



CONVEGNO

**LEGALITÀ CONCORRENZA E SICUREZZA
PER L'AUTOTRASPORTO ITALIANO**

Intervento di
AURELIO REGINA
Vice Presidente di Confindustria
per lo Sviluppo Economico

Gentili Rappresentanti delle forze politiche e Colleghi Imprenditori,
Signore e Signori,

desidero innanzitutto ringraziarvi della presenza e della disponibilità a discutere, in questo periodo di intenso confronto elettorale e in una fase economica così critica e ancora incerta, di un tema particolarmente importante per il nostro sistema produttivo.

Da anni le imprese pongono al centro del dibattito e del confronto di politica economica e industriale la questione della crescita e dei ritardi strutturali che la ostacolano.

Proprio recentemente Confindustria ha lanciato un "Progetto per l'Italia", nel quale ha formulato e ribadito una serie di proposte necessarie alla ripresa, da adottare nell'immediato, per dare uno

shock positivo al sistema produttivo e al Paese e riavviare l'economia e l'occupazione.

Tra queste proposte, alcune, determinanti, riguardano proprio l'assetto logistico e infrastrutturale dedicato alla mobilità delle merci, e sono basate su un approccio che integra le esigenze di investimento con quelle di regolazione dei relativi mercati dei servizi, convinti che l'efficienza logistica del nostro Sistema-Paese, stabilmente inserito nel contesto europeo e nella competizione globale, dipenda non solo dall'adeguamento delle dotazioni e delle reti, ma anche e soprattutto dall'efficienza dei mercati dei servizi di mobilità e delle imprese che vi operano.

In quest'ambito, l'autotrasporto ricopre un ruolo obiettivamente fondamentale, dovuto al fatto che la mobilità delle merci si svolge prevalentemente su strada, e anche in misura eccessiva rispetto ad altri Paesi più o meno industrializzati del nostro.

La produttività dell'autotrasporto è quindi un fattore essenziale per l'efficienza logistica del nostro sistema economico e per queste ragioni, insieme a Confetra, abbiamo condiviso l'opportunità di un Convegno specificamente dedicato a questo settore, che cogliesse l'occasione del confronto elettorale per invitare autorevoli Rappresentanti politici a discutere della sua attuale difficile situazione e dei suoi impatti negativi sulle imprese della committenza industriale e logistica.

* * *

Confindustria e Confetra hanno sempre dedicato e vogliono continuare a dedicare grande attenzione al settore dell'autotrasporto.

In questo, siamo favoriti dal fatto di rappresentare non solo la domanda industriale e logistica di trasporto stradale, ma anche importanti Associazioni imprenditoriali di questo settore; di poter condividere, al nostro interno e anche con altre importanti rappresentanze disponibili al dialogo e al confronto, una visione comune sul futuro di questo settore e proposte di riforma delle regole che ne dettano il funzionamento.

Il motivo fondamentale di questo Convegno è che queste regole, incentrate dal 2008 sulla riedizione di un sistema tariffario noto come "costi minimi", non funzionano. Né per la committenza industriale e logistica, né per lo stesso autotrasporto. Né per l'efficienza del sistema logistico e trasportistico e del sistema produttivo, né per la competitività del Sistema-Paese.

I "costi minimi" si sono dimostrati largamente insostenibili; per diversi importanti settori merceologici appaiono irrealistici se non punitivi; sono complicati da applicare e spesso sono interpretati in modo imprevedibile; non tengono conto dei rapporti tra le imprese, come la continuità, la durata, la collaborazione, le economie di scala; prescindono dall'assetto industriale del Paese e dei suoi squilibri Nord-Sud; non favoriscono efficienza, produttività e competitività dei servizi di autotrasporto. Infine, sono contrari alle più elementari logiche concorrenziali, sancite nei principi della Costituzione e del Trattato sull'UE.

Anche le motivazioni addotte a sostegno dei “costi minimi” erano e si sono dimostrate infondate: non hanno ridotto l’illegalità e l’irregolarità, non hanno eliminato la concorrenza sleale e scorretta tra gli operatori e non hanno aumentato la sicurezza stradale.

La sostanza è che i “costi minimi” vorrebbero garantire per legge reddito e remuneratività a tutti gli autotrasportatori, purtroppo anche a quelli inefficienti e irregolari, ponendo un intero settore fuori da ogni logica economica e imprenditoriale.

A tutela di questo sistema tariffario, economicamente irragionevole e inefficiente, sono state poste anche sanzioni insostenibili a carico della committenza, incentivando e moltiplicando un contenzioso abnorme, fondato su interpretazioni di norme ambigue, in base alle quali si ritiene plausibile l’applicazione dei “costi minimi” persino agli anni in cui era in vigore la liberalizzazione. In alcuni casi si è arrivati a calcolare rivalse talmente elevate, senza alcun fondamento o possibilità di contestazione, da veder persino iscrivere ipoteche sui beni immobili del committente!

Riguardo all’irregolarità, i controlli effettuati dalle autorità di Polizia dimostrano che l’incidenza delle violazioni sulle verifiche effettuate è aumentata, non diminuita. Anzi, i dati dicono che è aumentata tra i vettori italiani, che hanno i costi minimi, ed è diminuita tra i vettori esteri, ai quali i costi minimi non si applicano.

Riguardo alla concorrenza, coi “costi minimi” il nostro autotrasporto merci è diventato il meno liberalizzato tra i paesi industrializzati, con un indice di regolazione complessiva del mercato pari a 4 volte la media OCSE e un indice di regolazione dei prezzi pari a 12 volte!

Dal 2010, il nostro è il solo paese dell'UE a 27 ad avere un sistema di tariffe amministrato; nell'OCSE, oltre l'Italia, c'è solo la Turchia.

Riguardo alla sicurezza, la realtà dei fatti è molto diversa da quella che qualcuno continua strumentalmente a diffondere nell'opinione pubblica. Nel 2011, anno in cui si è esteso l'obbligo dei "costi minimi" a tutti i contratti di trasporto, il numero dei morti per incidente stradale "causati" da mezzi di trasporto merci è sì diminuito rispetto al 2010, ma è diminuito anche il trasporto, per cui la mortalità non si è ridotta, ma è aumentata del 6,9%.

Proprio l'analisi di più lungo periodo di questi dati fa comprendere una cosa importante. Tra il 2006 e il 2008, anni in cui era vigente la liberalizzazione, la mortalità sulle strade ha avuto sensibili riduzioni, mentre negli anni precedenti, con le famose "tariffe a forcella" si sono avute alcune riduzioni e spesso incrementi. Ciò non vuol dire che la liberalizzazione ha ridotto la mortalità sulle strade più dei sistemi tariffari.

La verità è che i risultati positivi sulla sicurezza sono dovuti esclusivamente alle restrizioni introdotte nel Codice della Strada, all'aumento dei controlli e all'inasprimento delle sanzioni. È sufficiente guardare i dati per accorgersi che la mortalità subisce drastiche riduzioni proprio in corrispondenza di queste iniziative, non dei "costi minimi" o della liberalizzazione.

Non basta, quindi, chiamarli "costi minimi della sicurezza" o anche "costi incompressibili della sicurezza", per giustificarli con una motivazione di interesse pubblico smentita dai fatti. In questo modo,

si inganna l'opinione pubblica, la politica e persino la giurisdizione, ma non si migliora la sicurezza stradale!

Non siamo i soli a dirlo. Lo affermano anche autorevoli istituzioni di garanzia e di tutela.

L'Autorità Antitrust ha sempre confermato nei suoi pareri la contrarietà ai "costi minimi", perché non rispettano i principi della concorrenza e non tutelano la sicurezza.

Anche a livello europeo, le politiche comuni sui trasporti hanno sempre indicato altri strumenti per rafforzare la sicurezza sulle strade: incremento dei controlli, organizzazione del lavoro dei dipendenti, formazione dei medesimi, introduzione sugli automezzi di sistemi di sicurezza.

Del resto, come dimostrato dall'interessante studio su sicurezza e "costi minimi", che verrà presentato fra poco, nessuno dei più importanti paesi europei ha adottato una regolamentazione come la nostra! E neppure gli altri!

La stessa Commissione Europea ha avviato una procedura informativa sul sistema dei "costi minimi", per i suoi potenziali contrasti con il diritto alla libera prestazione di servizi e con il diritto di stabilimento sanciti dal Trattato, e la normativa comunitaria vieta espressamente ad uno Stato membro di imporre prezzi e condizioni nel settore dei trasporti idonei a determinare un sistema di protezione per determinate imprese.

A fronte di tutte queste palesi contraddizioni e criticità, va aggiunto anche il modo in cui sono stati determinati i "costi minimi". L'evidente arbitrarietà e il mancato rispetto della stessa legge che li

ha introdotti hanno costretto una vastissima rappresentanza della committenza a rivolgersi al Giudice Amministrativo.

* * *

Nonostante la netta e ferma contrarietà della committenza alla tariffazione dei servizi di autotrasporto merci, non è mai mancata da parte nostra e non mancherà in ogni caso la disponibilità al dialogo e al confronto.

Per questo abbiamo condiviso le iniziative promosse in tal senso dal Governo, prima del Ministro Matteoli e più recentemente dal Sottosegretario Improta. Quest'ultima iniziativa sembrava poter avere qualche migliore opportunità di sviluppo, ma la prematura fine della Legislatura ha impedito l'avvio del confronto, anche se dagli esiti comunque incerti.

È per questo che abbiamo promosso questo Convegno, per verificare con le forze politiche, che si stanno confrontando sul rinnovo del Parlamento, quale sia la loro effettiva volontà di promuovere una vera riforma del settore, per riprendere un percorso che pure era stato positivamente avviato nel 2005, ma che è stato sostanzialmente interrotto negli anni immediatamente successivi e praticamente annullato in quelli più recenti.

Il merito di alcune proposte specifiche sarà illustrato, dopo questo mio intervento di apertura, dal Presidente Forti. Rispetto ad esse, voglio solo cercare di puntualizzare che esse partono dall'esigenza di dare concreta e corretta attuazione ai tre aspetti che abbiamo posto come tema di questo Convegno.

Confindustria e Confetra ritengono che si possa, che si debba ripartire dalla liberalizzazione, dalla **concorrenza**, dalla promozione dell'efficienza e della produttività di un settore che ha notevoli margini di competitività e di sviluppo organizzativo e imprenditoriale, anche in chiave logistica, tutti ancora da sfruttare.

La concorrenza è una condizione essenziale, ma non sufficiente per riportare l'autotrasporto a livelli di efficienza e produttività. È necessaria **una “vera” politica industriale del settore**, con misure incentivanti la crescita dimensionale, organizzativa e strutturale delle imprese di autotrasporto, per migliorarne la qualità e la competitività, soprattutto rispetto ad una crescente ed agguerrita concorrenza estera. Ciò vuol dire che non vanno più distribuiti all'autotrasporto sussidi a pioggia per centinaia di milioni di euro ogni anno, spesso “intermediati” anche con metodi consociativi e poco trasparenti.

Per definizione, la **sicurezza** è un bene pubblico. Non ha un costo, perché va solo rispettata. E chi non la rispetta, va pesantemente sanzionato! Riteniamo quindi importante ribadire il principio della “responsabilità condivisa” tra vettore e committente, già presente nella liberalizzazione del 2005. La sua applicazione può essere semplificata e anche rafforzata, con la concreta e piena attuazione della disciplina comunitaria sull'indice di rischio delle imprese in materia di regolarità su strada.

Ma è soprattutto il tema della **legalità** che vorrei richiamare all'attenzione di noi tutti e al quale voglio dedicare la parte conclusiva di questo mio intervento.

Il fenomeno delle infiltrazioni mafiose nell'autotrasporto ha assunto ormai dimensioni sempre più evidenti e pericolose tendenze espansive. Le indagini si moltiplicano in tutta Italia e in tutte le regioni, non solo quelle del Mezzogiorno, ma anche del Centro-Nord, come l'Emilia-Romagna, presentano livelli veramente preoccupanti di infiltrazione criminale, che arrivano a minacciare direttamente anche il sistema di rappresentanza.

L'ultima Relazione della Commissione Parlamentare Antimafia del 25 gennaio 2012 è costellata di segnalazioni e indagini sulle infiltrazioni criminali nel trasporto e in particolare nell'autotrasporto. I casi di aziende di autotrasporto infiltrate o conniventi con le organizzazioni mafiose sono sempre più numerose, come dimostrano le crescenti misure d'interdizione, di chiusura delle imprese e di sequestro dei loro beni.

L'autotrasporto, dopo edilizia e servizi commerciali, è il terzo settore per numero di aziende confiscate ed è stato già oggetto di sei grandi operazioni antimafia coordinate a livello nazionale, da cui emergono segnali di estensione dell'infiltrazione mafiosa verso l'intera filiera logistica e industriale.

Non manca, per fortuna, il coraggio della denuncia di rappresentanti di categoria e di giornalisti d'inchiesta, anche se minacciati in modo aperto e plateale dalla malavita. Dobbiamo però dare tutta la nostra solidarietà e soprattutto agire, facendo tutti fronte comune.

Una seria riforma dell'autotrasporto può offrire delle vere opportunità per contrastare l'illegalità in questo settore. Anche per questo, è necessario intervenire sulle regole di accesso al mercato

e alla professione e vigilare sul loro rispetto in modo rigoroso e continuativo.

L'Albo degli autotrasportatori potrebbe diventare un efficace strumento di trasparenza e di controllo, ma deve assumere connotati diversi da quelli attuali; deve assumere un ruolo di garante della regolarità, non di gestione diretta dei finanziamenti al settore.

Servono però regole chiare e applicate su tutto il territorio nazionale. Da questo punto di vista, va superata la frammentazione della gestione dell'Albo tra le Province, perché non consente neppure di procedere alla cancellazione delle imprese prive di mezzi di trasporto, cioè l'applicazione di una regola che già esiste.

Ci attendiamo che il Governo continui a dare seguito al Protocollo d'Intesa – tra il Ministero dei Trasporti e il Ministero dell'Interno – del luglio 2009, diretto a potenziare e semplificare i controlli di legalità nel settore del trasporto stradale di merci. Ma a garanzia della legalità è importante anche porre in essere un'azione congiunta tra forze dell'ordine, associazioni di categoria, istituzioni pubbliche a vari livelli e società civile, e coordinare le attività degli osservatori sulla criminalità presenti sul territorio.

Anche le associazioni di categoria devono, quindi, fare la loro parte sul piano etico ed organizzativo, assumendosi la responsabilità di adottare regole che impongono agli associati l'obbligo di denuncia di reati riconducibili a organizzazioni criminali e di sospensione o di espulsione degli associati sottoposti a giudizio o condannati.

Come Confindustria abbiamo definito un modello etico associativo, al fine di porre in essere un'efficace politica di contrasto alla criminalità organizzata e garantire il corretto e regolare svolgimento delle attività di impresa. Lo abbiamo formalizzato in un Protocollo di Legalità, sottoscritto con il Ministero dell'Interno, che a sua volta è diventato un paradigma per il *rating* di legalità, che sarà attribuito dall'Autorità Antitrust sulla base di specifici requisiti.

Cominciamo da qui, mobilitiamo le nostre imprese a richiedere il *rating* e iniziamo a utilizzarlo nei rapporti negoziali tra vettori e committenti!

* * *

Le rappresentanze economiche della domanda e dell'offerta possono fare già qualcosa per migliorare l'autotrasporto e i suoi servizi. Per questo, nonostante i ristretti margini offerti dall'attuale regolamentazione, abbiamo promosso un protocollo sull'autotrasporto del cemento, tra la nostra Associazione industriale di settore, AITEC, quelle del trasporto e della logistica, ANITA-Confindustria e FISI-Confetra, e CNA-FITA, finalizzato alla semplificazione, alla regolarità e alla legalità, ma soprattutto alla collaborazione tra le rispettive imprese. Ma non basta.

È necessario che la Politica riprenda il suo ruolo e si assuma l'impegno di riformare seriamente la regolamentazione di questo settore.

Quello che ci attendiamo da questo confronto sono parole chiare rispetto ad una situazione di oggettiva difficoltà, della committenza industriale e logistica e delle imprese di autotrasporto.

Il nostro auspicio è che da questo confronto elettorale, con la nuova legislatura possa nascere un progetto di riforma dell'autotrasporto efficace e condiviso, per rilanciare lo sviluppo e la competitività di questo settore nell'interesse di tutti, a cominciare dallo stesso autotrasporto.

Grazie della vostra attenzione!