

**COMITATO PARLAMENTARE DI CONTROLLO
SULL'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO DI SCHENGEN, DI
VIGILANZA SULL'ATTIVITÀ DI EUROPOL, DI CONTROLLO E
VIGILANZA IN MATERIA DI IMMIGRAZIONE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

24.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 APRILE 2016

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **LAURA RAVETTO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Audizione di rappresentanti dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre (Svolgimento e conclusione):	
Ravetto Laura, <i>Presidente</i>	3	Ravetto Laura, <i>Presidente</i>	3, 6, 9, 10, 11
INDAGINE CONOSCITIVA SULLA GESTIONE DEL FENOMENO MIGRATORIO NELL'AREA SCHENGEN, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE POLITICHE DEI PAESI ADERENTI RELATIVE AL CONTROLLO DELLE FRONTIERE ESTERNE E DEI CONFINI INTERNI		Brandolin Giorgio (PD)	7, 11
		Mazzoni Riccardo (AL-A)	8
		Scibona Marco (M5S)	8, 10
		Zabeo Paolo, <i>coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre</i>	4, 6, 8, 9, 10, 11

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
LAURA RAVETTO

La seduta comincia alle 8.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione attraverso il circuito chiuso della Camera dei deputati. Non essendovi obiezioni ne dispongo l'attivazione.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Paolo Zabeo, coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre, che ringraziamo per la sua presenza. Il Comitato Schengen è un comitato bicamerale, quindi è composto da parlamentari e senatori, che si occupa di verificare la corretta attuazione del Trattato e anche dei temi relativi all'immigrazione in generale. Naturalmente, quindi, è un comitato preoccupato, perché di fatto l'accordo di Schengen in questi ultimi mesi è messo in discussione dalla volontà di chiusura di alcuni Stati, da minacce di muri di filo spinato. Si tratta anche di chiusure o comunque sospensioni di Schengen già realizzate, perché da settembre 2015 otto Paesi dello spazio Schengen hanno ripristinato i controlli di frontiera alle loro frontiere interne (Belgio, Danimarca, Germania, Ungheria, Austria, Slovenia, Svezia e Norvegia), alcuni Paesi li hanno aboliti nel frattempo e

altri Paesi avevano delle motivazioni stringenti per introdurli (penso per esempio ai giorni successivi agli attentati in Francia e quindi alla necessità di chiudere le frontiere interne per evitare fughe di terroristi); però oggi come Comitato riteniamo che sia messo in discussione il principio stesso di Schengen. Noi siamo convinti che il principio della libertà di circolazione sia un valore fondante dell'Europa, siamo convinti come Comitato, al di là delle appartenenze politiche e naturalmente con le giuste distinzioni (mi spiace che oggi non ci sia il collega della Lega), che fare a meno di Schengen sia di fatto il venir meno del concetto stesso di Europa (poi qualcuno potrà essere più o meno contento di questa situazione).

Ha colpito tutti lo studio della CGIA di Mestre relativo al possibile impatto economico di una chiusura delle frontiere interne. Sappiamo che l'unico modo per « salvare Schengen » è il controllo delle frontiere esterne, nessuno qui ritiene che si possa non gestire il flusso verso le nostre coste, però vorremmo anche poter dimostrare che non può essere penalizzato Schengen perché c'è un'incapacità di gestione dei flussi, che non voglio attribuire a un Governo piuttosto che a un altro, ma voglio attribuire allo sforzo che deve fare l'Europa in questo tipo di gestione.

Secondo il vostro studio, almeno a quanto risulta da alcuni estratti presi dagli uffici, per l'economia italiana si potrebbe verificare una ricaduta economica negativa complessiva tra i 5,1 e 10,3 miliardi di euro l'anno, pari ad un impatto sul nostro PIL variabile tra lo 0,8 e lo 0,6 per cento.

Secondo la Commissione europea i controlli di frontiera temporanei non solo ostacolano la libera circolazione, ma comportano anche costi economici. La Commis-

sione europea ha stimato che il pieno ripristino dei controlli di frontiera nello spazio Schengen genererebbe costi diretti immediati tra i 5 e i 18 miliardi di euro l'anno, pari allo 0,05 e allo 0,013 del PIL europeo. Nel caso in cui persistano le gravi carenze nei controlli ai confini esterni dell'UE, come per esempio accaduto in Grecia (ora sappiamo che la Grecia si sta mettendo in regola), alla data del 13 maggio prossimo la Commissione europea ipotizza anche l'attivazione dell'articolo 29 del Codice delle frontiere Schengen, che consentirebbe la reintroduzione dei controlli alle frontiere interne fino a due anni. Le chiediamo quindi se ci conferma questi numeri, come sia stato condotto il vostro studio, se abbiate delle stime dei danni economici derivanti anche solo dall'attivazione dell'articolo 29 e quindi a due anni e comunque in una situazione di raccordo degli Stati su una sospensione di Schengen, e, poiché lei rappresenta qui le piccole e medie imprese, quali siano i settori che subiscono l'impatto. Bisogna infatti spiegare, perché non è ben compreso, che Schengen è relativo alla libertà della circolazione delle persone, ma ci sono delle conseguenze anche sulle attività di importazione ed esportazione non soltanto all'interno dell'area Schengen, ma anche verso gli altri Paesi, quindi le chiederemmo di darci questo dettaglio.

Vorremmo sapere anche se possa confermarci (audiremo nei prossimi giorni il rappresentate di Confcommercio) che la sola chiusura del Brennero ha degli impatti sulle imprese e sul settore trasporto, stimate in 170 milioni di euro di perdita secca. Immagino che non abbia bisogno di secretare le sue dichiarazioni ma eventualmente ce lo dirà e interromperemo la seduta pubblica. Lascio quindi la parola a Paolo Zabeo, coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre.

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Grazie a tutti, grazie per l'invito, presidente, vi porto il saluto del nostro presidente, Roberto Bottan, che purtroppo non ha potuto accompagnarci per motivi di lavoro.

Come la presidente evidenziava, abbiamo realizzato uno studio, ovviamente è un esercizio puramente teorico, realizzato cercando di dimensionare dal punto di vista economico gli effetti di un'eventuale chiusura/abolizione/sospensione delle frontiere su tre settori: il settore strettamente economico, quindi produttivo, manifatturiero e trasporti, il turismo giornaliero/*weekend* e i lavoratori transfrontalieri. Questi sono i tre settori che abbiamo cercato di analizzare. Siamo giunti a questi risultati ricalcando la metodologia realizzata da due elaborazioni effettuate da due importanti centri studi, uno francese e uno tedesco, che a loro volta hanno cercato di capire, di analizzare, di individuare gli effetti di un'eventuale abolizione di Schengen per la Germania e per la Francia (eventualmente vi farò avere il testo ufficiale). Noi siamo partiti dall'ipotesi che se i Paesi dell'UE decidessero di ripristinare i controlli ai confini per contrastare la pressione migratoria dei profughi provenienti dal sud-est dell'Europa per l'economia italiana si potrebbe verificare una ricaduta economica negativa fino a circa 10 miliardi di euro all'anno. Questo è l'importo massimo.

Il settore maggiormente colpito ovviamente sarebbe l'autotrasporto, i TIR vedrebbero allungarsi notevolmente i tempi di ingresso e uscita dalle frontiere, con un conseguente aumento del prezzo delle merci importate ed esportate. Secondo uno studio redatto dall'associazione degli autotrasportatori del Belgio, ogni ora di lavoro in questo settore costa mediamente 60 euro, con un ritardo di due ore soltanto è stato stimato un aumento dei noli del 10 per cento, che ricadrà in tempi così relativamente brevi sul settore stesso dell'autotrasporto, nel medio e lungo periodo sui costi e quindi sui prezzi dei prodotti e di conseguenza sul consumatore finale. Si tenga presente che il 75 per cento del commercio intraeuropeo avviene su gomma e secondo i dati di Alpinfo, l'Ufficio federale dei trasporti svizzero, sono circa 90 i milioni di tonnellate di merci che annualmente transitano lungo i principali valichi dell'arco alpino e quindi ci vedono tutti interessati come sistema Paese. Nel dettaglio, nel Monte

Bianco transitano 8,3 milioni di tonnellate di merci all'anno, nel Gottardo 9,3, nel Frejus 10, a Tarvisio 15,2, a Ventimiglia 17,3, nel Brennero 29, quindi, stando alla notizia che l'Austria sta probabilmente ripristinando la barriera al Brennero, un terzo del commercio che entra ed esce dall'Italia nei valichi alpini è riconducibile al Brennero.

L'eventuale sospensione dell'area Schengen avrebbe delle ricadute molto negative sull'autotrasporto, che assieme l'edilizia è stato uno dei settori più colpiti dalla crisi. Secondo la nostra elaborazione su dati Infocamere, Movimprese, che è il settore statistico dell'Unioncamere, delle Camere di Commercio a livello nazionale, tra il 2009 e il 2015 il numero complessivo delle aziende in questo settore dell'autotrasporto è sceso di oltre 22.000 unità, al 31 dicembre 2015 in Italia erano attive 86.600 imprese. Le aree territoriali più colpite da questa moria sono state quelle di confine. Nel Friuli-Venezia Giulia la contrazione delle imprese dell'autotrasporto è stata del 27,1 per cento, in Piemonte del 25,3, in Liguria del 24,4, in Lombardia del 23,4, nel Trentino Alto Adige del 21,8, in Veneto del 19,8. In queste aree di confine è maggiore la presenza di vettori stranieri, provenienti in particolare dai Paesi dell'est, che da anni praticano una concorrenza sleale nei confronti dei nostri operatori, non rispettando i tempi di guida, le normative in materia di cabotaggio e conseguentemente in materia di tariffe.

Ovviamente la crisi è stata molto forte per tutti i settori e in particolare per l'autotrasporto, perché con una caduta del PIL di oltre 7 punti percentuali negli ultimi otto anni è chiaro che meno si produce e meno merci ci sono da trasportare, quindi il settore è andato particolarmente in crisi. In più c'è questa concorrenza sleale, che soprattutto nelle aree di confine a nord-est viene praticata dai vettori provenienti dai settori dell'est, che non rispettano i tempi di guida, le normative in materia di cabotaggio e praticano tariffe stracciate per cui la partita è già persa in partenza.

L'eventuale ripristino dei controlli frontalieri sarebbe quindi un grave danno per il

settore. I risultati negativi interesserebbero anche le imprese manifatturiere italiane, in particolare quelle del nord-est, che lavorano con consegne giornaliere *just in time* verso i Paesi del nord Europa. A causa dei ritardi nelle consegne legate al ripristino dei controlli potrebbero rischiare di pagare penali salatissime, con il pericolo di perdere anche le commesse. Ricordo che le produzioni *just in time* sono produzioni senza scorta e senza magazzino, di fatto il magazzino sono i mezzi di trasporto che circolano; ricevi la commessa ieri sera e già domani devi consegnare, quindi sincronizzare i tempi è estremamente difficile, e se hai delle code alla frontiera tutto diventa molto più difficile.

In seguito all'eventuale reintroduzione dei controlli non mancheranno delle ricadute macroeconomiche sul lungo periodo, come ad esempio la riduzione del potere d'acquisto delle famiglie e il calo dei consumi interni dovuto all'aumento dei prezzi dei prodotti. A fronte di questo scenario, i costi complessivi in capo all'autotrasporto e in generale all'economia potrebbero oscillare tra i 4,8 e i 9,8 miliardi di euro all'anno, quindi 10 miliardi complessivamente. Vi ho fatto un *range* tra 4,8 e 9,8 perché, come vi spiegherò più avanti, nella metodologia di calcolo abbiamo individuato due scenari, uno scenario dove i controlli sono meno invasivi e uno scenario dove i controlli sono invece più stringenti. Questo è il settore economia/autotrasporto.

Abbiamo poi analizzato gli eventuali effetti che potrebbe avere sul turismo, in particolare sul turismo giornaliero e quello ovviamente legato ai *weekend*. Questo potrebbe scoraggiare molti turisti provenienti dalle aree Schengen ma non solo, inducendoli a decidere di non trascorrere qualche giorno di vacanza in Italia a causa del ripristino dei controlli e dei tempi d'attesa. Il danno per la nostra bilancia turistica potrebbe variare tra i 230 e i 465 milioni di euro all'anno. Anche qui c'è moltissima preoccupazione da parte degli operatori turistici; io vengo dal Veneto, che è la prima regione turistica in Italia, c'è molta preoccupazione tra gli operatori del Lago di Garda e soprattutto delle spiagge venete.

Solo per farvi un esempio molto banale, da Vienna a Bibione piuttosto che a Caorle o Jesolo, spiagge che tradizionalmente sono battute dalla popolazione di lingua tedesca (d'estate spopolano i tedeschi, gli austriaci, ma non solo) sono quattro ore di auto, quindi, se si parte alle 6.00 da Vienna, alle 10.30 si è già sotto l'ombrellone. Potete capire che, se uno si sposta per due o tre giorni ed è costretto a fare un paio d'ore di coda al valico, probabilmente non ci viene.

Abbiamo analizzato infine i lavoratori frontalieri. Anche qui è ovvio che l'istituzione delle barriere per chi lavora fuori confine si tradurrebbe in code da sostenere almeno due volte al giorno, quindi anche qui abbiamo stimato tra i 50 e i 105 milioni di euro, quindi complessivamente fino a 10 miliardi, fino a 9,8 in capo all'autotrasporto e all'economia, fino a 100 milioni il settore frontaliero, fino a 465 milioni il turismo.

Possiamo quindi concludere che complessivamente l'eventuale abolizione/sospensione di Schengen potrebbe costare tra i 5 e 10,3 miliardi di euro, pari a un impatto sul PIL che oscilla tra lo 0,3 e lo 0,6 per cento. Come vi dicevo, questa forchetta è dovuta al fatto che abbiamo tenuto conto di controlli meno invasivi e di controlli invece molto più stringenti. Come citava la presidente in apertura, sono già partite esperienze di controlli alle frontiere. Dallo scorso gennaio la riattivazione dei controlli voluta dalla Svezia sul famoso ponte Oresund, che collega Copenaghen a Malmö, ha allungato i tempi di percorrenza di quasi un'ora, con un costo per i pendolari di circa 150.000 euro al giorno. Il blocco a singhiozzo attivato in questi ultimi mesi dal Belgio sui confini francesi ha invece allungato le code di trenta minuti, atteso che penalizza soprattutto il settore dell'autotrasporto. Ovviamente i controlli riguarderebbero il trasporto merci non solo su gomma ma anche su ferro, anche se la maggioranza delle merci (quasi il 75 per cento) viaggia su gomma.

Esprimo una valutazione di carattere generale/politico: senza l'accordo Schengen l'Europa non sarebbe più la stessa e non potremmo più parlare di mercato unico, si

tornerebbe indietro di vent'anni, con il dubbio che dopo lo stop alla libera circolazione delle merci e delle persone prenda sempre più corpo la tentazione di eliminare anche la moneta unica. Come piccoli imprenditori soprattutto in territori a fortissima vocazione all'*export* siamo molto preoccupati, c'è una grande incognita anche per quanto riguarda il referendum di giugno in Gran Bretagna sulla possibile uscita. Questo potrebbe avere un contraccolpo negativo molto pericoloso. L'istituzione dei controlli al Brennero, oltre al danno effettivo, potrebbe creare anche situazioni particolari per il nord-est, perché l'altro valico importante è quello di Tarvisio verso l'Austria, verso il centro Europa, quindi siamo molto preoccupati.

PRESIDENTE. Posso fare una domanda sulla moneta unica? Visto che alcuni sostengono che l'euro è un problema perché ha una forza magari troppo incisiva per l'*export*, ci spiega invece bene quali sono le preoccupazioni, oltre ai disastri in altri settori, in particolare sull'*export*?

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre.* Innanzitutto sgombrerei il campo da un equivoco di fondo: il problema della crisi che sta vivendo l'Italia e in generale l'Europa è legato non all'euro, come qualcuno ci vuol far credere, ma alle politiche monetarie che sono state adottate in questi anni. Se si continua nella politica di austerità e di rigore, l'euro c'entra poco, se non nulla, e il problema è invece che in questi anni di profonda crisi abbiamo assistito a un fortissimo taglio della spesa sociale, soprattutto non quella improduttiva ma quella a favore degli investimenti (abbiamo perso 30 punti percentuali di investimenti dall'inizio della crisi), e soprattutto della spesa nei confronti di chi versa in situazioni di difficoltà e di disagio. Vi è stato inoltre un fortissimo aumento delle tasse. Questo è successo in Italia e in gran parte d'Europa, e sono queste le politiche sulle quali bisognerebbe fare una battaglia molto forte e decisa, non è tanto l'euro di per sé, che tra l'altro è stato molto vantaggioso per i tassi scivolati a zero. Il pro-

blema è che molte imprese non hanno investito, hanno fatto un altro tipo di operazioni in questi quindici anni di moneta unica. Siamo preoccupati perché è chiaro che nel breve periodo avremo magari anche dei vantaggi in termini di esportazione con un eventuale ritorno alla lira, però tutte le materie prime le pagheremmo in dollari e quindi credo che sarebbe un dramma. Gli imprenditori lo sanno e l'hanno capito benissimo.

Continuando nell'analisi del nostro rapporto, dicevo dell'oscillazione tra 5,1 e 10,3 miliardi, così suddivisi: 4,8-9,8 miliardi per quanto riguarda aumento dei prezzi e merci, 50-105 milioni per i lavoratori frontalieri, 230-465 per quanto riguarda i turisti internazionali. La metodologia di calcolo è stata quella realizzata da due centri studi, *France Stratégie*, che è un *think tank* vicino al Governo francese, e il centro studi Prognos AG per conto di Bertelmann Stiftung. Per quanto riguarda la dimensione economica dei danni sull'economia e sull'autotrasporto è stato preso come indicatore la mancata crescita derivante dall'aumento dei prezzi all'importazione. Le due variabili sono l'aumento dell'1 per cento e l'aumento del 3 per cento stimato dai tedeschi, ma noi abbiamo fatto una forchetta più ristretta, molto prudentiale, all'1-2 per cento. Il maggior costo subito dai frontalieri è stato valutato soprattutto in base a quelli che si recano in Svizzera che rappresentano la cifra più consistente, mentre gli altri non hanno una dimensione statistica di rilievo, e poi abbiamo visto la spesa per i turisti. In sintesi, per quanto riguarda la minore spesa dei turisti, sono stati presi i giorni di pernottamento, quindi zero, giornaliero, uno, due e tre, e la spesa dei turisti nell'area Schengen in Italia nel 2014 da zero a tre notti di pernottamento ammonta a 5,6 miliardi. Abbiamo fatto uno scenario più favorevole, con controlli meno invasivi, con una riduzione di spesa del 4 per cento, e una riduzione dell'8 per cento sullo scenario con controlli più stringenti e ne è risultata la forchetta 233-465. Per quanto riguarda invece il costo sostenuto dai lavoratori frontalieri, quelli svizzeri sono oltre 68.400, tempo addizionale alla frontiera 10

minuti scenario più favorevole, 20 minuti meno favorevole, 10 euro di costo all'ora, quindi complessivamente per 230 giorni lavorativi avremmo 53 milioni e 105 milioni.

Anche per quanto riguarda l'aspetto strettamente economico abbiamo tenuto una posizione abbastanza prudentiale: abbiamo imposto un aumento dei prezzi dell'1 per cento come ha fatto il centro studi tedesco per quanto riguarda lo scenario 1, del 3 per cento per lo scenario 2, e abbiamo tenuto il 2 per cento, quindi praticamente avevamo da 4,8 a 9,7 miliardi. Tenete presente che gli altri Paesi potrebbero avere ripercussioni molto più negative: la Gran Bretagna 17,4 miliardi, la Francia 16,1, la Germania 15,4, l'Austria 2,8, la Svizzera 1,8, la Spagna 9,2, l'Italia 9,7 miliardi, quindi complessivamente ammonterebbe a oltre 94 miliardi il costo di un eventuale reintroduzione dei controlli nell'area Schengen. Questo è un esercizio puramente teorico, ma ci ha permesso comunque di dimensionare con un approccio minimo e massimo quello che potrebbe accadere. Soprattutto nelle aree a forte vocazione all'*export* e dove la presenza turistica è molto importante c'è molta preoccupazione, è una preoccupazione ovviamente legata a scenari che difficilmente in questo momento siamo in grado di prefigurare. Grazie.

GIORGIO BRANDOLIN. Provengo dal Friuli-Venezia Giulia e quindi capisco perfettamente quanto lei ci ha illustrato, in particolare per quanto riguarda le aziende di autotrasporto; i numeri che ci ha dato confermano la crisi che abbiamo nella nostra regione e anche per quanto riguarda il turismo, perché abbiamo anche noi spiagge ovviamente frequentate da austriaci e tedeschi, Lignano, Grado e Trieste stessa che sta vivendo fortunatamente un *boom* di turisti. Prima parlavo con la presidente ricordando che, come anche lei evidenziava citando l'esempio della Svezia, ci sono già dei controlli *soft* introdotti all'interno delle frontiere interne. La scorsa settimana ho visto un interessante servizio su Sky, che raccontava come i controlli da novembre tra la Germania e l'Austria, tra Innsbruck e Monaco, già ci sono e sono gli stessi che

l'Austria sta predisponendo sul Brennero. Di questi controlli *soft* già esistenti (non il ripristino totale del controllo di confine come in passato) avete già tenuto conto, avete dei numeri? Lei ci ha parlato della Svezia, citando quel bellissimo ponte che ingegneristicamente è eccezionale, ma ha dei numeri?

Sui lavoratori transfrontalieri voi avete fatto riferimento (giustamente perché sono il numero più cospicuo) a quelli con la Svizzera, però abbiamo anche parecchi italiani che si recano in Austria e Slovenia e soprattutto sloveni e croati che vengono da noi giornalmente, e anche quello potrebbe diventare un costo.

Sul discorso delle aziende di autotrasporto lei vede in questo ultimo anno una ripresa sulla direttrice di camion est-ovest Venezia Trieste – Lubiana Fiume piuttosto che su Tarvisio e sul Brennero? C'è una ripresa in atto rispetto anche al PIL, ha delle evidenze che sulla direzione est-ovest che interessa il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia ci sia un aumento di traffico e quindi di merci?

MARCO SCIBONA. Al di là della posizione politica riguardo al ripristino dei controlli o no, oggi si parla di questioni economiche e quindi andiamo a valutare questo aspetto. Non ho capito quale sarebbe l'impatto della concorrenza degli autotrasportatori dell'est, perché di fatto anche loro subirebbero gli stessi controlli, quindi sarebbe comunque annullato lo scarto tra gli autotrasportatori italiani e quelli dell'est, quindi le chiederei di specificarlo meglio.

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, questa chiusura delle frontiere non può essere vista anche come un'opportunità per ribilanciare il tutto su ferro?

RICCARDO MAZZONI. Io volevo ampliare un po' il discorso, se la presidente me lo consente, nel senso che il vostro studio è molto chiaro, ma vorrei due specifiche. L'*export*: il saldo commerciale nel 2015 per l'Italia è stato di 45 miliardi, avete calcolato quale sarebbe il danno sull'*export*? Dal punto di vista della perdita di

PIL quali sarebbero le regioni italiane più colpite? Avete fatto anche una divisione della perdita di PIL per regioni? Schengen non è stato ancora sospeso, però i controlli sono stati rafforzati. C'è già un danno economico quantificabile? Se verrà sospeso Schengen fra Italia e Austria, quale sarà il danno per l'Italia da questa specifica chiusura fra Italia e Austria?

Vorrei allargare il campo perché, siccome l'Unione europea è in preda a un sommovimento abbastanza forte, avete uno studio sull'impatto dell'immigrazione sul nostro Paese? Si dice da una parte che l'immigrazione è un dono (Papa Francesco), dall'altra che non possiamo permettercela oltre un certo livello. L'Italia di quanti immigrati ha bisogno ogni anno? Si afferma che senza immigrati da qui al 2030 l'Europa e l'Italia non sarebbero più in grado di pagare *welfare* e pensioni a chi ne ha diritto, perché a natalità zero c'è bisogno di immigrati, ma si leggono studi molto diversi di chi sostiene che gli immigrati siano una risorsa e di chi afferma che siano un danno.

Un'ultima domanda completamente fuori da Schengen che però ha una sua valenza: la Brexit che danno causerebbe all'Europa e nello specifico all'Italia, se si verificasse? Mi rendo conto che sono andato fuori dal seminato, però sarebbe utile, se lei avesse degli studi su questi settori, avere un'idea precisa di quanto sta per succedere. Grazie.

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Cerco di rispondere sinteticamente a tutte le domande. Lavoratori transfrontalieri: noi abbiamo analizzato solo quelli italiani in Svizzera, che, come vi dicevo, sono 68.500. Questi rappresentano la parte preponderante dei frontalieri italiani, sui quali è statisticamente possibile avere informazioni complete. La valutazione dell'impatto di altri frontalieri italiani è comunque trascurabile ai fini di questa analisi, nel senso che non ci sono dati statistici, gli unici sono quelli con la Svizzera, per cui siamo riusciti a definire solo questo, ma gli altri hanno un peso molto contenuto.

L'autotrasporto: sì, abbiamo visto che sulla tratta Venezia-Trieste c'è un aumento dei volumi di traffico e questo è sicuramente positivo. Va però ricordato che, almeno per quanto ci riguarda, la crescita c'è, è ancora molto timida e fragile, però a nostro avviso è puramente statistica, perché le famiglie e soprattutto le imprese che lavorano per il mercato domestico non la sentono ancora. Si tratta di una ripresa fortemente trascinata dall'*export* che in questi anni ha tenuto, nel 2015 abbiamo avuto un aumento di quasi il 5 per cento, però il grosso problema della nostra economia è che i consumi delle famiglie, i consumi interni sono ancora molto contenuti anche se c'è qualche segnale. Le piccole imprese sono la stragrande maggioranza del nostro tessuto produttivo, ricordo che il 98 per cento delle aziende d'Italia ha meno di 20 addetti, quindi stiamo parlando di artigiani, commercianti, microimprese, partite IVA, lavoratori autonomi, e questi lavorano per il mercato domestico, per le famiglie vicine al proprio negozio, alla propria attività, quindi, se non ripartono i consumi interni, l'economia reale del Paese ne risente. Va anche detto che i segnali di crescita sono stati trainati soprattutto dai beni durevoli, quindi ha ripreso in maniera molto importante il settore dell'auto, hanno ripreso gli elettrodomestici bianchi e neri, la mobilia grazie anche agli incentivi, e questo è sicuramente positivo, ma è riconducibile ad alcuni distretti, ad alcune aree, non in maniera estremamente diffusa.

L'impatto della concorrenza dei trasportatori dell'Est è stato molto violento per i nostri autotrasportatori. Adesso la situazione, grazie al calo del petrolio e conseguentemente del prezzo del carburante alla pompa, si è attenuata, ma fino a due, tre anni fa avevamo variazioni di prezzo tra un trasportatore che veniva dalla Croazia o dalla Slovenia e un nostro del 40-50 per cento. Figuratevi che i trasportatori sloveni e croati (per non parlare dei bulgari) venivano con due serbatoi, facevano il pieno di là e correvano di qua anche per dieci o quindici giorni, quindi questi viaggiano a 0,70-0,80 euro a chilometro e i nostri praticamente non possono stare al di sotto

dell'1,10! Questo per il livello di tassazione, per i costi di gestione, per il costo del lavoro estremamente elevato, per tutta una serie praticamente di zavorre e di aggravii che i nostri hanno. La concorrenza sleale di questi operatori è però fatta soprattutto sui tempi di guida, perché non c'è alcun rispetto dei tempi di guida, laddove un autotrasportatore italiano può correre per quattro ore e mezzo e fermarsi tre quarti d'ora, riprendere quattro ore e mezzo e fermarsi poi altre otto ore, a meno che gli autisti non siano due, e ha un massimo di quarantotto ore alla settimana.

PRESIDENTE. Scusi, può ripetermi questo passaggio?

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Quattro ore e mezza, stop di tre quarti d'ora di riposo, riprende altre quattro ore e mezza e poi deve fare otto ore di riposo, per un massimo di quarantotto ore settimanali.

PRESIDENTE. La regola, che immagino sia europea, dovrebbe essere rispettata da tutti.

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Non è rispettata.

PRESIDENTE. Cioè Slovenia no, Croazia no...

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Non rispettano i tempi di guida, è un dato di fatto. Il problema è che i controlli sono ancora molto lievi, anzi spesso si controllano più gli italiani che gli stranieri, perché fermare un bulgaro o un ungherese diventa un problema per i nostri operatori della polizia perché rapportarsi con loro causa qualche problema, quindi vi suggerisco di rapportarvi con la polizia stradale che potrà illustrarvi questi problemi. C'è anche il grosso problema del mancato rispetto della normativa in materia di cabotaggio. Le nor-

mative europee prevedono che un operatore straniero possa fare ad esempio Lubiana-Torino, scaricare e restare qui per due o tre giorni ma poi deve ritornare, mentre questi si fermano qui anche dieci o quindici giorni, quindi i nostri committenti, che sono soprattutto grandi aziende, hanno tutto l'interesse a farli lavorare, perché hanno prezzi più stracciati dei nostri.

MARCO SCIBONA. Rispetto all'eventuale blocco Schengen...

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Non c'è un blocco, c'è un controllo.

MARCO SCIBONA. Nell'eventualità che avvenga di nuovo un controllo di frontiera...

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Il controllo è che ti aprono il camion, guardano se trasporti immigrati...

MARCO SCIBONA. Questo è chiaro, ma non ci siamo capiti a monte: nel momento in cui dovesse ripresentarsi un controllo anti-Schengen, la concorrenza sarebbe univoca...

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Potrebbe essere invece che, visto che ci sono i controlli, gli stranieri rimangano in Italia più di quanto dovrebbero, perché, dal momento che entro in Italia mi conviene rimanere a lavorare magari per quindici giorni invece di una settimana, creando tutta la serie di problemi che vi dicevo prima. Il problema è che la concorrenza purtroppo è « condizionata » dal committente, che trova molto più conveniente far correre uno straniero e non un italiano perché risparmia. Ovviamente però lo straniero non rispetta le norme e le regole.

PRESIDENTE. Non voglio entrare nella polemica, ma, detto questo, ci sarà anche una responsabilità del committente nel verificare che questo rispetti le regole, quindi se il committente è italiano è anche suo onere verificarne il rispetto...

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Al committente italiano interessa relativamente, la responsabilità penale è dell'autotrasportatore e il committente non può farsi carico del fatto che questo lavora per otto ore piuttosto che quanto dovrebbe, costa meno e punto.

PRESIDENTE. Dovremmo fare una riflessione giuridica...

PAOLO ZABEO, *coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre*. Il passaggio da gomma a ferro sarebbe auspicabile, ovviamente comporta una serie di approfondimenti logistico-infrastrutturali che non è il caso di elencare, però i controlli almeno in via teorica vengono fatti anche sui trasporti su ferro e navali, quindi su tutto. *L'export* potrebbe subire dei danni per le ragioni di prima, soprattutto in regioni che hanno una vocazione all'esportazione più forte di altre (Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Piemonte e tutto il Nord) questo costituirebbe un problema, ma non abbiamo dati per quantificarlo.

La chiusura del Brennero: dicevo prima che, su circa 90 milioni di tonnellate di merci, circa 30 sono assorbite dal valico del Brennero, quindi un terzo, quindi capite benissimo che si colpisce proprio quello più importante. Si parla di 170 milioni, alcune associazioni hanno dimensionato questo fenomeno, non so come si sia arrivati a questo dato ma lo prendiamo per buono.

L'impatto dell'immigrazione sul *welfare* e sulle pensioni: è un ragionamento molto complesso che ci porterebbe via tutta la mattinata. In sintesi, l'immigrazione regolare è un investimento e un vantaggio in un Paese come il nostro che sta invecchiando paurosamente e in cui sono oltre 5 milioni,

quindi la presenza degli immigrati è sicuramente un vantaggio per il Paese Italia. Tenete presente che in questi otto anni di crisi le categorie che hanno risentito maggiormente della perdita del posto di lavoro sono state le classi sociali più deboli (donne, giovani e stranieri). Il grosso problema è la presenza degli irregolari, di chi sbarca il lunario facendo un po' di tutto, spesso alla mercé di organizzazioni criminali. Farei quindi una distinzione netta tra regolari e irregolari, ovviamente non puoi cancellare gli irregolari perché comunque ci sono e ci saranno sempre, ma bisogna contenerli in maniera più significativa...

PRESIDENTE. Scusi, quindi non c'è uno studio della CGIA (credo fosse questa la domanda del senatore Mazzoni) per cui si dice al netto di quanti sono già regolari nel nostro Paese, quindi impiegati, quale sia la capacità di accoglienza e assorbimento numerico di arrivi potenzialmente regolari?

PAOLO ZABEO, coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre. No, non abbiamo questo dato e nemmeno siamo in grado di quantificare cosa succederebbe nel caso in cui la Gran Bretagna uscisse dall'Unione europea. Credo però che, al di là del danno economico, l'effetto dirompente sarebbe di natura politica.

PRESIDENTE. Comunque il dato che ci avete fornito su Schengen è fondamentale. Sulla domanda di Scibona sul trasferimento dell'autotrasporto da gomma a ferro, lei ci ha spiegato che la chiusura di Schengen impatterebbe anche sul trasporto ferroviario...

PAOLO ZABEO, coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre. Sì, i controlli si farebbero anche sulle tratte ferroviarie. Sa-

rebbe auspicabile trasferire su ferro una quota parte del trasporto su gomma per tutti gli effetti positivi che questo avrebbe in termini di inquinamento e di sicurezza per le nostre strade. Il nostro Paese però (lo dice non la CGIA di Mestre, ma l'ultimo DEF che il Governo ha presentato) sconta un deficit logistico-infrastrutturale, che significa mancanza di porti, aeroporti, grandi infrastrutture viarie, per 40 miliardi di euro all'anno. Le imprese quindi si sobbarcano un deficit infrastrutturale di 40 miliardi di euro all'anno. Capite benissimo che è estremamente difficile soprattutto per chi opera nei mercati stranieri competere con *partner* tedeschi, francesi, spagnoli, quando, oltre a un carico fiscale eccessivo (4 punti in più rispetto alla Germania, 6 punti in più rispetto all'Olanda, 9 punti in più rispetto alla Spagna, 13 punti in più rispetto all'Irlanda), si ha anche questa zavorra di 40 miliardi di euro.

GIORGIO BRANDOLIN. Se posso aggiungere, sul Brennero è in corso di costruzione, come lei sa, la famosa galleria di 64 chilometri proprio per trasferire da gomma a ferro gran parte delle merci.

PAOLO ZABEO, coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre. Rimane ancora uno spaventoso deficit strutturale.

PRESIDENTE. Scusi, abbiamo fatto un po' di dialogo, ma era interessante confrontarci con lei. Nel ringraziare Paolo Zabeo, coordinatore dell'Ufficio Studi dell'Associazione artigiani e piccole imprese (CGIA) di Mestre, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.25.

Licenziato per la stampa
il 25 ottobre 2017



17STC0026000