



LEGALITÀ CONCORRENZA E SICUREZZA PER L'AUTOTRASPORTO ITALIANO

Relazione del Presidente Confetra
Fausto Forti

Roma, 13 febbraio 2013

In Italia, i servizi alla merce da chiunque svolti catalogati genericamente sotto la voce logistica¹ quotano oggi circa 200 miliardi di euro, intorno al 13% del PIL.

Tra dipendenti diretti, indiretti e indotto, quei servizi danno lavoro a 1 milione di unità.

La logistica è una risorsa preziosa le cui potenzialità possono positivamente incidere sulla ripartenza del nostro sistema economico.

Tutte le rilevazioni testimoniano come a fronte di una stagnazione della domanda interna, in Italia l'export continui a crescere.

Nel 2012 il totale delle esportazioni italiane è stato di circa 400 miliardi di euro (oltre il 25% del PIL). Eppure secondo l'economista Pankaj Ghemawat, che ha elaborato il *Global Connectedness Index* (che misura per ciascun paese la profondità e l'ampiezza dei suoi flussi commerciali internazionali), l'Italia si colloca solo al 28° posto nella classifica dei 125 paesi analizzati, e al 18° posto in quella dei 38 paesi europei (UE e non UE), tra i quali primeggiano l'Olanda ed il Regno Unito.

Ciò significa che, operando scelte politiche consapevoli e adeguate, le nostre capacità di esportare potrebbero avere significativi margini di crescita, con evidente effetto tonificatore sul nostro PIL. Confindustria stessa

¹ (custodia, conservazione, imballaggio, trasporto, deposito, spedizione, distribuzione, ecc.) più i servizi di presidio, di security, di *inventory carrying*, di prossimità, di *customer satisfaction*, ecc..

ha indicato, nel suo programma per la crescita, un forte sviluppo delle esportazioni.

L'industria logistica è un fattore determinante nella competizione globale tra paesi.

Infatti, oggi a competere non sono più soltanto i prodotti, ma le reti logistiche che stanno a monte e a valle di quei prodotti.

La globalizzazione e l'accresciuto peso del commercio internazionale hanno di fatto modificato il ruolo della logistica e del trasporto, accrescendo il loro peso come fattore di vantaggio competitivo per la produzione nazionale.

Proprio nei confronti dell'assetto polverizzato delle piccole e medie imprese italiane, in difficoltà a raggiungere i mercati emergenti più lontani, l'operatore logistico diventa il partner ideale capace di provvedere non solo ai collegamenti minimizzando i costi unitari per merce trasportata, ma anche ad una delicata funzione di supporto commerciale fondata sulla conoscenza e spesso sulla presenza diretta nei mercati di destinazione.

Noi oggi vogliamo qui testimoniare che la nostra logistica soffre e non riesce ad esprimere tutte le potenzialità di cui essa realmente dispone e chiediamo alle forze politiche che concorrono alla guida del paese di far tesoro delle nostre indicazioni.

I dati ancora provvisori della nostra Nota Congiunturale sul trasporto merci italiano 2012 continuano ad evidenziare valori negativi: calo del traffico in tutte le modalità; calo del fatturato (tranne i courier); aumento delle sofferenze bancarie (+ 18%); rassegnazione degli imprenditori circa le aspettative per il 2013. Unico dato positivo, confermato anche dall'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, è il processo in atto di concentrazione aziendale che potrà contribuire ad una razionalizzazione del nostro settore ancora polverizzato.

E' evidente come pesino su questi dati la stagnazione del mercato interno e l'andamento del commercio estero con un forte calo dell'import non compensato dalla tenuta dell'export. Inoltre è ormai assodato come una quota significativa del nostro traffico internazionale venga gestita da imprese e impianti collocati in altri paesi.

Peraltro, l'analisi che assegna principalmente al gap infrastrutturale dell'Italia, rispetto ai paesi competitors, la causa principale di questa sofferenza della logistica nazionale è superficiale. Vi sono altri mali che accomunano il nostro settore a tutto il sistema produttivo italiano.

Siamo sopraffatti da una pubblica amministrazione che, per alimentare apparati burocratici autoreferenziali, tanto costosi quanto inefficienti, sottrae al circuito produttivo risorse indispensabili.

Le energie delle imprese devono essere concentrate sul mercato, sulle tecniche produttive, sulle reti commerciali, e non disperse dietro a innumerevoli disposizioni e regolamenti, spesso solo formali, inefficaci a raggiungere gli stessi obiettivi che li avevano giustificati, fonte alla fine di arbitrarietà, soprusi, contenzioso, corruzione.

L'essere collocati ormai in zona retrocessione da tutti gli istituti internazionali che stilano graduatorie e indici di competitività tra sistemi-paesi vuol dire che le imprese italiane sono costrette a combattere una battaglia impari con le imprese di altri paesi e che gli investimenti prendono altre strade verso lidi più attrattivi e remunerativi.

Due anni fa, durante la propria Assemblea annuale, la Confetra presentò uno studio dell'AT Kearney che individuava come svantaggi competitivi della logistica italiana, oltre la *"frammentazione del nostro tessuto infrastrutturale privo di approccio di sistema"*, la presenza di *"eccessivi ostacoli, in termini di mancato coordinamento e complessità di un sistema burocratico sovradimensionato che fatica ad interagire con il mondo industriale"*.

Per la logistica la lentezza delle procedure e l'indeterminatezza dei tempi di resa e di attraversamento arrecano un danno incalcolabile.

Al sistema logistico nazionale non servono più teorici piani destinati a rimanere esercizi di stile, ma pochi mi-

rati interventi per portare a compimento le opere infrastrutturali strategiche già iniziate, di cui si parla da anni, e per realizzare un reale processo di semplificazioni amministrative come l'attuazione del messianico *sportello unico doganale*.

Noi non chiediamo aiuti.

Anzi siamo tendenzialmente diffidenti nei confronti delle politiche di aiuti finanziari alle imprese; aiuti che spesso drogano il mercato facendolo crollare quando il regime di aiuti cessa. Quando le risorse messe a disposizione dallo Stato sono ingenti, c'è anche la possibilità che gli imprenditori vengano distolti dalla gestione dell'impresa, dalla creazione di nuovi prodotti, dalla ricerca di nuovi mercati, per concentrarsi su come ottenere il sussidio. I sussidi non andranno agli imprenditori migliori, ma ai più furbi.

Inoltre nel complesso sistema dei trasporti i sussidi non finalizzati all'integrazione modale e al contenimento degli impatti negativi sull'ambiente e sulla circolazione si risolvono alla fine in un danno economico generale.

Infine i sussidi pubblici vengono spesso intercettati dalle mafie tramite la costituzione di imprese fittizie e la corruzione dei pubblici funzionari. Già oggi la logistica ed in particolare l'autotrasporto in conto terzi è considerato dalla legge ad alto rischio di infiltrazione mafiosa.

Ciò che noi chiediamo è la semplificazione dell'assetto amministrativo e regolamentare dell'ordinamento affinché la burocrazia sia al servizio e non di ostacolo alle imprese. La legge *"Semplifica Italia"* di un anno fa correttamente dispone la eliminazione di adempimenti ridondanti, di documentazioni, di certificazioni, di licenze, di controlli superflui, ma sembra inadeguata, malata di velleitarismo normativo, laddove, senza intaccare le procedure sottostanti, assegna termini irrealistici alla Pubblica Amministrazione, ovvero istituisce *"poteri sostitutivi"*, ovvero impone alle amministrazioni report sulla riduzione degli oneri burocratici: la legge non può demandare alla Pubblica Amministrazione il compito di efficientare se stessa.

Sul tema delle semplificazioni occorre una vera e propria rivoluzione culturale.

Occorre pensare a terapie d'urto, con la soppressione di tutto ciò che non è strettamente necessario per rispettare i dettami minimi europei, con la valorizzazione a tutti gli effetti delle certificazioni private o delle auto-certificazioni.

Le imprese hanno bisogno di certezze: certezze negli adempimenti, certezze nei tempi, certezze nei costi.

Nella logistica italiana con l'istituzione dei cosiddetti *costi minimi dell'autotrasporto per la sicurezza della circolazione* si è introdotto il massimo dell'incertezza.

Le imprese della committenza logistica sono state poste davanti al dilemma di rispettare i costi minimi dell'autotrasporto e porsi automaticamente fuori dal mercato, ovvero continuare a vivere nel mercato, ma scontando un elevato grado di incertezza e di rischio di vertenziosità.

Voglio subito ribadire che la sicurezza è un must, per tutti.

Quando in gioco c'è la sicurezza non ci sono esigenze di mercato che tengano: vedi il settore del cargo ferroviario dove gli operatori ed i detentori di carri si sono addossati oneri rilevanti senza sussidio alcuno per la messa in sicurezza del materiale rotabile e delle strutture aziendali.

Non vi possono essere furbizie, né scorciatoie, né giustificazioni per scendere a compromessi con i principi di sicurezza che sono principi di civiltà. Questo vale certamente per la vita e l'integrità delle persone in generale e vale anche per la sicurezza dei carichi, per la fluidità della circolazione, per la puntualità delle rese. I danni umani, sociali ed economici che possono essere provocati dalla incidentalità stradale sono incommensurabili.

La sicurezza della circolazione è un tema centrale in ambito europeo. Ascolteremo dalla relazione dell'avvocato Mauri come è stato affrontato nei principali paesi europei.

Sicuramente è indispensabile una cultura della sicurezza, da realizzarsi con qualificata attività formativa, a livello pubblico, associativo e aziendale. Occorre un'attività di controllo costante, severa, mirata, tanto su strada quanto presso le aziende. E' fondamentale investire in strumenti di sorveglianza innovativi, che le moderne tecnologie satellitari mettono ora a disposizione. Producono un sicuro effetto deterrenza i sistemi a punteggio, come la patente a punti.

Anche la ricerca e l'utilizzo di mezzi di trasporto sempre più sicuri va incentivata.

Infine, e veniamo al punto centrale dell'odierno dibattito, dobbiamo promuovere rapporti economici equilibrati tra la committenza industriale e logistica ed i suoi fornitori di servizi di vezione stradale.

Dobbiamo promuoverli con politiche "*business friendly*", che avvicinino gli attori della filiera, che diano certezza degli obblighi e dei diritti reciproci, che si fondino sulla convenienza imprenditoriale, che non stressino la dialettica contrattuale.

Nulla di tutto ciò si trova nel regime dei costi minimi dell'autotrasporto, introdotto recentemente per legge nel nostro ordinamento.

E' un sistema rigido di fissazione di tariffe minime obbligatorie che non tiene conto del mercato, dei flussi, della fidelizzazione dei rapporti, delle innumerevoli variabili che influiscono sulla determinazione di un prez-

zo. E' un sistema che appiattisce la concorrenza, penalizza le imprese più corrette e premia quelle più furbe. E' un sistema che mina il rapporto fiduciario tra committente e vettore, rendendo incerta la validità del prezzo pattuito e creando volumi ingenti di contenzioso. E' un sistema che contraddice le politiche di liberalizzazione delle attività economiche condivise da tutti gli schieramenti.

E' un sistema che non potendosi applicare ai vettori comunitari operanti in Italia li avvantaggia ulteriormente rispetto ai vettori nazionali.

E' un sistema infine che non dà alcuna garanzia di incidere positivamente sulla sicurezza della circolazione.

Non a caso l'Autorità Antitrust ha prima chiesto al Ministero competente la disapplicazione dei costi minimi, e poi impugnato tutto quel regime innanzi alla Giustizia Amministrativa per violazione dei principi della concorrenza stabiliti dalla normativa europea.

Quello che noi oggi sottoponiamo all'attenzione delle forze politiche che si confrontano per il Governo del Paese è un progetto totalmente alternativo, che si prefigge di incidere positivamente sulle pratiche commerciali tra committenti e vettori, senza traumi né spaccature tra imprenditori, che di tutto hanno bisogno meno che di guerre di religione.

In estrema sintesi si propone:

1. la forma scritta del contratto di trasporto come elemento fondamentale di chiarezza nei rapporti tra le parti;
2. rendere possibile l'utilizzo dei *"rating di legalità"* introdotti dalla legge *"Cresci Italia"* da parte del mercato per la scelta del partner logistico;
3. la certezza dei tempi di pagamento mediante l'introduzione contrattuale di una clausola penale;
4. la tracciabilità dei pagamenti per contribuire a contrastare le pratiche illecite;
5. l'introduzione di limiti al ricorso alla subvezione, per evitare lo sfruttamento dell'ultimo anello della filiera;
6. la promozione di clausole di durata per stabilizzare i rapporti;
7. il riconoscimento certo, non negoziabile, del costo del gasolio e dei pedaggi come costi fissi non dipendenti dalle capacità imprenditoriali;
8. la semplificazione delle controversie attraverso il tentativo di mediazione presso le associazioni di categoria o mediante clausole arbitrali;
9. la razionalizzazione del regime assicurativo della merce trasportata.

Con gli amici della Confindustria non abbiamo voluto semplicemente proporre un elenco di titoli. Abbiamo inteso indicare un metodo diverso per gli interventi dello Stato nell'economia: bisogna assecondare le buone pratiche e contenere quelle negative; bisogna limare i motivi di conflitto; bisogna ridurre al minimo i pretesti che possono sfociare in un contenzioso.

Il Paese per riprendere il suo cammino di progresso e di sviluppo ha bisogno che tutte le energie del mondo produttivo siano indirizzate verso una crescita stabile e ordinata: la pacificazione del mondo del trasporto e della logistica costituisce un presupposto non secondario per la realizzazione di questo processo di crescita.