



Roma, 9 marzo 2009

Circolare n.45/2009

Oggetto Attività confederale – Confetra al Tavolo di Matteoli sulla crisi dell'autotrasporto.

Mercoledì 11 marzo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli instaura il Tavolo sulla crisi nell'autotrasporto.

L'impatto della recessione economica sulle piccole imprese del settore è più acuto e le associazioni artigiane hanno chiesto interventi urgenti, anche solo di mero aspetto finanziario come il rinvio del versamento dei contributi previdenziali e del pagamento dei canoni di leasing relativi ai veicoli acquistati negli ultimi anni. Importante inoltre incentivare la crescita dimensionale delle imprese. A questo fine Confetra, che parteciperà al tavolo col Presidente Vavassori, ha rilanciato la proposta di detassare gli utili reinvestiti nell'acquisizione di imprese di trasporto e di logistica.

La posizione di Confetra sugli interventi per l'autotrasporto è riassunta in un recente articolo del Presidente Vavassori sul Sole 24 Ore Trasporti. In particolare Vavassori ha sottolineato l'importanza che le risorse che ogni anno vengono stanziare per il settore siano indirizzate verso misure più mirate e in linea con chiare strategie di politica dei trasporti. Inoltre il settore ha bisogno di meno vincoli, mentre i recenti interventi normativi, quali l'introduzione dell'obbligo di data certa nei contratti e dell'obbligo di far scortare la merce con la nuova Scheda di Trasporto, vanno nella direzione esattamente opposta.

La crisi impatta pesantemente anche sulle imprese di spedizione e di logistica. A tal fine Confetra si sta attivando per definire con i sindacati del settore un accordo quadro che agevoli il ricorso agli ammortizzatori sociali da parte di tutte le aziende che ne hanno necessità.

f.to Piero M. Luzzati

Allegati due
D/d

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

Autotrasporto, troppe le rigidità Basta con i sussidi «assistenziali»

Pietro Vavassori*

L' autotrasporto è sotto riforma da 20 anni: alle fasi di liberalizzazione indotta dall'Europa, seguono irrimediabilmente fasi di dirigoismo sollecitate dalle associazioni dei piccoli trasportatori. Oggi stiamo assistendo a un irrigidimento della disciplina: l'apertura di nuove imprese è stata fortemente vincolata; in materia di accesso alla professione siamo l'unico Paese europeo a regolamentare l'attività svolta con veicoli sotto le 3,5 tonnellate; in tema di tariffe è stato reintrodotta una sorta di regime obbligatorio agganciato al costo del gasolio valido tutte le volte che non si stipula un contratto per iscritto. Situazione quest'ultima che nell'attività di logistica, dove è frequente il ricorso ai cosiddetti «contratti spot», si verifica spesso.

Nonostante la compagine del settore sia ancora caratterizzata dalla netta prevalenza di aziende monoveicolari e il numero di imprese sia elevato — si

contano circa 130mila aziende italiane contro le 38mila francesi, le 55mila tedesche e le 100mila spagnole — gli interventi per il settore non vanno nella direzione di incentivare la strutturazione delle imprese. Oggi la maggior parte delle misure ha natura finanziaria e serve a garantire la sopravvivenza delle imprese marginali, mentre è ininfluente per le imprese sane.

I 400 milioni di euro che mediamente ogni anno lo Stato destina al settore sono meno assistenzialismo che non ha effetti benefici sull'assetto dell'autotrasporto; si tratta di risorse considerevoli per le esangui casse dello Stato, ma che si traducono in poche migliaia di euro ad azienda. Un esempio per tutti è quello degli scon-

ti autostradali cui è stato destinato fino a oggi oltre 1 miliardo di euro, disperso in mille rivoli tra Comitato centrale dell'Albo Trasportatori, società di servizi e società autostradali.

Confetra da tempo sostiene che quegli stanziamenti dovrebbero essere utilizzati per misure mirate quali ad esempio le agevolazioni fiscali per incentivare l'acquisizione e la fusione delle imprese di trasporto.

I recenti interventi normativi hanno portato, accanto alle nuove tariffe obbligatorie, nuovi pesanti adempimenti. In particolare è stato previsto l'obbligo di dare data certa ai contratti scritti e di inserirvi i tempi massimi di carico e scarico della merce; inoltre i trasporti dovranno essere scortati da un documento cartaceo (la nuova scheda

di trasporto) pena il fermo immediato del veicolo. Si tratta di una forte complicazione dello svolgimento dell'attività e di un appesantimento complessivo degli oneri a carico di tutto il mondo imprenditoriale.

Solo in Italia la forte impennata del costo del gasolio dello scorso anno è stata l'occasione per reintrodurre meccanismi di tariffazione pseudo obbligatoria. Negli altri Stati europei le vertenze sono state risolte prevedendo semplici meccanismi di sterilizzazione nei rapporti tra committenti e vettori delle variazioni del prezzo del gasolio.

In Europa si stanno preoccupando di abolire la carta, di semplificare gli adempimenti per le Piccole e Medie imprese. Dappertutto la parola d'ordine è snellire e razionalizzare. Anche in Italia il Governo sta portando avanti con impegno il lavoro di tagliare leggi e oneri amministrativi. L'autotrasporto sta andando esattamente nella dire-

zione opposta. E ciò in un momento di profonda crisi economica dove sarebbe molto utile liberarci da tutti gli adempimenti non indispensabili che ci rendono meno competitivi.

Risulta che le ultime richieste delle associazioni artigiane riguardino l'ennesimo intervento legislativo sul settore: in attesa della costituzione dell'Osservatorio vorrebbero fosse il ministero dei Trasporti a fornire le indicazioni mensili per determinare

le tariffe minime. Confetra non è contraria a un ente terzo, super partes e qualificato a svolgere questa delicata funzione. Pensiamo ad esempio all'Istat se non addirittura a un'Authority apposita.

Quello che è intollerabile è continuare ad andare avanti senza che ci sia un

chiaro disegno politico. Confetra apprezza molto il lavoro che stanno svolgendo il Ministro Matteoli e il Sottosegretario Giachino, particolarmente per il metodo della concertazione che hanno intrapreso con tutte le organizzazioni interessate. Peraltro ritiene che non sia possibile disegnare un serio progetto strategico per il settore se prima non viene risolto il problema del fermo dei servizi.

Il Governo non può ogni volta rincorrere le emergenze create dagli autotrasportatori che minacciano fermi a oltranza. A nessuno deve essere consentita la possibilità di bloccare il Paese. Finché non si risolve questa questione temo sarà difficile per qualsiasi Governo portare avanti un piano nazionale della logistica degno di questo nome. ■

* Presidente Confetra

**Spesi male
i 400 milioni
destinati
ogni anno
al settore**

**Incentivi alla
unificazione
delle imprese
e procedure
più semplici**

Intervista Piero Marco Luzzati, direttore Confetra

Attualità

La crisi rivela i nostri limiti

Logistica: difficile risalire la china se ostacoli di ogni genere frenano le imprese. L'autotrasporto ha gli stessi problemi di trent'anni fa: fermi, leggi e contributi a pioggia non sono serviti

Non è solo il mondo dell'autotrasporto a pagare un prezzo elevato alla crisi che ormai da alcuni mesi sta mettendo in ginocchio l'economia mondiale. Anche le aziende di logistica e di spedizione incontrano molte difficoltà. Ne abbiamo parlato con Piero Marco Luzzati, direttore generale di Confetra, l'associazione di categoria che rappresenta queste grandi imprese.

Che cos'ha di diverso questa crisi rispetto alle altre che, nella sua esperienza, le è già capitato di vivere in passato?

I dati che ci stanno arrivando dalle nostre imprese come consuntivo 2008 sono negativi e anche il 2009 è partito male. Questa crisi è davvero globale, nel senso che l'interconnessione delle economie fa in modo che, purtroppo, se si inceppa qualcosa, tutto è destinato a rallentare. È partita dagli Stati Uniti, ma poi hanno rallentato anche Cina e India e siccome questi Paesi sono diventati i principali partner economici mondiali i riflessi sono stati inevitabili

ovunque, Europa inclusa. Peraltro i primi segnali, non avvertiti da alcuno, c'erano già stati nella prima metà del 2008, quando ad aprile, che di solito è un mese storicamente molto buono, si è verificata un'inattesa flessione dei traffici pesanti in Italia; un dato che nessuno allora aveva capito, ma che in realtà era la prima leggera scossa di quello che sarebbe stato poi il devastante terremoto dell'autunno. Poi a settembre, che solitamente rappresenta il mese della ripartenza dell'economia, è stato un dramma. Ricordo le telefonate allarmate dei nostri imprenditori che ci dicevano: qui non c'è più merce da trasportare.

Come stanno affrontando la crisi le vostre imprese?

La situazione è pesante, non ne ho mai vissute di simili. In passato le difficoltà duravano molto meno. E se si fermavano gli Stati Uniti ripartiva l'Asia o viceversa. Erano crisi localizzate, mentre questa, invece, è di carattere globale e non risparmia alcuno. In questo quadro, le imprese fanno dei budget di tagli, cercano di rinviare gli investimenti e le assunzioni o chiudono qualche filiale. Chi ha fieno in cascina sopravvive, per gli altri il problema è molto serio. C'è poi un aspetto che ritengo particolarmente grave: molti operatori non riescono a farsi pagare anche da clienti di primaria importanza: rinviano all'infinito il saldo delle fatture; così anche alcune delle nostre imprese sono destinate ad avere problemi di liquidità.

In questa situazione, cosa chiede Confetra alle istituzioni?

Abbiamo portato avanti innanzitutto la richiesta di avere ammortizzatori sociali, che potrebbero attenuare le tensioni all'interno delle imprese. Tutto ciò aiuterebbe, ma non risolverebbe alla radice i problemi. I governi devono fare la loro parte, ma non credo che sia nella loro disponibilità risolvere queste situazioni di natura mondiale. Il punto è che in Italia non abbiamo un sistema agile. Quando anche si ricreassero le condizioni economiche per

uscire dalla crisi, prima che le imprese italiane riescano a rimettere in moto investimenti e assunzioni, di tempo ne passerà parecchio. Nei Paesi virtuosi le crisi sono a "U": come rapidamente si scende così rapidamente si sale. In Italia invece le crisi sono a "L", si scende e non si risale più. Così saremo gli ultimi del convoglio a ripartire perché siamo nel vagone più lento.

Venendo al mondo dell'autotrasporto, con il quale negli ultimi decenni Confetra ha avuto un rapporto, diciamo così, problematico, qual è la sua opinione?

In questi anni non è cambiato nulla. Quando sono entrato in Confetra, nel lontano 1976, gli autotrasportatori avevano appena ottenuto la legge 298, volevano le tariffe obbligatorie e avevano appena proclamato un fermo. In altre parole, le stesse cose di cui si parla oggi, a oltre trent'anni di distanza. C'erano e ci sono la polverizzazione delle imprese e l'eccesso di offerta di trasporto, gli autotrasportatori erano allora e sono oggi troppo deboli rispetto alla committenza. Vi era comunque un atteggiamento di maggiore correttezza reciproca. Poi sono arrivati certi personaggi che hanno modificato lo stile del confronto, che si è fatto via via più duro fino ad arrivare allo scontro aperto. I problemi dell'autotrasporto li sento incredibilmente rappresentare da oltre tre anni decenni nello stesso identico modo e ciò significa evidentemente che le politiche che ci sono state, i fermi, le leggi, i cospicui fondi stanziati per il settore sono serviti a ben poco, visto che i mali denunciati dalle stesse imprese sono sempre gli stessi.

Perché sostenete che è stata reintrodotta la tariffa di trasporto obbligatoria quando invece avete salutato con soddisfazione la caduta di tutti i vincoli per i contratti scritti?

Perché se i contratti scritti non si fanno, c'è comunque la tariffa obbligatoria. Su questo non ci sono dubbi, a meno che non si voglia leggere la legge al contrario. Siccome molti contratti sono giornalieri,

fatti magari telefonicamente, per tutti questi accordi ora il prezzo del trasporto è un prezzo deciso dallo Stato e ciò vuol dire che non c'è più un libero mercato dei trasporti.

Cosa si sarebbe, invece, dovuto fare per permettere la crescita dell'autotrasporto?

Non perché appartengo alla Confetra ma perché credo fermamente nella libertà d'impresa, penso che si sarebbe dovuto andare nella direzione diametralmente opposta, come hanno fatto, del resto, gli altri Paesi europei. Tolle le tariffe e i contingentamenti, hanno liberalizzato l'accesso. In altre parole, hanno semplificato la vita delle aziende. I dati parlano chiaro: tutto ciò ha certamente portato alla riduzione del numero delle imprese ma, allo stesso tempo, ha favorito l'aumento della loro dimensione media ed è esattamente quello che non è successo da noi. Trovare un nesso di causalità diretta è difficile, ma rimane forte il dubbio che la politica protezionistica e la contribuzione a pioggia, attuate per decenni in Italia, non abbiano fatto evolvere l'assetto delle imprese di autotrasporto. ■

Un'esperienza pluridecennale

Dopo essere entrato in Confetra nel 1976, Piero Marco Luzzati ha assunto nel 1987 la carica di direttore generale dell'associazione.

Ambrogio Rovelli