



OSSERVATORIO BREXIT
6 SETTEMBRE 2017

Brexit e il sistema dei trasporti:
quo vadis?

Brexit e il sistema dei trasporti: *quo vadis?*

Sommario: 1. Introduzione; 2. Settore aereo; 3. Settore marittimo; 4. Settore ferroviario; 5. Settore stradale

1. Introduzione

Prima ancora che l'esito del *referendum* del 23 giugno 2016 segnasse la realtà giuridica, economica e sociale del Regno Unito, i soggetti economicamente attivi in ambito internazionale – ma non solo – hanno iniziato a sottoporre all'attenzione del Governo inglese le proprie preoccupazioni dovute all'incertezza giuridico-economico che la *Brexit* e le sue trattative avrebbero portato in tutti gli ambiti professionali, con la conseguente volatilità dei mercati finanziari.

Con specifico riferimento al settore dei trasporti è facile immaginare come modifiche normative sulle relazioni transfrontaliere Regno Unito - Europa (e con Stati extra-Ue) possano avere pesanti ricadute sulla dimensione dei traffici commerciali britannici, essendo interessate tutte le quattro principali modalità di trasporto: aerea, marittima, ferroviaria e stradale. Il pilastro CEE che garantiva (e garantisce) la libertà di circolazione di persone, beni, servizi e capitali implica un sistema di trasporto internazionalmente “fluidò”, privo di eccessivi vincoli burocratici alle frontiere. Il verosimile ritorno a barriere doganali e accordi bilaterali, non sempre vantaggiosi, hanno suscitato forti timori in tutti i settori economici, laddove anche la modifica, in senso restrittivo, della normativa sull'ingresso nell'Isola di persone provenienti dall'Europa o da Stati terzi comporterebbe una contrazione della manodopera, anche altamente qualificata, con un prevedibile impatto negativo sul sistema produttivo anglosassone. Infatti, sebbene il Regno Unito non abbia mai aderito all'Accordo di Schengen, mantenendo una propria normativa in materia di libera circolazione delle persone, potrebbe modificare le regole di ingresso e rilascio visti, rendendo più restrittivi e circostanziati i requisiti per lo stabilimento di breve e lungo periodo sul territorio inglese¹.

¹ In base all'*Immigration (European Economic Area Act) Regulations* del 2006 e i successivi emendamenti del 2013, i cittadini europei hanno il diritto di entrare, uscire e spostarsi liberalmente nel Regno Unito. La normativa in questione riprende, infatti, la disciplina delineata nella direttiva 2004/38/CE, relativa al diritto dei cittadini dell'Unione e dei loro familiari di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri. Per ulteriori e dettagliate informazioni si rimanda a *Post-Brexit Immigration Policy. A system that supports economic growth, works for businesses, and addresses public concerns*, IoD Policy Report, ottobre 2016.

Nei seguenti paragrafi si cercherà proprio di evidenziare in breve le principali criticità che sorgeranno, verosimilmente, durante i negoziati per l'uscita dall'Unione nel settore in esame, e per ciò, appare opportuno iniziare con una schematica ricognizione della normativa europea.

La base giuridica della politica dei trasporti europea si trova nel Titolo VI – Trasporti – del TFUE, che stabilisce la natura concorrente della materia in oggetto, sebbene l'azione dell'Unione nel settore Trasporti si sia progressivamente espansa. Da quello economico ed infrastrutturale, volto a favorire lo sviluppo di un mercato unico dei trasporti e un sistema integrato ed intermodale (tra cui il sistema di reti trans-europee di trasporto e i relativi corridoi); a quello sociale, legato alla promozione di *standard* di sicurezza e diritto dei lavoratori e dei passeggeri; a quello ambientale, per una dimensione sempre più ecosostenibile dei sistemi di trasporto nel loro complesso².

In tal senso, il quadro normativo e regolatorio del Regno Unito risulta allineato, nel suo insieme, alla legislazione comunitaria e secondo le prospettive del Governo inglese, tale dovrebbe rimanere anche a seguito del cosiddetto *Great Repeal Bill*³, lo strumento giuridico con cui il Regno Unito tornerà ad essere «una nazione indipendente e sovrana», tramite la revoca della supremazia del diritto europeo su quello interno, e con cui il *Cabinet* della *Premier* Theresa May intende assicurare la certezza e la stabilità giuridica a tutti i soggetti interessati, di ciascun settore, durante la fase dei negoziati e a *Brexit* avvenuta⁴.

² In uno dei più recenti *report* presentato dalla Commissione europea e dall'Agenzia europea per l'Ambiente, si evidenzia proprio la necessità di incentivare modifiche sistemiche nel settore dei trasporti, che possano conciliare l'alto livello di sviluppo umano raggiunto e la sostenibilità ambientale dello stesso. Sull'argomento si rimanda al dettagliato lavoro di ricerca *Transitions towards a more sustainable mobility system*, Agenzia europea dell'Ambiente, *report* n. 34/2016.

³ Il *Great Repeal Bill*, pubblicato nel marzo 2017 e presentato a luglio, costituisce lo strumento giuridico con cui il Governo inglese revocherà l'*European Communities Act* del 1972 (il documento che aveva formalizzato l'adesione del Regno Unito alla Comunità europea e il conseguente primato del diritto comunitario su quello interno), e permetterà la conversione del diritto europeo in legislazione nazionale, evitando vuoti normativi, sebbene la mole degli atti in questione (oltre 12 mila) necessiterà delle modifiche tecniche, da sottoporre al vaglio parlamentare. Per evitare il "sovraccarico" delle Camere, il Governo britannico ha trovato l'*escamotage* nelle cd. *Henry VIII Clauses*, "accorgimento" giuridico che consentirebbe le modifiche degli atti in questione tramite legislazione secondaria (decreto governativo), saltando però il controllo parlamentare. Motivo per cui i Laburisti hanno minacciato di non appoggiare il *Repeal Bill* quando approderà alle Camere per la discussione e approvazione. Lo stesso atto darà, inoltre, piena giurisdizione alle Corti nazionali, che non avranno più l'obbligo di deferire in pregiudiziale alle Corti europee. Si vd. *Select Committee on the Constitution The Great Repeal Bill and delegated powers*, IX Session, 7 marzo 2017, www.publications.parliament.uk

⁴ Nonostante questo *escamotage* giuridico, il Governo della *Premier* non sembra riuscire ad esprimere una posizione unitaria sull'atteggiamento che il Regno Unito terrà durante il periodo di transizione nei confronti del mercato economico e finanziario, e l'assenza di certezza sul futuro dell'accordo sul libero scambio UK-Ue rende volubile e incerta l'attività delle *supply chains*. La Commissione europea non ha ancora ricevuto risposta al documento, pubblicato lo scorso maggio, nel quale riportava i criteri con cui definire un mercato finanziario e gli obblighi finanziari di Londra nei confronti dell'Ue durante e dopo il periodo di transizione. Da aggiungere che l'*hang Parliament* uscito dalle urne lo scorso giugno ha nettamente indebolito

Pertanto, la *main issue* del settore sembrerebbe legata soprattutto al *se* gli specifici rapporti professionali, che oggi intercorrono tra i *transport providers and businesses* inglesi e i settori interessati europei, subiranno delle variazioni (in senso negativo), e *se* sarà necessario mettere in piedi un sistema di accordi bilaterali di settore. I soggetti che guardano con maggior preoccupazione sono proprio le imprese inglesi, considerando che ciascuna modifica apportata al sistema tariffario doganale e di trasporto potrebbe causare una riduzione, anche significativa, della loro competitività nei confronti dei *competitors* europei. Tenendo conto di ciò, il Governo britannico ha assicurato di impegnarsi per mantenere i traffici commerciali il più possibile liberi e privi di attriti⁵, senza però fornire ulteriori specifiche. Secondo una serie di analisi economiche, l'ammontare degli scambi di beni e servizi tra Regno Unito e Unione europea rappresenta il 12% del PIL anglosassone e il 45% del totale degli *export* britannici; e anche per gli *import*, i 27 Stati membri sono i principali fornitori⁶. Anche in relazione ai traffici con mercati extra-ue, ci si chiede *se, post Brexit*, il Regno Unito manterrà la stessa attrattiva che possiede ora in qualità di Stato membro, blindato – nolente o volente – dalla normativa e dalle garanzie finanziarie europee⁷.

Per frenare i timori di un crollo economico legato all'uscita dall'Unione, peraltro analizzato nel dettaglio anche da un *team* dell'OCSE poco tempo prima del fatidico 23 giugno 2016⁸, analisti e professionisti vicini al Governo di Theresa May hanno fornito un'interpretazione positiva, considerando la *Brexit* un'opportunità per la rinegoziazione di accordi bilaterali di commercio favorevoli al rilancio dell'economia inglese e all'aumento dell'occupazione dei *Britons*. Non a caso, l'*establishment* economico britannico ha ritenuto opportuno presentare un nuovo pluriennale piano di investimenti nel settore dei trasporti – *Transport*

la posizione del Governo inglese, gettando ancora più fumo sulla strada dei negoziati, essendo ancora troppo incerta «la forma che assumerà la Brexit».

Si vd. *Essential Principles on Financial Settlement, Position Paper*, Commissione europea, 12 giugno 2017; *Orientamenti del Consiglio europeo (art. 50) per i negoziati sulla Brexit*, 29 aprile 2017; DUFF A., *Brexit: no ordinary third Country*, European Policy Centre, 6 luglio 2017.

⁵ *White Paper "The United Kingdom's exit from and new partnership with the European Union"*, Febbraio 2017. Il Governo britannico riporta il volume, in termini numerici ed economici, dei traffici commerciali che intercorrono tra UK ed EU, prendendo in considerazione i diversi settori interessati (alimentare, della pesca, dei servizi, anche finanziari, dell'energia, dei trasporti ecc.). Di fatto, però, ribadisce di assicurare dopo la *Brexit* accordi di cooperazione che garantiscano il più possibile gli stessi diritti e libertà di movimento ad oggi stabiliti, così parr. 8-9.

⁶ Per i dati si rimanda al *Transport Statistics Great Britain: 2016*, www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about/statistics

⁷ *Brexit impact on transportation industry*, marzo 2017.

⁸ *The economic consequences of Brexit: a taxing decision*, *OECD Economic Policy Paper*, aprile 2016, pp. 14-34. L'analisi economico-sociale dell'OCSE prevede una perdita del volume dei traffici commerciali inglesi dal 10% al 20% entro il 2030. Si rimanda, inoltre, a VAN REENEN J., *Brexit's long-run effects on the UK economy*, in *Brookings Papers on Economic Activity*, MIT, ottobre 2016, nel quale l'autore riporta, tra l'altro, i risultati di un recente modello economico con cui si è misurato il delta dell'attività commerciale britannica sia nell'ipotesi di una "*soft Brexit*" che di una "*hard Brexit*" rispetto allo stato attuale.

*Investment Strategy*⁹ – volto alla riqualificazione infrastrutturale e alla produttività dell'economia inglese, nel suo complesso, durante e *post Brexit*.

Effettuata questa breve premessa, analizziamo ora le specifiche realtà del settore Trasporti, considerando le quattro principali modalità di spostamento di merci e persone: aerea, ferroviaria, marittima e autostradale.

2. Settore aereo

Il settore aereo è quello che risulterebbe maggiormente colpito dall'*hard Brexit*, poiché l'uscita dall'Unione implicherebbe il ritiro del Regno Unito dallo Spazio aereo comune europeo (ECAA), con le conseguenti e pesanti ricadute soprattutto per il mercato delle *low cost airlines*.

Iniziando dal dato numerico, il 49% dei voli che partono dall'isola oltremarina sono diretti verso i 27 Stati membri, all'interno dei quali le compagnie aeree possono volare liberamente grazie all'ECAA. Il ritiro dall'accordo implicherebbe una rinegoziazione delle regole, adottando, ad esempio, accordi bilaterali internazionali come quelli siglati dalla Svizzera, e non solo nei confronti dell'Unione ma anche di Stati terzi, dal momento che molti dei rapporti in essere sono stipulati in qualità di membro parte dell'Unione europea (così *The EU-US Open Skies Agreement*). In relazione alla libera circolazione aerea si presenterebbe un ulteriore problema per molte compagnie, legato alle quote azionarie: la normativa europea che garantisce l'*open sky* definisce comunitaria una compagnia aerea se almeno il 50% del suo capitale azionario sia in possesso di soggetti comunitari¹⁰. Le *airlines* che perderebbero i soci di maggioranza non sono poche ed oltre ad interessare le *lowcost* Ryanair, Easyjet, Iag, anche la British Airways, Aer Lingus, Iberia e Vueling sarebbero fuori dal mercato comunitario¹¹. Andrew Haines, *CEO* della *Civil Aviation Authority* britannica, ha cercato di interpretare positivamente la *Brexit*, considerandola un'opportunità per rendere meno complessa la normativa inerente il settore e rendere più attrattivo (e competitivo) il mercato anglosassone a investitori extra-Ue. Al momento, però, le prospettive stilate non sembrerebbero assecondare la positività dell'Authority aerea.

⁹ *Transport Investment Strategy. Moving Britain Ahead, Policy Paper*, Department for Transport, luglio 2017.

¹⁰ Regolamento (CE) n. 549/2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo. Per tutti, ROSSI DAL POZZO F., *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Giuffrè Ed., 2008; si vd. Anche PIERALLINI L., *L'impatto di Brexit nel trasporto aereo europeo*, n. 16/2017, in *federalismi.it*.

¹¹ *Uk-based airlines told to move to Europe after Brexit or lose major routes*, *The Guardian*, marzo 2017. La ricerca effettuata ha evidenziato come la quota azionaria di Ryanair scenderebbe dall'60% al 40%, mentre quella di EasyJet dall'84% al 49%.

3. Settore marittimo

Secondo studi e previsioni di esperti¹², il settore marittimo subirebbe le conseguenze della *Brexit* soprattutto sul piano del cabotaggio marittimo. Stante lo specifico regime che regola il settore a livello internazionale, la separazione dal diritto comunitario non dovrebbe comportare cambiamenti significativi nella normativa di riferimento, tanto più che il Regno Unito ha sempre cercato di garantire condizioni paritarie alle navi di compagnie battenti bandiera straniera, atteggiamento avvalorato e rafforzato dalla partecipazione a consessi internazionali quali l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) e alla Commissione delle Nazioni Unite per il diritto commerciale internazionale (UNCITRAL), ecc.

Gli aspetti critici saltano, comunque, agli occhi se si riportano alcuni dei valori, in termini economici sul breve e lungo periodo, che il settore marittimo raggiunge: il 40% delle merci scambiate in Europa sono trasportate via mare e oltre il 50% dei traffici marittimi da e per il Regno Unito avviene con i 27 Stati membri¹³. Dunque, non sorprende che i soggetti interessati guardino con preoccupazione alla normativa sulla libera circolazione delle persone, sui contratti di impiego e sui controlli alla frontiera.

Riferendoci alle questioni prettamente “tecniche”, quelle che destano maggior apprensione riguardano:

- la libertà di commercio, dal momento che le navi cargo/passeggeri inglesi potrebbero perdere il diritto ad operare senza vincoli in Paesi membri che mantengono delle restrizioni/specificità sul cabotaggio¹⁴. Un ritorno all'imposizione di tariffe sugli *import-export* inglesi si qualificerebbe quale deterrente al commercio UK-EU, comportando una possibile riduzione del volume dei traffici commerciali marittimi.

- la tassa sul tonnellaggio (*Tonnage Tax*), che consente a ciascuna impresa marittima di uno Stato di determinare la base imponibile ai fini dell'imposta sulla società o sul reddito in relazione alla dimensione netta della flotta e non all'*output* dell'attività commerciale intrapresa. In caso di *Brexit*, ad esempio, si è evidenziato come il Regno Unito potrebbe recuperare le perdite commerciali, sfruttando la mancanza dei vincoli europei

¹² MEANEY A., *Brexit: the implication for ports*, Oxera, luglio 2017.

¹³ *What Brexit means for UK shipping*, ricerca promossa dalla British International Freight Association, www.bifa.org. Una nave di proprietà di un armatore stabilito in uno degli Stati membri dello Spazio Economico Europeo (SEE) può essere iscritta nel registro britannico, qualora soddisfi determinati *standard* di sicurezza e di eco-sostenibilità: poiché le navi britanniche sono considerate tra le più performanti, la registrazione comporta una serie di benefici circa i controlli portuali, come stabilito dal *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* (Paris MoU) e dal *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region* (Tokyo MoU).

¹⁴ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).

per ridurre i costi della tassazione ed incentivare lo stabilimento sul suo territorio di compagnie marittime straniere.

- l'eco-sostenibilità e la sicurezza per l'ambiente, laddove le navi operanti in acque comunitarie devono assolutamente rispettare la normativa europea e la regolamentazione IMO in materia, a prescindere dalla bandiera¹⁵. Diversamente, la Gran Bretagna potrebbe decidere di non mantenere più la normativa europea in materia di riciclaggio delle navi¹⁶, puntando piuttosto verso una maggiore concorrenzialità in quest'ambito, riducendo i costi, oggi notevoli per via degli *standard* nel processo di riciclaggio previsti dall'UE.

- l'alto livello di sicurezza portuale e marittima che deve essere mantenuta nei controlli e per il contrasto della pirateria: il Regno Unito è la base logistica dell'Operazione europea di lotta alla pirateria (*Operation Atalanta* EU NAVFOR) e tale dovrebbe rimanere fino allo scadere del mandato, prolungato di altri due anni lo scorso dicembre 2016. Per quanto riguarda i controlli portuali di frontiera, il regime di transito dipenderà dalla decisione dell'Isola, *post* uscita, di aderire o meno allo Spazio Economico Europeo¹⁷.

4. Settore ferroviario

Per quanto concerne il settore ferroviario, l'impatto della *Brexit* risulterebbe attenuato¹⁸, dal momento che l'insieme normativo europeo su sicurezza infrastrutturale e del materiale rotabile non potrebbe essere variata, per lo meno nelle parti sostanziali.

Di fatto, però, gli argomenti sul tavolo delle trattative riguardano tutti gli aspetti inerenti il settore, dall'accesso al mercato, con i servizi transfrontalieri e la catena di fornitura, alla sicurezza, agli *standard* tecnici e all'innovazione. In *primis*, si discute del Quarto Pacchetto ferroviario, il cui pilastro tecnico è stato adottato nel dicembre 2016¹⁹, e che rappresenta già una parte rilevante del sistema inglese di gestione dell'infrastruttura

¹⁵ Vista la perdurante assenza di un accordo internazionale che stabilisca un tetto massimo alle emissioni di anidride carbonica nel settore marittimo, il Parlamento europeo ha adottato il Regolamento (UE) 2015/757, che impone l'obbligo in capo agli armatori di tutte le navi con un tonnellaggio superiore alle 5.000 tonnellate lorde che utilizzano i porti dell'UE di monitorare, comunicare e verificare le emissioni di CO₂ prodotte. Pertanto, anche qualora il Regno Unito decidesse di non aderire allo Spazio Economico Europeo (SEE), la sua flotta mercantile dovrà rispettare la normativa sulla riduzione dei fattori inquinanti.

¹⁶ Regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio delle navi; *Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*, adottata nel marzo 2009. *should the UK just join the EEA?*,

¹⁷ McCRUDDEN C., *After Brexit: should the UK just join the EEA?*, The Conversation, giugno 2017; *The appeal of the European Economic Area for the UK*, The Financial Times, giugno 2017; per ulteriori approfondimenti, si rimanda a MORICONI A., *Brexit: riflessi nel settore del trasporto marittimo*, n. 16/2017, in *federalismi.it*.

¹⁸ *What is the contribution of rail to the UK?*, OXERA Research, luglio 2014.

¹⁹ Proposto dalla Commissione nel 2013 e approvato dal Parlamento europeo nel luglio 2016 (pilastro politico) e nel dicembre 2016 (pilastro tecnico), prevede una strategia integrata volta a favorire uno spazio ferroviario unico europeo, promuovendo un sistema interoperabile, competitività ed efficienza nel servizio offerto, sia passeggeri che merci, attraverso una riduzione degli ostacoli di carattere giuridico, istituzionale e tecnico tra gli Stati membri.

e dell'esercizio ferroviario, sebbene siano state sollevate critiche circa la spesa sopportata per la predisposizione di materiali rotabili atti all'interoperabilità²⁰. Di contro, sono stati evidenziati i costi, non solo i termini economici ma anche di personale qualificato, che il Regno Unito dovrebbe sopportare qualora il regime ferroviario britannico si discostasse eccessivamente dalle direttive europee. L'uscita dall'Unione implicherebbe un aumento dei pedaggi e delle tariffe, e indirettamente della competitività dell'industria ferroviaria inglese, tenendo in considerazione anche i costi relativi alla formazione di personale qualificato, che dovrebbe essere dotato di patenti apposite per la conduzione dei veicoli rotabili oltre la Manica²¹. Inoltre, ogni riduzione del personale specializzato, dato anche da una maggiore incertezza dello *status* del lavoratore europeo in UK, potrebbe comportare ritardi nella realizzazione di grandi progetti infrastrutturali, come ad esempio l'*High Speed 2*, finanziata in parte con fondi europei²². Secondo una ricerca commissionata di recente dal *Rail Delivery Group* – principale società operante nel settore ferroviario inglese – la *UK railway* impegna circa 216 mila persone e comporta una crescita economica dell'economia britannica di 10 miliardi ogni anno²³: gran parte delle compagnie ferroviarie impegnate nell'isola sono estere, facendo capo anche alle politiche governative dello Stato europeo di appartenenza²⁴. A ciò, si lega il possibile aumento delle tariffe, pari quasi al 2,3%, che verranno sopportate dalle migliaia di passeggeri giornalieri delle compagnie ferroviarie inglesi. Uno degli ambiti in cui l'*Office of Rail and Road* (ORR) avrebbe maggiore libertà di movimento è proprio quello riguardante la fissazione dei costi di accesso da parte di compagnie estere, con l'idea di stimolare una competitività tutta interna all'isola.

5. Settore stradale

Il volume dei traffici commerciali su strada tra Regno Unito e il continente europeo sono sufficienti a rendere l'idea dell'importanza che il Governo inglese dovrà rivolgere anche al settore del trasporto stradale durante i negoziati *Brexit*: più di 4,4 milioni sono i veicoli merci che ogni anno attraversano la Manica e di questi, 4

²⁰ *Impact of Competence on the UK's National Interest*, in *Review of the Balance of Competences between the United Kingdom and the European Union Transport*, febbraio 2014, pp. 27-29.

²¹ *Submission to Lords EU Internal Market Sub-Committee on the inquiry Brexit: future trade between the UK and the EU*, in *Eurostar International Ltd-Written evidence*.

²² *Transportation Risk Index 2016*, pp. 8-15. La HS2 è stata inserita come parte integrante del progetto sulle *Trans-European Transport Networks* (TEN-T), e lo strumento di finanziamento è il *Connecting Europe Facility*, che dovrebbe coprire dal 4 al 6% dei costi complessivi di costruzione. L'Alta Velocità inglese dovrebbe connettere Londra con la *West e East Midlands* (Manchester e Leeds), permettendo una riduzione delle tempistiche di percorrenza tra Nord e Sud dell'Isola fino al 50%.

²³ *Rail Industry Data*, www.raildeliverygroup.com

²⁴ *Buying local? Cross-border procurement in the EU single market*, in *Public Procurement*, luglio 2015, pp. 16-18.

milioni passano per il solo porto di Dover²⁵; lo UK esporta, in media ogni anno, 21 miliardi di tonnellate di merci verso l'Europa e ne importa circa 27 miliardi²⁶. A questi dati si devono necessariamente aggiungere quelli che registrano il personale impiegato nel settore: 290 mila gli autisti di mezzi pesanti, di cui circa 60 mila provenienti da altri paesi europei: è stato evidenziato come il Regno Unito non sia in grado di soddisfare autonomamente la richiesta di personale specializzato (anche per la prospettiva di invecchiamento della popolazione), e una problematica di questo tipo porterebbe a difficoltà di fornitura del servizio, e aumenterebbe i costi di trasporto per i produttori. Pertanto, la preoccupazione si rivolge, anche in questo ambito, soprattutto al futuro dei negoziati sulla gestione della libera circolazione delle persone, su cui aleggiava ancora gli *slogan* della campagna *Leave*, intenzionata a sottoporre a controllo e razionalizzazione l'ingresso nel Regno Unito. Infatti, venendo all'aspetto giuridico della questione, il distacco dall'Unione non sembrerebbe comportare modifiche sostanziali: il *Goods Vehicles (Licensing of Operators) Act 1995* e il *Public Passenger Vehicles Act 1981* rispecchiano gran parte della normativa europea in materia, e al di là di marginali modifiche, tali dovrebbero rimanere. Così come sembrerebbe improbabile una revoca dell'Accordo Europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (1970), contenente il Certificato di Abilitazione Professionale, e i principi chiave dei regolamenti europei n. 561/2006 e n. 651/2014 sull'utilizzo del cronotachigrafo per il monitoraggio della velocità e delle ore di guida, secondo gli *standard* della normativa Ue sul lavoro. Non si aspetta alcun cambiamento nemmeno per il rilascio e validità unica delle patenti di guida²⁷. *Last but not least*, la questione del cabotaggio (merci/persona) per il trasporto su strada²⁸, attualmente conforme alla normativa comunitaria: come per gli altri settori del trasporto, i soggetti interessati hanno espresso la loro preoccupazione affinché il Governo tenga conto di questa remunerativa attività durante i negoziati *Brexit*.

eleonora mainardi

²⁵ *To see how trade may work after Brexit, visit Dover's docks*, The Economist, aprile 2017.

²⁶ Dati statistici relativi al 2015, *International Trade in Goods*, ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php

²⁷ *Brexit: How will it affect transport?*, House of Commons, Briefing Paper, giugno 2017, pp. 28-31.

²⁸ Il reg. (CEE) n. 3118/93, come modificato dal regolamento CE 1072/2009, disciplina il sistema di cabotaggio terrestre, con il quale si intendono tutte le prestazioni di autotrasporto da parte di vettori non residenti nello Stato in cui stanno effettuando il servizio, ma che in occasione di un viaggio internazionale, operano un altro trasporto all'interno del Paese in questione prima di raggiungere la frontiera. Attività che aumenta, indubbiamente, il fatturato della ditta di riferimento.