti ricordare la mancata adozione della moneta unica e le numerose clausole che hanno garantito a Londra la possibilità di evitare sviluppi non graditi.

Il tentativo di “disegnare l’Europa su misura” non ha garantito un miglioramento nei rapporti, **culminando con il referendum** che ha sancito la volontà di divorziare dall’Unione Europea, espressa dalla maggioranza dei cittadini britannici con il referendum del 23 giugno 2016, che ha visto la vittoria del fronte del “Leave” con il 51,9% delle preferenze.



Continuare nella UE **48,1%**

Uscire dall’UE **51,9%**

Che cosa significa “Brexit”?

Il termine “**Brexit**” è stato coniato a livello giornalistico per definire l’**uscita della Gran Bretagna** dalle istituzioni europee, sancita in seguito al referendum del 23 giugno 2016. Il processo è iniziato ufficialmente il **29 marzo 2017** e durerà due anni. In questo periodo di tempo le due parti avranno il compito di sedersi a un tavolo e negoziare un accordo che sancisca la modalità con la quale separarsi. Ci sono due possibili scenari:

HARD

BREXIT

che prevede un’**uscita completa** dai programmi dell’Unione Europea e dal mercato unico. Abbandonandolo, il Regno Unito si priverà della possibilità di partecipare in un’area di scambio dove è prevista la libera circolazione delle persone e delle merci.

SOFT

BREXIT

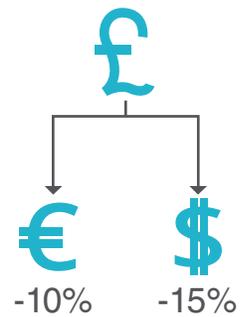
Che consentirebbe a Londra di **avere accesso ad una parte del mercato unico** e ad alcuni programmi europei senza avere gli obblighi di un Paese membro, un po’ come accade per la Svizzera o la Norvegia.

Quali saranno i riflessi sull'economia e sul mondo del lavoro?

È di fondamentale importanza ricordare che, ad oggi, il Regno Unito non è ancora uscito dall'Unione Europea, pertanto le imprese ed i cittadini europei possono ancora godere di tutti i diritti derivanti dai trattati europei.

Questo scenario **potrebbe drasticamente cambiare** nel caso in cui la Gran Bretagna riuscisse ad imporre, nei negoziati con l'Unione Europea, la linea della *"hard Brexit"*. L'abbandono delle istituzioni comunitarie in maniera *"hard"* porterebbe quasi sicuramente le aziende ed i gruppi impegnati nel settore a ridiscutere i contratti con il Regno Unito, per aggiornare la **documentazione attuale** che rispetta o chiama in causa le leggi dell'Unione Europea. L'uscita dal mercato unico e dai trattati europei porterebbe infatti la Gran Bretagna a non essere più sottoposta alla giurisdizione della Corte di giustizia europea.

L'accordo attuale, risalente al 1972 e conosciuto come *European Communities Act*, sanciva la supremazia del diritto europeo su quello britannico. Questi accordi verranno annullati dal *"Great Repeal Bill"* facendo sì che, di fronte ad un conflitto in materia legislativa su un tema specifico, a **prevalere possa essere la legge britannica**. La trasmissione dei dati potrebbe quindi diventare più complicata, così come la possibilità di ricorrere ai tribunali e alle leggi europee per impugnare una decisione locale.



Le prime notizie hanno portato ad uno scenario di **incertezza economica** piuttosto importante: le ripercussioni sull'economia britannica che sono state immediatamente visibili, con la Sterlina che ha perso notevolmente valore nei confronti del **Dollaro (15%)** e **dell'Euro (10%)**, indicando il rischio di una possibile recessione prolungata e un calo del potere d'acquisto per i cittadini inglesi.

Un'opinione diffusa è quella che ci arriva da **Ramón Valdivia**, Direttore Generale di **ASTIC**, l'Associazione del Trasporto Internazionale delle merci su strada in Spagna: "L'uscita di un paese membro del calibro del Regno Unito **non è una buona notizia per nessuno**, specialmente per le imprese che operano in quel paese o con esso. È qualcosa che ci dovrebbe far riflettere, specialmente se analizziamo la possibilità che la quantità di merci spagnole esportate verso il Regno Unito (che rappresentano un business da circa 20 miliardi di euro l'anno) possa calare a causa delle fluttuazioni del valore della Sterlina in rapporto all'Euro. È qualcosa che stiamo tenendo in considerazione, perché **il potere d'acquisto britannico potrebbe diminuire interessando così i flussi di scambio** delle merci da ambo le parti del canale della Manica".



"L'uscita di un paese membro del calibro del Regno Unito non è una buona notizia per nessuno"

Ramón Valdivia
ASTIC

A livello di tassazione non vi sarà alcun dovere da parte del Regno Unito di rispettare le direttive europee, soprattutto per quanto riguarda la libera circolazione delle merci, portando ad un **possibile aumento dei prezzi** di importazione ed esportazione dei beni da e verso il Regno Unito. Infine, esiste la possibilità che il mercato del lavoro britannico venga aperto soltanto ai lavoratori qualificati, in possesso di un regolare permesso di lavoro e di un visto per viaggiare e risiedere.

Riassumendo, un'uscita "hard" potrebbe comportare:

- ▶ Complicazioni nella trasmissione dei dati
- ▶ Maggiore difficoltà a ricorrere ai tribunali e alle leggi europee per impugnare una decisione locale
- ▶ Nessun obbligo da parte del Regno Unito di rispettare le direttive europee in materia di libera circolazione delle merci e delle persone
- ▶ Accesso limitato e specializzato al mercato del lavoro britannico, mediante un visto o un permesso eccezionale
- ▶ Possibile aumento dei prezzi di import/export dovuti all'introduzione di dazi e dogane

Il problema dei possibili costi viene sottolineato anche da **Nicolò Berghinz** di **A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile**: "*È passato troppo poco tempo. Le scelte politiche dei prossimi mesi andranno a cristallizzare le decisioni e porteranno una serie di informazioni che, per ora, non possiamo avere. Abbiamo a che fare soltanto con previsioni future nebuloze, che non hanno riscontro da nessuna parte. Sicuramente **i dubbi e i timori si concentrano sull'aspetto economico e dei costi per le imprese**, tuttavia anche in questo caso non abbiamo nessun riscontro che ci possa permettere di valutare la situazione. L'applicazione della Brexit porterà a nuove imposte, oppure a perdere dei vantaggi acquisiti tramite gli accordi europei vigenti attualmente? Non possiamo ancora rispondere. È vero che **qualcuno potrebbe aver trasferito** le proprie sedi legali e fiscali in altri paesi europei di fronte alle assenze di garanzie di permanenza, però **i numeri non sono così allarmanti** come sostenuto da alcuni. Questi scenari non si sono ancora presentati per il settore e le aziende che hanno le proprie basi logistiche in Inghilterra sono ancora in attesa di capire meglio cosa stia succedendo".*



Qual è l'opinione che si è diffusa nel settore del trasporto?

Prosegue **Berghinz**: *“Abbiamo riscontrato una certa fiducia per quanto riguarda il settore. In molti sostengono che non verrà particolarmente stravolto, anche alla luce delle elezioni inglesi che hanno portato probabilmente ad uno scenario nel quale la forza negoziale britannica è ora inferiore da un punto di vista politico. Gli imprenditori prevedono che la Gran Bretagna uscirà, **ma lo farà in maniera “soft”**, mantenendo in vita gli accordi economici vigenti e, si suppone, anche la libera circolazione di uomini e merci. Si tratta, a sensazione, di una vicenda che **porterà la Gran Bretagna ad uscire più “de iure” che “de facto”**, dando vita ad una situazione simile a quella esistente tra l’Unione Europea e la Svizzera, con la quale si lavora tranquillamente.*



“Abbiamo riscontrato una certa fiducia per quanto riguarda il settore.”

Nicolò Berghinz
A.L.I.S.

*Oggettivamente, i timori dei costi in più potrebbero poi essere risolti con qualcosa di simile alla Legge Macron francese, non tanto in termini di contenuto **quanto in termini di modalità burocratiche**: una piccola pratica che permetta all’azienda di mettere in regola i propri dipendenti che lavorano con la Gran Bretagna. Le sensazioni che abbiamo sono che **l’uscita “hard” sia più un gioco politico** e che la Gran Bretagna non abbia neppure la forza per portarla avanti. Lo escluderei tutti quegli scenari “apocalittici” non avrebbero assolutamente senso anche a livello economico e sociale. Parliamo pur sempre di un’isola che dipende dalle importazioni europee per alcune merci di largo consumo e che ha al suo interno un numero molto elevato di cittadini provenienti da paesi dell’Unione Europea”.*



Verrà a crearsi un precedente con la Brexit? Altri paesi seguiranno questa decisione?

Arrivati a questo punto, sembra evidente che le dinamiche politiche ed economiche che hanno caratterizzato gli ultimi tempi possano far propendere per una risposta affermativa. Tuttavia **vanno sottolineate le sconfitte politiche** dei partiti che maggiormente hanno sostenuto, in questi ultimi anni, la volontà di abbandonare l’Europa. Basti pensare alla recente vittoria di Macron in Francia a scapito di Le Pen, la risicata vittoria del governo May nel Regno Unito e, infine, l’affermazione dei conservatori in Olanda a scapito dei nazionalisti.

Queste indicazioni dovrebbero essere sufficienti a **permettere di scongiurare questo rischio**. Da un lato, i supposti vantaggi dell'uscita non stanno per ora pagando i dividendi che i promotori avevano auspicato e, dall'altro, le recenti tornate elettorali hanno garantito un rafforzamento delle maggioranze favorevoli all'Europa, allontanando i rischi di uscita di altri paesi dalle istituzioni comunitarie. Tuttavia, come sottolinea **Ramón Valdivia di ASTIC**, *“nel settore del trasporto non serve guardare troppo lontano dai paesi che già sono membri dell'Unione Europea per trovare **barriere protezionistiche** e tentativi di dare vita a situazioni di isolamento in paesi come Francia, Germania, Austria e Belgio”*

Anche l'Italia sta discutendo l'introduzione di normative capaci di limitare il cabotaggio attraverso le proibizioni al riposo settimanale in cabina e la legge sul distacco dei lavoratori. Tutte queste misure dovrebbero portare a nuovi scenari di competitività per i paesi europei e, come ci indica **José María Quijano** di CETM, la Confederazione Spagnola del Trasporto Merci, i paesi membri *“dovranno ora impegnarsi per indicare i possibili punti attorno ai quali riuscire a trovare una soluzione capace di apportare un grado più elevato di armonizzazione nel settore del trasporto”*.



“Bisogna riuscire a trovare una soluzione capace di portare ad una maggiore armonizzazione”

José María Quijano
CETM



Ci sono state sostanziali differenze nei flussi all'interno della Borsa Carichi di Wtransnet?

L'Italia ogni anno vende in Gran Bretagna beni e servizi per un totale di oltre 24 miliardi di euro, che rappresentano il 5% dell'export nazionale. Siccome il processo è appena iniziato, il risultato della nostra inchiesta non ha portato a risultati particolarmente rilevanti. *“I feedback che abbiamo non sono distanti dalla situazione descritta. **La Brexit non è in atto in questo momento, non ha manifestato alcun effetto giuridico sul trasporto e sulla logistica, nel senso che si opera regolarmente perché non è ancora successo niente di rilevante**”*, osserva **Nicolò Berghinz**.

Sarà interessante comunque continuare a seguire e a monitorare l'intero processo per poter cogliere qualsiasi modifica allo stato attuale delle cose. Riassumendo, ciò che emerge è che, nonostante Londra abbia invocato l'articolo 50 del Trattato di Lisbona, questo non abbia portato a nessuna complicazione per l'attività dei nostri clienti. Non sono cambiati i flussi di lavoro, né dal Regno Unito sono arrivate indicazioni particolari che possano lasciar presagire a modifiche imminenti. A conferma di quanto appena detto, i dati riguardanti l'offerta di carichi e camion da e per il Regno Unito hanno seguito un *“pattern”* piuttosto lineare, come evidenzia questo grafico che li considera a partire dal 2015. Il referendum su Brexit, tenutosi il 23 giugno 2016, non risulta affatto essere uno spartiacque.

Esportazioni dal Regno Unito

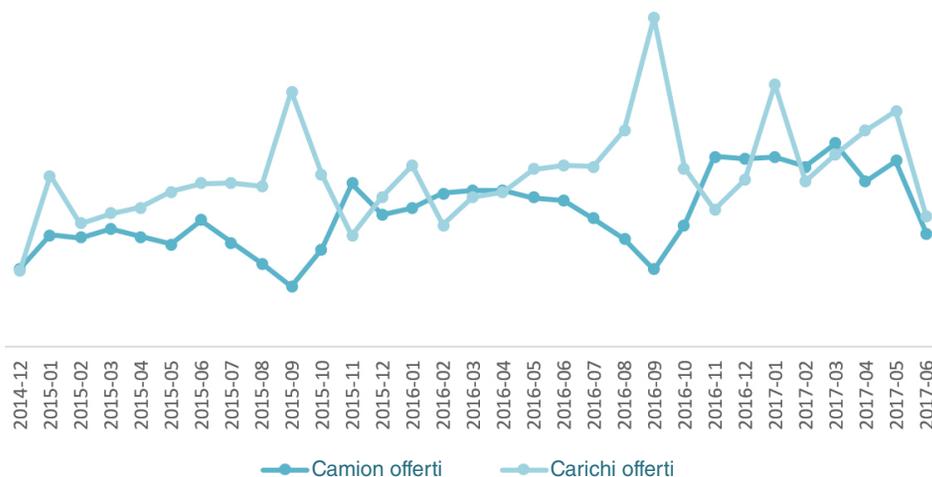


Grafico dell'offerta di carichi e camion per l'esportazione, provenienti dal Regno Unito e con destinazione nel resto dell'Unione Europea offerti all'interno della Borsa Carichi di Wtransnet.

Come si può notare, infatti, il picco di offerte di carichi nel mese di Settembre e tra Gennaio e Febbraio si ripete, indipendentemente dalla notizia della futura uscita del Regno Unito dall'Unione Europea. La decrescita nell'offerta di camion tra Agosto e Settembre rimane una consuetudine, così come la successiva crescita che culmina nel mese di Novembre.

Importazioni verso il Regno Unito

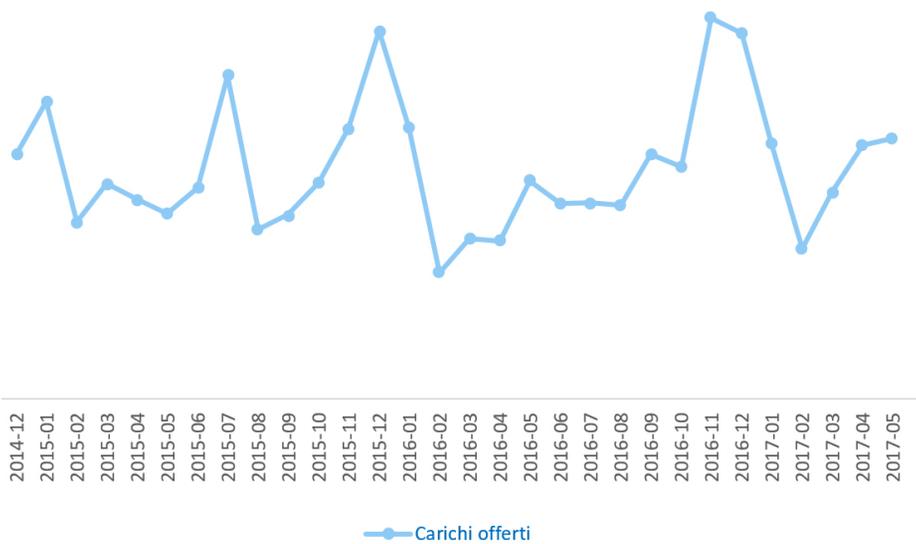


Grafico dell'offerta di carichi per l'importazione, provenienti dal resto dell'Unione Europea e destinati al Regno Unito, offerti all'interno della Borsa Carichi di Wtransnet.

Il picco di offerte di carichi che si può osservare nella parte conclusiva dell'anno, tra Novembre e Dicembre, si ripete indipendentemente dalla notizia della futura uscita del Regno Unito dall'Unione Europea, ed è seguito da una crescita in primavera che culmina tra Agosto e Settembre.



CHE COSA ABBIAMO IMPARATO?



Il Regno Unito ha iniziato un processo di **uscita dall'Unione Europea** lo scorso 27 marzo. Questa transizione durerà due anni e porterà a due possibili scenari: la "**hard Brexit**", ovvero una rottura totale, e la "**soft Brexit**", che permetterebbe a Londra di accedere a una parte del mercato unico grazie a degli accordi simili a quelli che molti paesi hanno con la Svizzera.



Per conoscere le **implicazioni** che avrà la Brexit per il **trasporto** abbiamo parlato con diversi agenti del settore, i quali concordano nel segnalare l'**incertezza** come il principale sentimento fino a che non saranno portati a termine i negoziati di uscita del paese britannico.



La **svalutazione** della **Sterlina** e la **perdita di potere d'acquisto** dei britannici potrebbero essere il preludio ad una diminuzione dei flussi delle merci tra il continente e le isole.



Anche se è troppo presto per segnalare implicazioni negative dirette dovute alla Brexit, ci stiamo confrontando con **requisiti doganali più rigidi** e con un **maggiore controllo** della circolazione dei veicoli e delle merci.



Altri aspetti potrebbero riguardare la regolamentazione del **cabotaggio**, la normativa sul **distacco dei lavoratori** e la legislazione sui **pesi** e le **dimensioni** consentite.



Le associazioni chiedono una **maggiore armonizzazione** dell'Unione Europea per poter arrivare ad una posizione comune rafforzata, prima che la Brexit possa rappresentare un precedente.



Secondo i dati che abbiamo raccolto all'interno della **Borsa Carichi di Wtransnet**, i **flussi di merce** diretti da e verso il Regno Unito ci permettono di affermare che, per ora, il processo di uscita non abbia influito sulle transazioni commerciali.

