

Intervento del Vice Presidente di Confindustria

**CESARE TREVISANI**

49° Assemblea Annuale ANITA

Roma, 14 giugno 2011

- Un sincero ringraziamento al **Presidente Arcese e a tutti voi, cari Colleghi imprenditori di Anita**, per questo invito a concludere la Vostra **49sima Assemblea annuale**.
- È per me importante essere qui con Voi, che rappresentate l'unica Associazione di autotrasporto merci presente in Confindustria, cui aderiscono **imprese strutturate** portatrici di una vera **“cultura d'impresa”** (*come ha già sottolineato Arcese*): una cultura difficile da diffondere anche al resto del comparto, fortemente caratterizzato da logiche corporative, come **purtroppo è dimostrato anche dai recenti eventi**.
- Come già accennato dal Presidente Arcese, l'Assemblea di Anita si svolge nuovamente in coincidenza di **decisioni assunte dal Governo dannose non solo per il Paese, ma per lo stesso autotrasporto**. **L'aver costretto l'Osservatorio a non poter determinare i cd. “costi minimi della sicurezza”** rappresenta uno dei passaggi più preoccupanti della travagliata **“contro-riforma” dell'autotrasporto**, ormai in atto dal 2008.
- Con questa decisione, **anzi con questa non-decisione si chiude un percorso**, che ha condotto nuovamente l'autotrasporto nazionale ad

**un punto veramente critico**, e di questo le rappresentanze più avvedute del settore, come Anita, non possono non rendersene conto.

- La **lettura** data in questo senso dalla relazione **del Presidente Arcese** a questi ultimi eventi è **totalmente condivisa da Confindustria**. Pur comprendendo l'apertura di credito verso specifiche aspettative di Anita, che l'aveva spinta, contrariamente a Confindustria, a sottoscrivere il Protocollo del 17 giugno 2010, alla fine non potevamo che **convergere nell'esprimere un netto dissenso sui risultati** prodotti da una legge che ci riporta indietro di più vent'anni.
- In tutte le sedi di confronto, **Confindustria si è sempre coordinata con Anita**, per valorizzare le esigenze delle nostre imprese di autotrasporto e nel definire una posizione comune con la committenza industriale del nostro sistema confederale.
- Abbiamo, insieme, partecipato al **Tavolo di Confronto** promosso dal Governo, che **avrebbe potuto rappresentare un'opportunità per porre le basi per una seria ristrutturazione e l'avvio di una vera politica industriale del settore**.
- **Così purtroppo non è stato!**
- Per Confindustria, il Protocollo del 17 giugno 2010 ha rappresentato l'ennesima dimostrazione di voler preservare, a tutti i costi, l'attuale assetto corporativo del settore, perché gli garantisce **sussidi e non incentivi al cambiamento**, a fronte di **misure normative** che:

- **negano, nella sostanza, la libertà negoziale ed un sano confronto imprenditoriale,**
  - **non preservano realmente le situazioni di debolezza delle imprese meno strutturate, perché non affrontano e risolvono i rilevanti nodi strutturali dell'intero settore,**
  - **non ne affrontano, anzi ne difendono l'inefficienza e la frammentazione!**
- 
- **Confindustria è stata la sola che ha espresso un forte dissenso sulla proposta governativa, anche perché profondamente segnata dalla reintroduzione di un sistema che, comunque lo si voglia definire, è di fatto tariffario.**
  
  - **Gli accordi volontari di settore, che per Anita rappresentavano il principale motivo di adesione – oltre a quello di una seria politica sul costo del lavoro, ancora tutta da impostare – non sono stati conclusi. Molti, in modo assolutamente gratuito e strumentale, addossano a Confindustria la responsabilità della mancata conclusione.**
  
  - **La realtà è un'altra e non può essere cambiata dalle affermazioni poco autorevoli e interessate di qualcuno: per come sono stati definiti dalla legge imposta dagli autotrasportatori, gli accordi di settore sono e restano lesivi della concorrenza e suscettibili di sanzioni da parte dell'Antitrust, che lo ha sottolineato in più occasioni, e censurabili dalla Commissione Europea.**
  
  - **Ma il vero nodo del Protocollo, intorno al quale è stata costruita la legge che lo ha attuato, restano i costi minimi, comunque siano definiti. Confindustria non si stancherà mai di ribadire che i costi minimi**

sono la **negazione dell'attività d'impresa**, perché **parificano tutti gli operatori** su valori che, per quanto possano essere ben identificati da chiunque, **penalizzano le imprese efficienti**, che investono e vogliono crescere e svilupparsi, e **premiano quelle più inefficienti**, perché proprio a queste sono garantiti margini di profitto, nonostante il fatto che i loro investimenti siano più bassi o nulli e che non abbiano alcuna intenzione di evolvere, di migliorare e di organizzarsi.

- **Se a questo ci aggiungiamo sussidi distribuiti a pioggia, senza nessun criterio incentivante (700 milioni quest'anno e l'anno prossimo, e quasi 5 miliardi nel decennio precedente), quale convenienza ci sarebbe a competere sulla qualità dei servizi? Sullo sviluppo e sull'innovazione? Nessuna!**
- Ma il vero capolavoro sono i cd. **“costi minimi della sicurezza”**. Diciamocelo senza mezzi termini! È l'invenzione di qualcuno che voleva (o che ha dovuto) rimangiarsi la liberalizzazione e non sapeva come fare per non smentirsi. **È un artificio lessicale e mediatico efficace**, lo ammetto. **Ma è un vero ossimoro!** Per definizione, **la sicurezza è un bene pubblico. Non ha un costo. Va solo rispettata. E chi non la rispetta, va pesantemente sanzionato!** Come ha detto e ribadito più volte anche l'Antitrust a proposito dei costi minimi dell'autotrasporto.
- Non voglio assolutamente dar peso alle tante chiacchiere che si sono sprecate intorno ad una **presunta ambiguità di Confindustria sul tema della sicurezza**. Sono qui per dirvi una sola cosa: **la sicurezza è un bene di tutti e va rispettato da tutti i produttori di beni e servizi!**

- Non è un caso che all'incontro convocato dal Ministro Matteoli il 9 giugno **Confindustria e Anita** – insieme ad Assologistica, a Confetra e a Fedit – abbiano **dichiarato inequivocabilmente questo principio** e lo abbia **declinato nel solo modo corretto e coerente consentito dalla legge e compatibile con la tutela della concorrenza e la libertà negoziale: lasciare margini sufficienti di negoziazione tra le parti nella stipula dei contratti scritti e sancire, nei fatti, un “principio di responsabilità del produttore”!**
- Per questo, abbiamo **sinceramente apprezzato le aperture del Governo** e manifestato la **nostra disponibilità anche ad ulteriori passi concreti**, non solo sul piano formale, ma sostanziale, come è testimoniato dagli **orientamenti** che si stavano per assumere **nelle due determinazioni affidate all'Osservatorio dalla legge**: una per i contratti scritti, l'altra per i contratti verbali.
- L'Osservatorio purtroppo non ha potuto svolgere il compito affidatogli e di questo **la responsabilità non è certo della committenza** e, ora, ci troviamo in una **situazione che è, a dir poco, pericolosa per il Paese, per le imprese della committenza industriale, commerciale e logistica e per le stesse imprese di autotrasporto.**
- Non voglio aprire qui una **polemica inutile sulle valutazioni dell'impatto** della mancata deliberazione dell'Osservatorio sui costi minimi della sicurezza. Ma **una cosa è certa**: tutte le stime che circolano arrivano ad aumento dei prezzi dell'autotrasporto e, conseguentemente, dei servizi logistici connessi e delle stesse merci trasportate in grado di produrre **danni gravissimi alla competitività del Paese, per i loro effetti sull'inflazione e sulla crescita!**

- **In una situazione così delicata, di difficile uscita da una crisi economica che ha colpito tutta l'economia e il lavoro, senza eccezioni, l'ultima cosa che potevamo anche solo pensare di fare era di farci male da soli!**
- **Come uscirne?** Innanzitutto rendendoci conto tutti quanti insieme – e qui richiamo voglio richiamare il **senso di responsabilità** che deve essere **patrimonio di tutti gli attori economici e politici** – che quello che sta per accadere riguarda tutto il Paese e che le soluzioni vanno prese **considerando gli interessi e le esigenze di tutti gli interlocutori, non di una sola parte!**
- **Se il Governo vuole, sa come fare per uscire da questa difficile situazione. Del resto, lo ha già fatto più volte – e molto rapidamente – su pressione dell'autotrasporto. Faccia altrettanto ora, pensando all'interesse di tutto il Paese!**
- **Con Voi, cari Colleghi di Anita, abbiamo lavorato fin dall'inizio non pensando soltanto alla difesa dei nostri interessi, ma cercando di andare oltre, trovando **soluzioni utili per l'assetto dell'intero comparto** e per la **competitività delle imprese di autotrasporto e di quelle committenti**. Chi ha buona memoria del "Tavolo a Tre" questo lo sa bene e non può essere smentito, **da nessuno!****
- Abbiamo avanzato proposte **concrete su numerosi e determinanti aspetti** di funzionamento del mercato dell'autotrasporto: **regolarità dei vettori, limiti alla sub-vezione e responsabilità della committenza a tutela della sicurezza sociale, e abbiamo rifiutato qualsiasi**

**strumentalizzazione della sicurezza stradale**, convinti che la sua tutela debba prescindere da qualsiasi negoziazione contrattuale e monetaria.

- Si parla tanto di sicurezza, ma se si vuole veramente che non resti solo uno *slogan* occorrerebbe darle seguito con azioni che vanno al di là di un demagogico inasprimento dei controlli solo sulla committenza. Se di sicurezza si vuole parlare, **la sicurezza deve essere a carico di tutti e non, come è ora nella legge, addossando solo al committente le sanzioni per il mancato rispetto dei costi minimi!**
- Il **Piano nazionale della logistica (PNL)**, e lo dico con rammarico, avrebbe potuto contribuire a rilanciare il settore. Le misure previste non puntano ad una ristrutturazione vera, ma confermano e rafforzano le dinamiche esistenti: **c'è veramente poco, molto poco per accrescere le potenzialità competitive delle imprese di trasporto italiane!** Anche per questi motivi non abbiamo approvato il Piano, ritenendolo contraddittorio e non risolutivo delle problematiche del nostro sistema logistico e trasportistico.
- Nel Piano, ad esempio, si parla molto dell'**outsourcing logistico** e di incentivare il **franco destino**, per far sviluppare le nostre imprese di trasporto poco competitive anche sui mercati esteri; ma non si analizzano e non si affrontano le condizioni che inducono le imprese committenti a scegliere la gestione in proprio e il franco fabbrica. E i costi minimi non favoriranno certo l'*outsourcing* e il franco destino.
- Con riferimento ad **Eurovignette**, la posizione espressa nel Piano non è univoca e resta incompleta, anche rispetto alla ferma opposizione

assunta dal Governo nelle sedi europee. **Confindustria e Anita, che insieme hanno lavorato, molto e bene, a livello europeo, restano fortemente critiche** sulle scelte dell'Europarlamento e del Consiglio, che penalizzeranno fortemente il nostro autotrasporto e la nostra economia, perché i flussi commerciali da e per l'Italia sarebbero i più danneggiati. Non dimentichiamo che **1/3 del nostro commercio estero** (quasi 200 miliardi euro) **viaggia sulle strade europee.**

- Inoltre, riteniamo contraddittorio che non sia stata accolta la proposta, fortemente sostenuta dal Governo italiano, sulla **destinazione dei sovrappedaggi agli investimenti infrastrutturali** (cd. *earmarking*), poiché la vera finalità del pagamento dei costi esterni dovrebbe essere quello di **migliorare**, non solo con le infrastrutture, **la mobilità e la sua sostenibilità ambientale con una più efficace politica dei trasporti.**
- Infine, troviamo contraddittorio che il Piano della Logistica affermi la **condivisibile scelta di puntare alla crescita dimensionale** delle imprese di autotrasporto – mediante aggregazioni, fusioni, accordi di collaborazione – ma, allo stesso tempo, parli di **“giusti incentivi”** che in realtà sono quasi totalmente di pura assistenza.
- Il problema principale del settore, infatti, rimane la **frammentazione e la scarsa organizzazione degli operatori**, chiusi nella difesa degli interessi corporativi e poco proiettati a fare sistema. Anche sul tema della **politica industriale per l'autotrasporto**, Confindustria e Anita hanno posizioni ampiamente condivise sul maggiore coraggio che deve caratterizzare la ristrutturazione del settore, a partire proprio dalle micro-aziende autonome e dalla loro organizzazione in strutture più grandi, anche per acquisire maggiore forza contrattuale.

- Credo fermamente che Anita voglia ancora dare un contributo significativo al **completamento del processo di liberalizzazione** iniziato nel 2005 e ora drasticamente interrotto, a eliminare la pressione competitiva esercitata dall'autotrasporto meno efficiente e più orientato al mancato rispetto delle regole, per valorizzare invece le imprese più sane, che hanno voglia di crescere, che sanno innovarsi e offrire servizi più qualificati e competitivi.
- Ma insieme ad Anita, Confindustria vuole aprire anche un altro fronte di iniziativa su un problema che dovrebbe preoccupare tutti: **la prevenzione dei fenomeni di infiltrazione mafiosa.**
- **Occorre intervenire subito** non soltanto tamponando l'emergenza, ma pensando seriamente a **misure concrete.** Il trasporto, per la sua stessa struttura, è una facile preda per i malavitosi e, in assenza di azioni celeri e risolutive, l'infiltrazione mafiosa è destinata ad aggravarsi.
- Confindustria ha stipulato un **Protocollo col Governo** su questo tema e ad **Anita va riconosciuto il merito di essere la prima Associazione di autotrasporto ad avervi aderito.** Vi invitiamo tutti a partire dalla **comune coscienza di voler salvaguardare tutto il nostro patrimonio imprenditoriale,** fatto di micro e macro imprese, e **ragioniamo tutti insieme** – operatori, prefetture, sindacati e partner sociali – **per ricercare strumenti e definire azioni,** coordinate tra il livello nazionale e locale, in grado di contrastare sul nascere questo fenomeno.

- È questo lo **spirito di collaborazione e di buona volontà** che avremmo voluto, che abbiamo sempre messo in campo e che vogliamo ancora che sia alla base delle **necessarie soluzioni che andranno prese rapidamente per il bene dell'autotrasporto, dell'economia e del Paese.**
- **Un sincero augurio a tutti!**