

Autotrasporto e... “Mafia”

Scritto da [admin 1](#)

26 mag, 2010



Inchiesta: il lato oscuro dell'autotrasporto

L'indagine giudiziaria Sud Pontino ha svelato la presenza delle mafie nella logistica dei prodotti ortofrutticoli. Ma evidenti anomalie avrebbero dovuto attivare maggiori controlli già da tempo.

L'inchiesta denominata Sud Pontino ha aperto una finestra sul sistema mafioso che governa una parte rilevante della filiera del commercio di prodotti ortofrutticoli, compresi il trasporto e la logistica. Secondo gli inquirenti, Camorra e Cosa Nostra controllerebbero direttamente alcune importanti imprese d'autotrasporto che operano con i principali mercati ortofrutticoli italiani e riuscirebbero ad imporre le loro condizioni a numerosi padroncini che – pur non aderendo ad alcuna associazione mafiosa – sarebbero costretti a lavorare per la Frigo Connection. È una realtà fatta di tariffe inferiori ai costi, lavoro nero e violazione sistematica delle norme sulla sicurezza, prima tra tutte quella dei tempi di guida e di riposo.

L'indagine della magistratura è partita dal Lazio sulla base di altre inchieste e di alcune intercettazioni telefoniche. Ma nell'autotrasporto ci sono da tempo segnali che, se fossero stati notati ed interpretati prima, avrebbero rivelato vistose anomalie dietro cui si possono celare comportamenti criminali. Lo dimostra l'inchiesta svolta da TrasportoEuropa intervistando alcuni imprenditori dell'autotrasporto e autisti che ogni giorno devono affrontare la concorrenza sleale che proviene dalla Frigo Connection. Vi riportiamo i risultati della nostra inchiesta giornalistica, omettendo i nomi dei nostri interlocutori per salvaguardarne la possibilità di lavorare e – in alcuni casi – anche la sicurezza personale.

Imprese nate dal nulla - La prima anomalia riguarda la nascita dal nulla d'impresе d'autotrasporto fondate da persone che non hanno mai svolto prima tale attività e che dispongono di capitali per acquistare in una volta sola decine di trattori e di semirimorchi. È un fenomeno che ha raggiunto nell'ultimo decennio dimensioni rilevanti, specialmente nel Centro-Sud Italia. “Ma come è possibile che nell'attuale situazione dell'autotrasporto, dove imprese operanti da decenni riescono a malapena a ripianare i costi d'esercizio, sorgano aziende che possono spendere centinaia di migliaia di euro e che trovino immediatamente lavoro per tutti i nuovi camion?”, si chiede uno dei nostri interlocutori. I nomi di queste imprese? “Meglio non farli, perché alcune appartengono ad esponenti di famiglie malavitose e di altre non sappiamo chi ci sia dietro”, risponde. Ma il vero punto è che oggi in Italia manca una struttura che approfondisca tale fenomeno e non pare che se ne interessino neppure le dodici associazioni dell'autotrasporto, nonostante tutti i discorsi sulla legalità.

Costi impossibili – Un altro modo per scoprire situazioni anomale è verificare il rapporto tra incassi e spese. “È una semplice verifica contabile, che però potrebbe rivelare diverse situazioni sorprendenti”, chiarisce un altro interlocutore. “Ma com’è possibile mandare dalla Sicilia alla Lombardia un autotreno di frutta con 1200 o al massimo 1500 euro e farlo tornare con cifre analoghe, senza chiudere l’azienda dopo sei mesi?”, egli chiede. Come sia possibile, lo spiegano altri intervistati: autisti in posizione irregolare, se non proprio in nero, guida fino a dodici ore al giorno, sovraccarico, evasione fiscale e perfino acquisto di gasolio di contrabbando. Quest’ultima attività avverrebbe soprattutto nelle città portuali, attraverso lo scarico clandestino di combustibili dalle navi. Ma alcune indagini della Guardia di Finanza hanno accertato negli ultimi mesi frodi anche in insospettabili località dell’entroterra.

Sfruttamento autisti - L’aspetto più inquietante per la sicurezza stradale – ossia per l’incolumità di tutti – riguarda lo sfruttamento degli autisti. “Se qualcuno confrontasse il chilometraggio dei camion di alcune imprese con l’utilizzo dei conducenti registrati in modo regolare, ne trarrebbe una sola conclusione: in Italia decine di camion viaggiano senza autista. Se così fosse, vorrei conoscere anch’io questa strabiliante tecnologia”, afferma con un sorriso ironico un altro interlocutore. Ovviamente, non c’è alcun progresso tecnico dietro questo mistero. Più semplicemente, c’è un sistema basato sulla violazione sistematica delle ore di guida e su pagamenti in nero: “Per esempio, autisti che viaggiano sempre con documentazione incompleta o provvisoria e che vengono pagati in nero con cifre intorno a 500 euro la settimana”. Per contrastare questo fenomeno, un intervistato propone una forma di controllo: “Sistemi come il Telepass ed il Tutor rilevano le targhe dei camion che percorrono le autostrade italiane. Perché non li usiamo per verifiche incrociate sulle percorrenze dei veicoli, confrontando questi dati con quelli relativi all’uso degli autisti ed ai costi d’esercizio dichiarati dalle imprese?”.

Intermediazione criminale - Le nostre interviste confermano il radicamento di un fenomeno noto da molto tempo, ma contro cui in vent’anni non è stato fatto praticamente nulla: l’intermediazione parassitaria tra committenza e vettori, che dai protagonisti viene definita “attività di agenzia”, ma che le vittime chiamano “bagarinaggio”. Tale attività può avere aspetti illeciti già in una normale economia di mercato, ma nelle regioni dominate dalle mafie diventa un continuo ricatto verso gli autotrasportatori che non appartengono direttamente alla Connection, ma che devono subirne le imposizioni in termini di tariffe e condizioni di lavoro. “In alcuni casi, queste agenzie appartengono a società di autotrasporto, che tengono per sé i lavori migliori ed impongono ai padroncini quelli meno retribuiti o che richiedono la violazione delle norme sulla sicurezza. E ovviamente si trattengono una percentuale sul pagamento, che a volte non viene neppure fatturata”.

La Connection – Nei casi in cui un’organizzazione ha il controllo dell’intera filiera del commercio e della logistica di un prodotto – come frutta e verdura in alcune regioni italiane – essa decide chi sono i camion che possono lavorare e chi invece deve chiudere bottega perché non si sottomette alla Connection. In questi casi, è difficile sperare in una ribellione dall’interno del sistema, anche da chi ne è vittima. In questo caso deve intervenire lo Stato con attività di controllo e di repressione. L’inchiesta giudiziaria Sud Pontino può essere un punto di partenza, ma Governo e associazioni di categoria devono cominciare ad interessarsi seriamente del fenomeno.