

(I lavori iniziano alle ore 14.33 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

OMISSIS

Interrogazione a risposta immediata n. 1658 presentata da Porchietto, inerente a "*Cartello' lesivo della libera concorrenza e in grado di condizionare i prezzi degli autocarri*"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 1658.
La parola alla Consigliera Porchietto per l'illustrazione.

PORCHIETTO Claudia

Grazie, Presidente.

A fine giugno abbiamo appreso che la Commissione europea ha inflitto una multa onerosa di quasi tre miliardi di euro alle case costruttrici di veicoli pesanti perché, negli anni passati, hanno creato un "cartello" lesivo della libera concorrenza, ma soprattutto in grado di condizionare i prezzi degli autocarri.

A seguito dell'accertamento di questa violazione, e quindi della violazione della normativa antitrust, tutti i costruttori coinvolti hanno riconosciuto gli addebiti e hanno convenuto di regolare le controversie.

Ricordo che il recepimento in Italia della Direttiva che regola le azioni per il risarcimento del danno negli Stati membri è avvenuto con il decreto legislativo n. 3 del 2017, pubblicato il 19 gennaio 2017 ed entrato in vigore il 3 febbraio dell'anno in corso.

Ricordo ancora che i soggetti che hanno subito questo comportamento anticoncorrenziale sono coloro che hanno acquistato dalle case costruttrici coinvolte - non solo in modo diretto, ma anche attraverso leasing - autocarri nuovi e usati di medie o di grandi dimensioni e che sono stati immatricolati tra il 1997 e il 2011. Bisogna anche tenere conto della "coda", perché prima che vada a scemare questa iniziativa lesiva, si può immaginare che le code siano comunque rilevabili fino a fine 2013, ragion per cui è chiaro che si stanno attivando tutta una serie di *class action* in Italia a macchia di leopardo, a differenza di altri Paesi in ambito europeo.

Stante che anche la Regione potrebbe essere parte lesa, in quanto sono ricompresi nella fattispecie, oggetto del "cartello", anche pullman e bus per il trasporto pubblico locale, occorre vagliare se anche la Regione sia stata oggetto di questa lesione.

Chiediamo all'Assessore o al Presidente della Giunta di sapere se è stata vagliata dalla Regione Piemonte un'eventuale lesione dei propri diritti - oltre eventualmente non dico attivare una *class action*, azione che la Regione non potrebbe fare, ma sicuramente fare una *moral suasion* - ma, soprattutto, vorremmo capire se altre forme di azione legale siano state intraprese, o vogliono essere intraprese, anche a supporto dei Comuni e degli autotrasportatori piemontesi, laddove si valuti che siano stati lesi tali diritti, anche per quanto riguarda il patrimonio della Regione.

PRESIDENTE

La parola all'Assessora Pentenero per la risposta.

PENTENERO Giovanna, Assessora regionale

Grazie, Presidente.

Rispondo secondo quanto mi è stato fornito dal collega Balocco in merito all'interrogazione che è stata presentata dalla Consigliera Porchietto.

Il 19 luglio 2016, la Commissione europea ha comunicato di avere accertato, al termine di un'indagine, che i costruttori MAN, Volvo-Renault, Daimler, Iveco e DAF avrebbero violato una normativa antitrust dell'Unione Europea, nel periodo che va dal 1997 al 2011. Il procedimento nei confronti di Scania è stato aperto, ma non si è ancora concluso, e la società si è rifiutata di patteggiare.

Per 14 anni i citati costruttori di autocarri hanno stretto accordi collusivi in materia di prezzi degli autocarri e sul trasferimento ai clienti dei costi, per conformarsi a norme più rigorose in materia di emissioni. La Commissione ha conseguentemente comminato un'ammenda di 2,93 miliardi di euro.

La decisione assunta dalla Commissione europea si riferisce, in particolare, al mercato della costruzione di autocarri medi (di peso compreso tra sei e 16 tonnellate) e pesanti (di peso superiori a 16 tonnellate), e ha rivelato che MAN, Volvo-Renault, Daimler, Iveco e DAF avevano costituito un cartello in relazione al coordinamento dei prezzi dei "listini all'ingrosso" degli autocarri medi e pesanti nello spazio economico europeo (SEE), ossia dei prezzi di fabbrica degli autocarri, fissati da ciascun costruttore, che all'ingrosso costituiscono la base per la fissazione dei prezzi nell'industria degli autocarri. Questo ha, di fatto, trasferito sugli acquirenti un maggior prezzo finale per l'acquisto dei veicoli.

Tale decisione si riferisce altresì alla tempistica di introduzione delle tecnologie di riduzione delle emissioni per autocarri, medi e pesanti, al fine di renderli conformi alle sempre più rigorose norme europee sulle emissioni, e al trasferimento ai clienti dei costi delle tecnologie di riduzione delle emissioni stesse.

L'interrogazione verte sulla possibilità che la Regione Piemonte possa essere parte lesa nell'eventualità in cui, nelle fattispecie oggetto di "cartello", possano essere ricompresi autobus destinati ai servizi di trasporto pubblico e locale e, quindi, sulla possibilità di un'eventuale *class action*, da allargare ai Comuni e agli autotrasportatori piemontesi, laddove si fossero acquistati mezzi rientranti nella fattispecie oggetto del "cartello" identificato.

All'articolo 54 "Autoveicoli" del decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada", laddove si definiscono gli autoveicoli come veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli, e li si distingue in funzione della destinazione d'uso, abbiamo al punto: "b), autobus: veicoli destinati a trasporto di persone equipaggiate con più di nove posti, compreso quello del conducente; d) autocarri: veicoli destinati al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse".

Per quanto sopra, quando la decisione assunta dalla Commissione europea si riferisce gli "autocarri", non si ravvisa la possibilità che la Regione Piemonte possa essere parte lesa nella sua attività connessa alle funzioni di programmazione delle risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti in ambito ai servizi di trasporto pubblico locale. Di conseguenza, non si ravvisa, al momento, la possibilità di un'eventuale *class action* legata al finanziamento di programmi di investimento per l'acquisto di mezzi destinati ai servizi di trasporto pubblico locale.

OMISSIS

*(Alle ore 15.44 la Presidente dichiara esaurita la trattazione
delle interrogazioni a risposta immediata)*

(La seduta ha inizio alle ore 15.47)