

The logo for ANITA, featuring a stylized white 'A' with a blue arrow pointing upwards and to the right, followed by the word 'ANITA' in a white, sans-serif font. The logo is set against a dark blue background with a light blue border on the right and bottom.

ANITA



Assemblea Generale

Relazione del Presidente **Eleuterio Arcese**

A large, light blue decorative graphic at the bottom of the page. It consists of a curved arrow pointing to the right, with a dashed white line along its inner curve. The arrow is partially obscured by a dark blue rectangular block at the bottom center.

Taormina, 9 Giugno 2012

*“Non pretendere che le cose
cambino continuando a fare
le cose che facevi prima”*

Scriveva Einstein a proposito della
crisi del 1929

Autorità, ospiti, amici, signore e signori,

grazie per la vostra partecipazione al nostro consueto appuntamento annuale che segna l'occasione per fare un bilancio sull'andamento del settore.

Prima di parlare di noi voglio rivolgere un pensiero alle persone colpite dal terremoto in Emilia, alle vittime e ai loro familiari, agli imprenditori e ai lavoratori di una regione simbolo per l'Italia, duramente colpita per gli ingenti danni alle attività produttive, alle abitazioni, al patrimonio artistico e culturale.

Conosco la forza, il coraggio e la determinazione degli emiliani e so che riusciranno a superare questo dramma. Ma da soli non potranno farcela. Per questo abbiamo deciso di

aprire una sottoscrizione per raccogliere fondi e dare anche noi un segno tangibile e concreto della nostra vicinanza agli amici e colleghi dell'Emilia e sostenerli nella ripresa della loro attività. Sono certo che tutti vorranno contribuire a questa iniziativa. Nel materiale che vi è stato distribuito trovate le informazioni necessarie.

Torniamo al tema dell'Assemblea.

L'ultimo anno è stato caratterizzato innanzitutto dal cambio di Governo e rivolgo un sentito ringraziamento al Sottosegretario Guido Improta che qui lo rappresenta, pronto ad ascoltare il punto di vista di noi imprenditori rispetto ad uno scenario che continua ad essere segnato da difficoltà crescenti.

In questi mesi ci siamo visti diverse volte, ma sempre in occasione delle emergenze che hanno contraddistinto la prima parte di quest'anno.

Oggi, in un clima libero e aperto, la presenza del Sottosegretario Improta ci offre l'opportunità di condividere con lui alcune riflessioni sul particolare momento che stiamo

vivendo, su come possiamo e dobbiamo lavorare per crescere ed essere protagonisti del cambiamento.

L'immagine scelta quest'anno per l'Assemblea dà il senso di ciò che intendo dire, poiché ogni cosa, persino il gioco - anche quello del bambino più solitario - ha una dimensione di coinvolgimento e di apertura verso gli altri.

Evoca la voglia di rinascita, di un autotrasporto rinnovato, pulito, diverso da quello attuale. E' anche segno di speranza, di fiducia e di crescita per le nostre imprese.

E' un'immagine che ci fa guardare al futuro.

Un futuro che è nostra responsabilità, individuale e collettiva, costruire e nel quale credere.

L'impegno però deve essere corale: noi imprenditori dobbiamo avere la forza di immaginare un futuro di crescita per le nostre aziende e il nostro Paese; i sindacati devono stare al fianco delle imprese, oggi più che mai, per sostenere l'occupazione; le Istituzioni, nazionali e comunitarie, devono avere il coraggio di rinnovarsi, di fare scelte per realizzare riforme.

Invece, è passato un anno e con tutta onestà oggi prevale più un sentimento di sconforto, se pensiamo al tempo che abbiamo perso e che stiamo perdendo.

Dopo anni, nei quali abbiamo continuato a lanciare segnali di allarme - purtroppo inascoltati - a sollecitare riforme serie e urgenti, lo spirito di sopravvivenza delle nostre imprese ha preso il sopravvento e qualcosa è cambiato e sta cambiando ad un ritmo ormai incontrollabile.

Ma, permettetemi di dirlo – e lo dico con amarezza – ciò a cui stiamo assistendo non è un cambiamento del quale possiamo andare del tutto fieri.

Dico questo, rappresentando il pensiero di tutti gli amici imprenditori presenti, che come me hanno costruito ogni singolo ingranaggio della propria impresa, con sacrificio, con dedizione, guardando sempre oltre l'orizzonte, dando un valore sociale al nostro patrimonio aziendale, fatto innanzitutto di persone.

Il nostro obiettivo di crescita, di creare benessere ed occupazione, a queste condizioni in Italia non è più possibile.

Le ragioni sono molteplici, segnate da occasioni perse e condizionate da vari fattori, interni ed esterni.

Non intendo qui – tra addetti ai lavori – fare l’elencazione puntuale delle criticità del nostro sistema dei trasporti. Sono note a tutti. Intendo più concentrarmi sugli effetti che queste hanno prodotto e stanno producendo, sulle aspettative disattese, sulle vie d’uscita, ancora possibili, e soprattutto su quanto il nostro Paese viene a perdere in termini di crescita e di sviluppo.

Sarebbe troppo riduttivo affermare che un’impresa apre un’attività all’estero solo per ridurre i costi per aggredire il mercato, abbattendo i prezzi. Dipende anche dal sistema delle regole e dal ruolo centrale che viene dato all’impresa in quei Paesi. Gli imprenditori si muovono secondo logiche di convenienza e di mercato.

All’estero rimborsano l’IVA a 30 giorni.

I clienti ti pagano nei tempi concordati.

La competizione si gioca sul mercato e non nelle aule dei tribunali o, peggio, attraverso denunce il più delle volte anonime.

La civiltà del Paese si misura anche in base all’efficienza della Pubblica amministrazione, che riduce i tempi e la mole della burocrazia.

C'è snellezza, chiarezza, rispetto e rigore nell'applicazione delle regole, anche quelle in materia di occupazione e gestione del lavoro.

Il sistema bancario è a sostegno delle imprese.

Non accade che un Paese è “ostaggio” di coloro che fanno della protesta la propria bandiera.

C'è una maggiore efficienza infrastrutturale tanto da attrarre merci da tutto il mondo.

Se è all'estero che i tuoi principali clienti hanno spostato la produzione, magari per gli stessi motivi, che altro possiamo fare se non andarci anche noi?

Ancora.

Nel 2011 in Italia la pressione fiscale globale sulle imprese, compresi gli oneri sociali, ha raggiunto il livello insostenibile del 68,5%. Il nostro Paese ha il primato della pressione fiscale sul costo del lavoro, ormai vicina al 45% a fronte di una media europea di circa il 33%. Anche il potere d'acquisto dei nostri dipendenti è condizionato dal forte prelievo fiscale, tanto che – a parità di stipendio lordo – un lavoratore italiano percepisce molto meno a quelli degli altri Paesi.

Aprire un'impresa all'estero significa generare vantaggi in un altro Paese. Immatricolare i veicoli, assumere i lavoratori, fare acquisti (compreso il gasolio), pagare tasse, oneri sociali e assicurazioni.

Quanto perde il nostro Stato in termini di gettito? Facciamo due conti.

Prendiamo un complesso veicolare del valore di 150 mila euro, il nostro erario non incassa IVA per 31.500 euro. Di oneri fiscali e previdenziali lo Stato perde mediamente 20.000 euro per ogni autista all'anno; per quanto riguarda il gasolio, al netto del recupero delle accise, per ogni litro di gasolio fatto all'estero, lo Stato italiano perde circa 70 centesimi di fiscalità legata al prodotto, che rapportati ad un consumo annuo di 36.000 litri danno un complessivo di circa 25.000 euro.

Passiamo ora ad un altro punto dolente che è quello delle assicurazioni RCA. Su un premio annuo a veicolo di 3.000 euro, al netto del rimborso del Servizio sanitario nazionale, la fiscalità si attesta mediamente intorno ai 350 euro a veicolo all'anno.

Il totale è presto fatto e ammonta a 76.850 euro l'anno per

ogni veicolo, senza considerare le imposte sul reddito dell'impresa e i costi dell'apparato amministrativo. Rapportando il calcolo a 100 veicoli, l'impatto è più evidente: quasi 8 milioni di euro!

Sono numeri che fanno riflettere e gli effetti, anche sotto il profilo occupazionale e sociale, ci devono spingere a correre ai ripari, ad accelerare i processi di riforma nel nostro Paese e di ristrutturazione del settore, se non vogliamo, a breve, trovarci con un autotrasporto completamente svuotato e, allora sì, senza alcun futuro.

Ho fatto questo ragionamento al Viceministro Mario Ciaccia in occasione dell'ultimo incontro sulla "Revisione della spesa". Ho evidenziato che i mali dell'autotrasporto devono essere affrontati alla radice. Le risorse devono essere rese strutturali e legate a criteri selettivi, essere finalizzate a creare un circolo virtuoso di crescita e di sviluppo. Ma non può esserci crescita, e l'ho dimostrato, se non si sciolgono in maniera seria e determinata alcuni nodi verso i quali orientare le risorse, primo fra tutti il costo del lavoro.

Sono anni che chiediamo di ristrutturare il settore insieme alla riduzione della pressione fiscale e interventi sul costo del lavoro, anche per la salvaguardia dell'occupazione; che

denunciamo la sofferenza delle imprese rispetto alla concorrenza dei Paesi dell'Est, che è diventato ormai un problema europeo; che chiediamo di introdurre misure per il rispetto dell'ambiente, con interventi per favorire l'utilizzo di veicoli meno inquinanti, intervenendo anche in sede comunitaria per modificare gli attuali vincoli alla sostituzione dei veicoli; che chiediamo di realizzare impianti completamente automatizzati per il rifornimento del carburante; che denunciamo l'esigenza di emarginare dal settore le imprese che operano nell'illegalità.

Invece, abbiamo perso solo tempo.

Anche con il Sistri, progetto nato per rendere più trasparente la movimentazione dei rifiuti, abbiamo perso un'occasione. Per due anni abbiamo assistito a proroghe e rinvii e il sistema ancora adesso non funziona. Eppure le nostre imprese hanno pagato.

Nell'ultimo anno la principale preoccupazione è stata quella di difendere quelle posizioni di retroguardia, che rappresentano una delle cause principali del declino del settore.

Di fronte al calo dei volumi della produzione e delle vendite, che avrebbe dovuto spingerci verso una rapida riorganizzazione del settore, si è pensato solo a tamponare le emergenze.

Per mesi ci siamo dovuti preoccupare di far fronte alle proteste di una parte della categoria, che continua a ricorrere al fermo considerandolo l'unico strumento per risolvere le criticità del settore.

Gli ultimi episodi sono stati pesantissimi.

Le nostre imprese del comparto bisarche hanno pagato un prezzo altissimo: sei settimane di blocchi, accompagnati da atti di violenza intollerabili.

L'arma del fermo e della minaccia deve essere spuntata una volta per sempre.

Deve crescere in tutti la consapevolezza che solo attraverso il dialogo costruttivo e paritario si possono risolvere le cose.

ANITA ha sempre puntato su tale aspetto e i tavoli di confronto aperti con la CNA/Fita, Confindustria e Confetra nei settori alimentare e cemento lo dimostrano.

Una strategia che sta dando i primi frutti e che contiamo di concludere a breve per estendere tale metodo ad altre tipologie di trasporto e settori merceologici.

La strada che abbiamo scelto probabilmente non è la più semplice, poiché dobbiamo fare i conti con gli effetti della crisi che colpiscono l'intera economia.

Sono occasioni che non possiamo e non dobbiamo perdere, perché è lì, attraverso un confronto diretto, trasparente e paritario, che emergono problematiche che solo le parti interessate possono risolvere.

Chiedere in questi casi l'intervento del Governo può addirittura essere controproducente, perché ognuno deve fare la propria parte.

Su tali tavoli intendiamo fare molto di più. Vogliamo stabilire un sistema di regole condiviso tra vettori e committenti, per riequilibrarne il rapporto, per valorizzare le imprese serie, quelle ispirate da valori fondamentali quali la legalità, il rispetto di principi etici.

Senza fare distinzioni tra chi è committente e chi è vettore perché tutti giochiamo un ruolo importante e fondamentale nel nostro sistema economico, con pari dignità e responsabilità.

L'esito di questi tavoli possiamo definirlo come vogliamo: accordo, intesa, patto. Non ci appassionano le etichette.

Quello che conta per noi è il risultato.

E' così che intendiamo essere protagonisti del cambiamento.

Su questi tavoli non si parla di costi minimi della sicurezza, né di corrispettivi o qualsiasi altro elemento di natura economica, nel pieno rispetto delle regole Antitrust. I prezzi dei noli rientrano nella sfera di competenza del rapporto negoziale tra committente e vettore.

Invece, di costi minimi si parla, e molto, negli studi degli avvocati che, come accadeva con le tariffe obbligatorie, si sono ben organizzati (anche con pubblicità sulle riviste specializzate), forti di incertezze interpretative e di giudici che neanche controllano i calcoli che vengono prodotti ed emettono decreti ingiuntivi provvisoriamente esecutivi.

Tutto in attesa del pronunciamento del TAR Lazio previsto

per il 28 giugno, una data diventata ormai una scadenza alla quale tutti guardano.

Intanto il tempo passa e continuiamo a perdere occasioni.

Sono passati quasi due anni dall'approvazione del Piano nazionale della logistica e di recente la Consulta ha finalmente approvato le quattro priorità da realizzare.

Non perdiamo altro tempo e andiamo avanti!

Lo Sportello unico doganale è un'esigenza primaria per tutti. O snelliamo le operazioni doganali o sempre più le merci saranno dirottate verso altri Paesi!

E come non essere d'accordo sullo sviluppo del franco destino, sull'efficientamento della distribuzione urbana e sui sistemi ITS a servizio della logistica, per migliorare il trasporto e la mobilità di persone e merci?

Occorre però dare piena concretezza a tali misure.

Non possiamo arrenderci e dobbiamo avere fiducia nel futuro.

Abbiamo delle responsabilità, verso le nostre imprese, i nostri dipendenti, la collettività, alle quali non intendiamo sottrarci.

La stretta al credito rimane uno dei principali fattori che rallentano lo sviluppo delle nostre imprese e in molti casi esso rappresenta l'elemento che ne determina il fallimento.

Voglio qui ricordare le potenzialità del Fondo di garanzia per l'autotrasporto, che proprio nelle scorse settimane ha deliberato di intervenire anche sull'ammissibilità delle fidejussioni bancarie richieste ai consorzi a garanzia dei rimborsi autostradali e dell'Ecobonus.

Confido poi sugli accordi tra ABI, Confederazioni e Associazioni di rappresentanza delle imprese sulla moratoria e quelli, ultimi, per mettere a disposizione delle imprese i fondi per nuovi investimenti e per ottenere liquidità a fronte dei ritardati pagamenti della Pubblica amministrazione, altro fattore di forte criticità.

Parlando di Pubblica amministrazione non posso che rimarcare l'incredibile ritardo nei rimborsi IVA. Questa situazione sta diventando davvero insostenibile per la gestione finanziaria delle imprese.

La sofferenza in termini di liquidità oggi è altissima.

Come altissimo è il rischio di infiltrazioni malavitose nel settore.

La scelta di tenere la nostra Assemblea in Sicilia, ha per noi un significato ben preciso. Quello di stare al fianco dei nostri imprenditori che operano in questa splendida ma difficile realtà, e più in generale di tutti coloro che spesso si trovano a combattere varie forme di soprusi e di illegalità.

Noi per primi, negli anni scorsi, abbiamo messo in risalto il tema della legalità e il suo stretto legame con lo sviluppo e la crescita delle imprese e del settore.

Vogliamo continuare a dare sostanza alle parole.

Per noi la legalità costituisce un prerequisito essenziale.

E' per questo che nei tavoli aperti con la committenza, ma soprattutto in quello per il trasporto con bisarche - oggettivamente più difficile sotto questo profilo per le note e odiose vicende di cronaca che hanno caratterizzato il fermo di febbraio e marzo - abbiamo posto con forza la necessità di inserire nei contratti quelle che potremmo definire "clausole di gradimento" per la legalità e il rispetto delle regole.

Regole che, una volta definite, vanno rispettate e fatte rispettare.

Al contrario in più occasioni abbiamo assistito ad atteggiamenti incomprensibili che portano alcune rappresentanze, una volta fissata la regola, ad iniziare il balletto senza fine della richiesta di deroghe o di proroghe.

Si vanno a chiedere eccezioni che poi diventano regola, spesso in contrasto con la norma stessa. E se poi si tratta di norme comunitarie, questo atteggiamento è assai discutibile.

Mi riferisco in maniera specifica alle norme sull'accesso alla professione, uno dei pochi strumenti in nostro possesso per regolarizzare e modernizzare il settore.

Voglio essere chiaro: chi ha i requisiti sta dentro il sistema. Chi non li ha o non li dimostra deve essere messo fuori. Spiace dirlo, ma è così.

Del resto le nuove regole sull'accesso costituiscono la condizione per l'inserimento delle imprese nel Registro Elettronico Nazionale, per avviare la costituzione del Registro Europeo.

Il registro, a nostro giudizio, rappresenta uno strumento importante per la regolarità del mercato, poiché ospiterà anche i dati relativi alle infrazioni commesse sull'intero territorio comunitario, rendendo più trasparente ed evidente chi opera rispettando le regole.

Al Comitato centrale dell'Albo chiediamo che metta in pratica l'indirizzo fornito dal Ministro Passera nella direttiva pedaggi. Va al più presto attivato il collegamento con le banche dati di INAIL, INPS e Camere di commercio a tutela della regolarità delle imprese del settore.

Del resto manca davvero così poco, tante volte, per aiutare concretamente le imprese, con interventi che a prima vista possono apparire irrilevanti, ma che per noi hanno un valore importantissimo, anche in termini di efficienza del sistema aziendale.

Un esempio significativo, che vale per tutti, il recente accoglimento della nostra proposta di prevedere anche in Italia la revisione biennale del tachigrafo.

Vi assicuro che nessuna delle nostre imprese l'ha sottovalutata, poiché ha significato un netto taglio dei costi, senza peraltro intaccare la sfera della sicurezza.

Lo stesso vale per l'eliminazione delle targhe ripetitive, finalmente diventata realtà.

In entrambi i casi, abbiamo fatto un piccolo passo in avanti per un recupero di efficienza e competitività.

Altro esempio, e in questo caso del tutto rilevante, è stato l'accoglimento della proposta avanzata dalla nostra Associazione di rendere trimestrale il rimborso delle accise sul gasolio. Il risultato non era scontato e voglio qui pubblicamente ringraziare tutti coloro che si sono fatti carico della nostra istanza.

Anche l'Agenzia delle dogane ci ha ascoltato e ha sciolto numerosi dubbi interpretativi sul rimborso per alcune tipologie di veicoli.

Mai come in questo momento le imprese hanno bisogno di certezze e stabilità.

Siamo italiani e siamo fieri di esserlo. Qui siamo nati e qui vogliamo restare.

Ma per restarci dobbiamo essere messi nelle condizioni per farlo.

Come ho già detto, a volte bastano piccoli interventi, che non gravano sul bilancio dello Stato.

Ad esempio, basterebbe portare a 4,20 metri l'altezza dei veicoli durante la circolazione per recuperare un po' di capacità di carico e ottimizzare i nostri servizi.

Basterebbe avviare anche nel nostro Paese la sperimentazione di veicoli "modulari", su rotte commerciali prestabilite per collegare hub industriali e portuali. Ciò per ottimizzare costi e produttività, e anche per migliorare l'efficienza delle tratte terminali dei trasporti intermodali.

Basterebbe consentire il pagamento cumulativo delle tasse automobilistiche.

Basterebbe consentire che ai margini nelle maggiori arterie autostradali dove si registra un più sostenuto flusso di veicoli industriali sia consentito di realizzare impianti completamente automatizzati per il rifornimento di gasolio.

Basterebbe trovare soluzione in tempi brevi allo spinoso tema dell'ingiustificato aumento delle polizze assicurative RCA.

Basterebbe evitare che il trasporto delle merci nell'intero Paese si blocchi per la neve.

Basterebbe sostenere con maggiore determinazione la posizione portata avanti da ANITA presso tutte le Istituzioni europee sul cabotaggio. Il trasporto italiano va tutelato da qualsiasi forma di concorrenza sleale. Pertanto, la liberalizzazione del cabotaggio non può prescindere da un'armonizzazione europea delle condizioni di esercizio delle imprese.

Basterebbe una più incisiva azione del nostro Paese per portare a livello comunitario le 44 tonnellate di peso complessivo dei veicoli, anche in considerazione delle innovazioni tecnologiche, che ne hanno innalzato il livello di sicurezza e prestazioni.

Rimanendo in tema comunitario è fondamentale l'impegno del nostro Governo sul mantenimento del gasolio professionale nella proposta di direttiva attualmente in discussione.

Né vanno mai dimenticati gli aspetti problematici e specifici dell'attraversamento dei valichi alpini. A tale proposito richiamo l'attenzione sulle ulteriori criticità che a breve si verificheranno per la chiusura dell'asse ferroviario del Brennero.

Occorre poi che gli impegni assunti con la categoria, vengano mantenuti, come nel caso dell'Ecobonus, per il quale esprimo forti preoccupazioni.

Dobbiamo fare il possibile per ottenere l'autorizzazione comunitaria per sbloccare i fondi 2010 e 2011, poiché è incomprensibile come la Commissione europea, che tanto promuove il ricorso al trasporto intermodale, possa porre ostacoli ad un progetto che le stesse Istituzioni comunitarie hanno considerato una buona pratica da seguire in tutta Europa.

Per anni ci è stato chiesto di puntare al trasporto intermodale per decongestionare le strade e garantire il rispetto dell'ambiente. E noi lo abbiamo fatto.

Ora che le imprese hanno investito impegnandosi sul piano economico e organizzativo a trasferire i propri veicoli sulle navi, si paventa il rischio che l'incentivo per gli scorsi anni possa saltare.

E' necessario un intervento politico forte e deciso del nostro Governo, affinché la Commissione europea conceda l'autorizzazione per sbloccare almeno le risorse già destinate all'Ecobonus.

Prima di passare alle conclusioni, permettetemi di tornare sul tema che, in assoluto, rappresenta l'ago della bilancia per restare o lasciare la nostra cara Italia: il costo del lavoro.

ANITA di proposte ne ha fatte da tempo.

In primo luogo occorre rendere strutturali le misure già in atto, che però da sole risultano insufficienti.

Per questo motivo chiediamo sgravi contributivi:

- per tre anni alle imprese che assumono padroncini che vogliono lasciare l'attività;
- per le aziende che si impegnano a rendere stabile l'occupazione o incrementare i livelli occupazionali, riconoscendo loro, per ciascun lavoratore e per tutta la durata dell'impegno, gli stessi vantaggi e incentivi previsti per coloro che assumono lavoratori in mobilità con diritto alla relativa indennità. In tal modo, le aziende beneficerebbero dell'aliquota contributiva del 10% e dei vantaggi economici previsti in tali fattispecie. Per rientrare nel beneficio, le imprese dovranno ovviamente impegnarsi a non ridurre la base occupazionale per un periodo di durata pari a quello di godimento delle agevolazioni descritte.

Ci troviamo inoltre alla vigilia dell'apertura del negoziato sul contratto collettivo di lavoro che scade a fine anno.

Con le nuove regole confederali i sindacati già nelle prossime settimane dovranno inviare la propria piattaforma.

Anche a loro, quindi, rivolgo un invito affinché il negoziato sia portato a termine entro la data di scadenza del contratto, mettendo da parte ritualità che in un momento così delicato non servono a nessuno e concentrandosi su pochi ma qualificanti elementi che, anche in questo caso, possono rappresentare per le imprese e per i lavoratori la chiave di volta per rafforzare e rendere più efficiente la nostra attività.

In conclusione desidero fare dei ringraziamenti.

Grazie a quanti sapranno accogliere, sostenere e realizzare le proposte di cui vi ho parlato.

Ringrazio il Sottosegretario Guido Improta, perché in questi pochi mesi di lavoro, ha dimostrato attenzione e sensibilità verso l'autotrasporto e la nostra Associazione.

Ringrazio Bartolomeo Giachino, che da Sottosegretario nel precedente Governo ci ha ascoltato e sostenuto e continua a farlo anche ora da Presidente della Consulta.

Ringrazio Enrico Finocchi e con lui tutti gli amici del Dipartimento dei trasporti terrestri del Ministero, nostri interlocutori privilegiati.

Infine ringrazio e saluto gli amici e gli ospiti presenti.