



UNION EUROPÉENNE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

BASAT - CONFARTIGIANATO Trasporti - FENADISMER - FITA - NIT
Hungary - OBRNA ZBORNICA SLOVENIJE - SAV - UNOSTRA - UPTR

SPEECH

Francesco Del Boca

Presidente UETR
Presidente nazionale Confartigianato Trasporti

The situation of small operators in the haulage industry

Impact of the economic recession on the road transport market

Brussels, 20 April 2009

Buongiorno a tutti,

sono molto lieto di partecipare a questa audizione pubblica che ritengo rappresenti un segnale importante da parte della Commissione europea nei confronti delle micro e piccole imprese di autotrasporto.

Oggi vedo con piacere che si parla di dove siamo, dopo che a Bruxelles si è parlato di dove andremo, mi riferisco alla grande conferenza sul futuro del trasporto di qualche tempo fa.

Ringrazio dunque il Sig. Ruete per il suo invito e inizio subito con la presentazione.

In qualità di presidente dell'associazione europea che rappresenta le micro e piccole aziende di autotrasporto parlerò delle problematiche di questo settore e sulla crisi, di come essa ha impattato sulle imprese e di quello che secondo noi si dovrebbe fare per fronteggiare la congiuntura ed aiutare le nostre aziende in difficoltà.

Le federazioni che rappresento appartengono al territorio, del territorio conosco bene i problemi e le necessità reali e io oggi sono qui per portare la loro voce.

Mi hanno detto che ho solo dieci minuti dunque cercherò di essere molto sintetico toccando i punti più importanti

Prima di cominciare tuttavia vorrei ricordare le vittime del terribile terremoto che, come sapete perché la notizia ha avuto una risonanza internazionale, ha scosso la regione dell'Abruzzo, in Italia. Siamo tutti molto scossi da questo terribile episodio. A tal proposito, vorrei dire che le associazioni di categoria dell'autotrasporto riunite nella sigla UNATRAS si sono rese disponibili a destinare 20



milioni di euro delle risorse originariamente previste per il settore dal governo alle vittime del terremoto, per la ricostruzione ed aiuti alla popolazione colpita. Abbiamo chiesto un incontro al Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi per definire le modalità dell'operazione.

Iniziamo con un rapido sguardo al quadro generale, già ampiamente discusso dagli interventi che mi hanno preceduto

Mi limito ad alcuni dati sui principali indicatori economici, PIL e investimenti.

Come vedete le previsioni per l'immediato futuro non dicono nulla di buono

Non c'è un segno positivo negli indicatori economici

Il PIL diminuirà per il 2009 quasi di due punti percentuali, la situazione migliorerà leggermente del 2010 ma solo di mezzo punto.

Veniamo andiamo a parlare nello specifico della situazione delle imprese artigiane di autotrasporto: ebbene, dal 2008 le imprese che hanno chiuso, cessato l'attività, sono migliaia.

Solo per dare qualche dato: oltre 7500 le imprese che hanno chiuso in Spagna, 2000 in Francia, in Italia sono oltre 10.000 le imprese di autotrasporto che potrebbero chiudere i battenti nel 2009

Questa è la conseguenza di un calo pauroso della domanda.

I prezzi del gasolio a luglio 2008: gli effetti si sentono ancora..

C'è poi il problema delle tariffe praticate, si sono ridotte decisamente, per tutta una serie di motivi solo in parte legate alla crisi, come vedremo meglio più avanti.

Se poi le imprese non hanno chiuso, quelle che ancora riescono ad andare avanti hanno ridotto di molto la loro attività: le flotte sono ferme e sono ridotte, molti hanno venduto i loro veicoli perché il lavoro è diminuito, perché non riescono a coprire i costi (e qui si deve fare un discorso a parte, che vedremo più avanti), perché non riescono a pagare il leasing

Vediamo fenomeni di ristrutturazione e riorganizzazione delle imprese, che se non chiudono vengono sempre più spesso inglobate dai grandi gruppi.

La Commissione europea dice "Prima di tutto pensate in piccolo" (Think small first) per riassumere in un motto la propria politica industriale a tutela e sostegno delle PMI, ma se andiamo avanti così vi saranno solo aggregazioni, e quel valore aggiunto rappresentato dalla dimensione umana delle nostre aziende sparirà.

Tutto questo si ripercuote direttamente sull'economia reale.

Con i camion fermi o che lavorano meno diminuisce la circolazione delle merci (che peraltro come voi ben sapete è alla base del Mercato Interno, circolazione delle merci anzi LIBERA circolazione delle merci e qui parliamo di una delle quattro libertà fondamentali) diminuisce di conseguenza la ricchezza: nell'ultimo quadrimestre del 2008 il PIL è diminuito dell'1,6 %

A loro volta le case costruttrici vendono meno veicoli- qui riporto le statistiche dell'ACEA, siamo al 39 % di diminuzione dell'immatricolazione di veicoli commerciali.

E aumenta poi la disoccupazione, dunque vedere come sia tutto collegato.

Evidenzio che il settore automotive è stato oggetto di precise misure su larga scala, come il settore finanziario.

Quello dell'autotrasporto no, e qui auspico che l'Unione europea faccia qualcosa, prende delle misure specifiche anche per noi.



Prima parlavo di costi. Ebbene, si registra oggi un effetto diciamo così perverso, gli effetti nefasti della crisi economica e finanziaria si vanno ad aggiungere, a sommare a problemi, difficoltà preesistenti nel settore, il risultato finale per le nostre aziende è quanto meno drammatico.

- Recuperare i costi del trasporto
- Le tariffe di trasporto
- Debolezza contrattuale
- Scarso potere contrattuale
- Accesso al credito / Tassazione

Come UETR riteniamo che una serie di azioni si rendano necessarie in primis a livello comunitario (finora abbiamo assistito ad una serie di azioni solo a livello di stato membro, scollegate fra di loro e diciamo così per utilizzare un termine che si utilizza a Bruxelles “à la carte”, “a geometria variabile”- ma c’è bisogno di coordinamento) per fronteggiare la crisi ed insieme risolvere quei problemi strutturali, precedenti la crisi e che rischiano di provocare davvero il tracollo delle micro e piccole aziende di autotrasporto:

- Costo minimo di trasporto
→ recupero dei costi del gasolio in fattura
- Gasolio professionale
- Pagamento a 30 giorni
- Accesso al credito / Dilazione quote previdenza sociale

Coprire i costi del trasporto

Riteniamo fondamentale l’istituzione di un Osservatorio europeo dei costi, che possa monitorare in maniera ufficiale l’andamento dei vari costi del trasporto (sapete che vi sono costi fissi, variabili) ed anche le tariffe che vengono praticate nei vari paesi

Esso rappresenterebbe la base per poter istituire un sistema per definire le tariffe in base ai costi minimi, quei costi cioè sotto i quali un’azienda opera sulla base di dumping sociale minando anche la sicurezza stradale oltre che la concorrenza leale.

Inoltre, sulla base delle rilevazioni di tale osservatorio, istituire una clausola automatica di recupero dei costi del carburante in fattura.

Solo così si potrà recuperare la qualità nel trasporto, ed inoltre garantire appieno la sicurezza stradale. Qualità, e affidabilità. Concorrenza leale.

Gasolio professionale

A livello europeo un sistema di rimborso totale delle accise ed un sistema effettivo di gasolio professionale, oggi il meccanismo non funziona, la Commissione ha proposto una modifica alla direttiva ma è necessario un reale gasolio professionale.

Basta con il “turismo delle pompe di benzina”, non è possibile.



Pagamento a 30 giorni

Oggi più che mai capite bene quanto sia importante, anzi direi vitale, per un'azienda in difficoltà farsi almeno pagare entro un termine che si ragionatevole, 30 giorni appunto.

Invece oggi le nostre aziende sono pagate anche a 120 giorni, questo è davvero inaccettabile.

La Commissione europea ha da poco presentato una proposta di modifica alla direttiva 2000/35 sui ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali.

Ebbene, noi ci rallegriamo che l'Esecutivo comunitario sia attivo in questo senso ma la proposta si limita alle transazioni commerciali fra aziende ed enti pubblici, è relativa solo al pagamento dovuto dagli enti pubblici.

Noi abbiamo bisogno di una regolamentazione dei pagamenti fra privati, B2B (Business to Business), con un meccanismo che sia effettivo e stringente e che garantisca realmente pagamenti nei 30 giorni.

A questo proposito la Francia è un esempio, da gennaio infatti essa ha previsto nel suo codice di commercio una disposizione specifica per le imprese di trasporto (clausola penale 15 000 euro)

Accesso al credito

Le piccole aziende di autotrasporto hanno sempre avuto ed hanno un accesso al credito quasi nullo !

Che siano aperte specifiche linee di credito che consentano alle aziende di continuare ad investire o almeno di effettuare le operazioni alla base della loro attività.

Con particolare attenzione al micro credito.

Inoltre si dovrebbe prevedere una sospensione del pagamento degli interessi ad esempio nei leasing ed una serie di incentivi per i requisiti ecologici, la UE impone requisiti ambientali e noi siamo assolutamente d'accordo con il principio "Chi inquina paga" ma si deve anche dare alle aziende i mezzi facilitarle specie oggi.

Infine una dilazione pagamento dei contributi previdenziali, è legato ad un accesso al credito deve accompagnarsi una proroga dei termini per pagare certe imposte per dare ossigeno alle imprese in questo momento particolare.

E in questo discorso di tassazione forse dovrebbe pensare se non sia il caso di parlare almeno per il momento di Eurovignette III.

Comunicazione della Commissione su nuove soglie di aiuti (500.000 euro per impresa): ci rallegriamo (si parla anche di garanzie, se ne aumentano le soglie) ma l'UE deve spingere di più sugli Stati membri per sollecitarli ad aprire linee di credito. E poi c'è la Banca Centrale Europea.

Termine con una considerazione che mi pare davvero fondamentale.

Il settore dell'autotrasporto è uno dei più performanti che ci siano.

Cosa vuol dire performante ? vuol dire che mentre il PIL finora è cresciuto, ha avuto un tasso di crescita dell' 1 %, l'autotrasporto lo avuto dell' 1, 5 % !

Ci riconoscono che il 75 % del trasporto di merci avviene su gomma, che l'autotrasporto impiega oltre il 50 % del numero totale delle persone che lavorano nel settore del trasporto.

La Commissione europea lo ha scritto da ultimo nel suo "Focus Groups' Report" presentato lo scorso febbraio.



Ebbene, se tutto questo è vero, se si tratta di un settore la cui funzione è ad oggi e lo sarà anche nel futuro, insostituibile- per carità siamo contenti che lo si riconosca- ebbene se crediamo in ciò che scriviamo allora a questo punto è il momento di rivedere il ruolo dell'autotrasporto specie oggi che siamo in una fase di grande trasformazione dell'economia , a livello globale.

Va fatta una volta per tutte una revisione del ruolo dell'autotrasporto, a cui invece nonostante le affermazioni viene attribuito spesso un ruolo quasi residuale.

Allora che ruolo ha questo settore ? solo di servizi o è un settore trainante dell'economia ? la “spina dorsale” dell'economia come dice la Commissione ? se si, **diamogli il posto e la considerazione che si merita.**

Che si chiede nelle congiunture ? Non vogliamo sovvenzioni, o per lo meno ci vogliono in un momento di crisi congiunturale, ma non deve essere solo questo, bensì soprattutto garantire strumenti regolamentari per far sì che le aziende restino nel mercato e siano operative Per poi ripartire finita la crisi. Per ridare fiducia agli operatori per investire nel settore.

Vi ringrazio.

