

Assemblea Straordinaria Unacoma - Bologna, 27 aprile 2011
Discorso del Presidente Unacoma, Massimo Goldoni

Premessa

Ripercorrere le tappe della storia della meccanizzazione italiana è straordinariamente interessante e benefico. Interessante, perché evidenzia la stretta connessione tra le fasi di sviluppo delle tecnologie meccaniche e i momenti politici ed economici che hanno segnato la storia del nostro Paese.

Benefico, perché rivela una sintonia, un patto profondo fra la ricerca di innovazioni meccaniche per l'agricoltura e l'idea di progresso che ha animato il Risorgimento, e che poi ha caratterizzato i diversi momenti della storia del nostro Paese, dal compimento del processo d'indipendenza con la prima guerra mondiale alle grandi bonifiche nel corso del Ventennio, dalla rinascita economica e civile del secondo dopoguerra allo sviluppo di una coscienza e di una dimensione sempre più europea della nostra politica e della nostra economia.

Il “filo rosso” della meccanizzazione

La presentazione del primo motore a scoppio per usi agricoli, avvenuta presso l'Accademia dei Georgofili nel 1863, è quasi concomitante con la proclamazione dell'Unità d'Italia. Da quel momento la storia del nostro Paese si intreccia in modo stretto con la storia della meccanizzazione, perché questa costituisce il vero fattore di modernizzazione dell'economia e della società.

L'impiego di mezzi meccanici è infatti percepito da subito come un fattore decisivo per lo sviluppo dell'agricoltura, e la componente più dinamica della società dell'epoca, composta da politici illuminati, da imprenditori agricoli con la vocazione per l'innovazione, da scienziati e ricercatori in campo agronomico e meccanico, coopera – in buona parte attraverso le attività delle Accademie di agricoltura – perché le campagne possano avvalersi di tecnologie in grado di velocizzare, razionalizzare e rendere più produttivi i territori agricoli della Penisola.

Lo sviluppo della meccanizzazione, che come sappiamo ha avuto prima una fase artigianale e successivamente una fase industriale, costituisce un “filo rosso” nella storia della nostra economia. Anche quando non si poteva parlare di una “agricoltura italiana” - perché i modelli d'impresa agricola presenti nel Paese subito dopo l'unificazione erano radicalmente diversi, dall'agricoltura di tipo capitalistico diffusa nelle Regioni del Nord, al modello mezzadrile presente soprattutto in alcune aree del Centro fino al latifondismo di matrice ancora feudale presente nel Mezzogiorno –

l'innovazione delle tecniche colturali e l'impiego di attrezzature specifiche erano un tema costante, un tema d'interesse comune.

Le macchine fattore di progresso

Mentre uomini come Pasquale Villari, Leopoldo Franchetti e Sidney Sonnino indagavano con grande attenzione sui limiti strutturali dell'economia meridionale, la ricerca finalizzata a realizzare aratri, macchine per la battitura, macchine per la raccolta procedeva a beneficio di tutti, imprenditori agricoli, mezzadri, braccianti che prima o poi, nei più diversi contesti economici e ambientali, avrebbero acquisito le nuove tecnologie portando l'economia agricola ad una maggiore produttività e ad un ruolo finalmente competitivo anche al cospetto dei principali Paesi esteri.

L'introduzione di mezzi meccanici nelle operazioni colturali è sempre stato un tema anche politico – nella ricerca di un equilibrio fra innovazione nei metodi di produzione da una parte e salvaguardia della manodopera e della stabilità della società rurale dall'altra – ed un tema sindacale – pensiamo ad esempio agli oneri economici legati al noleggio delle macchine trebbiatrici e brillatrici che fu oggetto delle rivendicazioni mezzadrili avvenute in Toscana nei primi anni del '900.

Non c'è dubbio, tuttavia, che la meccanizzazione ha storicamente rappresentato una soluzione a tante questioni cruciali della nostra economia. Non soltanto quelle d'interesse imprenditoriale relative alla produttività dei terreni ma anche quelle legate al destino dei coltivatori diretti e dei braccianti.

Un sistema più economico

E' naturale pensare alla meccanizzazione come sistema di sostituzione del lavoro manuale e quindi fattore che avvantaggia l'agricoltore soprattutto sollevandolo dalla fatica fisica legata alle lavorazioni, ma non si deve dimenticare il beneficio economico effettivo che gli agricoltori – non soltanto i proprietari terrieri – ebbero dall'introduzione delle macchine.

Pensiamo ad esempio alla possibilità di destinare per l'alimentazione umana vasti territori prima impegnati nella produzione di foraggio per gli animali usati come forza lavoro. Ancora negli anni quaranta esistevano nel nostro Paese circa tre milioni di bovini e due milioni di equini, esclusivamente utilizzati per trainare aratri ed attrezzature agricole, che richiedevano grandi quantità di foraggio. In un bel saggio sulla storia della meccanizzazione Antonio Saltini stima che il mantenimento di questi animali da traino impegnasse non meno di tre-quattro milioni di ettari, così sottratti alle coltivazioni alimentari per il sostentamento della popolazione.

Pensiamo ancora all'economia del sistema agricolo dal dopoguerra in poi, nel momento in cui inizia il grande esodo dalle campagne verso le metropoli industriali e quindi la crisi della manodopera in agricoltura. In questa fase la meccanizzazione diviene lo strumento fondamentale per ridurre il divario fra la crescita dei costi di

produzione da una parte e il calo dei prezzi dei prodotti agricoli dall'altra, e quindi una risorsa vitale per ogni tipo di azienda agricola, da quella capitalistica a quella a conduzione diretta.

La meccanizzazione è l'elemento che accompagna il boom economico e che contribuisce a creare quell'equilibrio fra economia primaria ed economia industriale che sarà alla base della stabilità economica del nostro Paese e che gli consentirà di collocarsi nel volgere di poco tempo fra quelli più sviluppati a livello mondiale; così come sarà la meccanizzazione ad avvicinare l'Italia all'Europa, nel momento in cui gli indirizzi di politica agricola comunitaria spingeranno ad una rapida evoluzione del sistema primario in senso qualitativo, con requisiti di eco-compatibilità, benessere animale e qualità delle produzioni sempre più vincolanti.

Oggi, quando gli esponenti politici visitano le rassegne di macchine agricole la loro attenzione è attirata dalla rosa infinita delle soluzioni tecniche offerte dalla nostra industria, non soltanto perché vedono in esse il prodotto dell'ingegno, dell'inventiva e delle tecnologie "made in Italy", ma perché riconoscono in quelle soluzioni la risposta concreta - l'unica possibile - alle sfide che i mercati e gli attuali indirizzi di politica comunitaria pongono al nostro sistema economico.

La componente ideale

Nell'intraprendenza e nel genio di quegli inventori, artigiani e piccoli costruttori che già alla metà dell'800 fabbricavano mezzi meccanici c'è molto più del desiderio di intercettare un possibile mercato; c'è il desiderio di trovare risposte concrete alle aspirazioni di crescita economica e sociale di un Paese finalmente unificato. Nella storia della meccanizzazione, nella galleria infinita di mezzi e attrezzature prodotti dalle nostre industrie nell'arco di un secolo e mezzo, non c'è solo la storia di un settore della meccanica, o la storia dell'agricoltura, ma c'è la storia della gente italiana, del nostro tessuto sociale, delle nostre aspirazioni e della nostra cultura.

La meccanizzazione, insomma, è molto più che un fenomeno economico e tecnologico, è il prodotto di una idealità, è un "frutto nobile" dell'agire imprenditoriale. Analogamente, la nostra realtà associativa non è solamente espressione di legittimi interessi corporativi ma un fattore di progresso sociale, un elemento che ha storicamente interagito con le tante componenti della società civile contribuendo allo sviluppo del nostro Paese.

Nel 1945, l'anno in cui venne costituita l'Unione nazionale costruttori macchine agricole, si avviava nel nostro Paese un processo di rinascita politica e sociale molto prima che economica. Un processo di maturazione della coscienza democratica e di partecipazione di tutti i soggetti nel quale la Confindustria e le associazioni settoriali hanno avuto un ruolo importante.

L'obiettivo del nostro sistema industriale, già allora, non era solamente quello di tutelare gli interessi della classe imprenditoriale, ma quello di partecipare attivamente alla definizione di un modello politico che puntava a conciliare i principi del liberismo economico con i principi della solidarietà e del bene comune. Un modello nel quale il sistema industriale imparava a dialogare su due fronti, da una parte quello del Governo e delle istituzioni e dall'altra parte quello delle relazioni industriali e dei rapporti con il sindacato.

Se la politica di Alcide De Gasperi ha avuto un ruolo decisivo nel consolidare il Paese nell'ambito delle democrazie e delle economie occidentali, anche la strategia delle imprese ha avuto grande parte nel ricercare condizioni di stabilità economica e nel contenere il possibile conflitto sociale. Sarebbe riduttivo, insomma, pensare alla Confindustria - e ad una delle sue più importanti associazioni, l'Unacoma appunto - come a soggetti unicamente votati alla difesa di interessi di parte, perché il loro ruolo e la loro responsabilità hanno avuto una portata ben maggiore.

I principi ispiratori della classe imprenditoriale italiana non possono essere considerati solo in chiave economica ed utilitaristica, perché in molti casi la cultura imprenditoriale del nostro Paese e l'influenza di riferimenti ideali come la stessa dottrina sociale della Chiesa, con i suoi principi solidaristici, hanno concretamente orientato le scelte di politica industriale.

Il ruolo dell'associazionismo

Quando Luigi Einaudi - l'uomo che ha avuto in mano le sorti dell'economia italiana negli anni importantissimi della ricostruzione - sosteneva la necessità di sviluppare l'associazionismo, aveva presente proprio questo obiettivo: costituire un sistema di rappresentanza che tutelasse gli interessi di parte ma soprattutto che permettesse il più alto livello possibile di condivisione delle politiche economiche e sociali.

Proprio in questa prospettiva la nostra associazione ha dato un contributo importante in molti passaggi decisivi della politica agricola e industriale del Paese, vedi il ruolo attivo nel varo della riforma agraria e nell'istituzione degli enti di riforma nel 1950, il contributo al varo della legge istitutiva del fondo di rotazione del 1952 poi recepito nei "piani verdi" del 1960, l'inserimento delle macchine agricole nel novero dei beni beneficiari del sostegno alle esportazioni, primo passo di una strategia che avrebbe visto l'industria italiana sempre più presente e competitiva sui mercati esteri.

Insieme a questo vanno ricordate la promozione di indagini conoscitive sulla diffusione della meccanizzazione nelle diverse aree del Paese, ai fini di orientare le politiche anche regionali per il potenziamento del Parco macchine, e la promozione già dagli anni '60 delle attività di ricerca per l'innovazione nella meccanizzazione come il Programma quinquennale del CNR, il Progetto Finalizzato Meccanizzazione Agricola, il progetto Pria e le tante altre iniziative realizzate anche negli anni più recenti in collaborazione con gli Istituti Universitari e di Ricerca.

L'Unacoma ha dunque interpretato con slancio e con impegno costante il proprio ruolo, in nome di quell'associazionismo proattivo, autorevole e costruttivo che la Confindustria in primo luogo ha inteso esprimere nei lunghi anni della sua storia. Una storia dinamica, fatta di dibattito al proprio interno e di confronto con i soggetti esterni nella prospettiva di accrescere la propria influenza e di strutturarsi nel modo più confacente alle esigenze della moderna economia.

Un percorso caratterizzato da una capacità di aggregare nel tempo i più diversi comparti produttivi, riconoscendo a ciascuno di essi l'importanza e la dignità dovuta e valorizzandone le istanze; e da una capacità di porsi nei confronti delle istituzioni politiche come soggetto esterno, specchio fedele dell'economia del Paese, portatore di una visione non ideologica ma concreta e pragmatica delle problematiche economiche e sociali.

Una realtà dinamica

Una storia lunga cento anni - quella della Confindustria – e che ha visto succedersi dal 1910 ad oggi varie fasi, da quella pionieristica dei primi tempi, caratterizzata dalla necessità di dare rilevanza ad un settore come quello industriale ancora percepito come marginale in un Paese a netta prevalenza agricola, a quella volta ad assecondare la crescita polisettoriale delle forze produttive e lo sviluppo di procedimenti tecnico-organizzativi sempre più moderni e adeguati alle necessità produttive.

Negli anni più recenti la storia della Confindustria si è caratterizzata, nel contesto delle privatizzazioni, per l'impegno a riportare nell'ambito confederale le ex aziende a partecipazione statale; per l'impegno a sostenere l'urto della globalizzazione; e, proprio in questi ultimi tempi, per il nuovo approccio sistemico delle "reti d'impresa" e per l'avvio di una nuova importante fase organizzativa, con l'opera di accorpamento delle realtà industriali all'interno di associazioni e federazioni sempre più forti e rappresentative, capaci di interloquire con le istituzioni, con il mondo politico e sindacale in modo costruttivo e autorevole.

Rappresentanza delle istanze industriali, sviluppo dei servizi per le aziende, promozione di una cultura d'impresa all'interno e all'esterno delle proprie strutture sono gli obiettivi fondamentali dell'associazionismo industriale, in un contesto come quello attuale in cui le sfide appaiono sempre più numerose e impegnative.

Le nuove sfide

Se qualche anno fa il grande tema era per noi tutti quello della globalizzazione, con la necessità di essere competitivi in una geografia economica sempre più allargata e interconnessa, oggi alla sfida della globalizzazione – più che mai presente e impegnativa – si aggiunge quella del rapporto tra l'economia reale e il sistema finanziario, quella della reattività e delle flessibilità del sistema produttivo a fronte di

variabili economico-finanziarie, ma anche politiche e strategiche, capaci di cambiare repentinamente.

Jeremy Rifkin prospettava qualche anno fa un sistema produttivo che avrebbe sostituito le “economie di scala” con le “economie di velocità”, essendo portato a rispondere con grande tempestività alle aspettative del mercato e a stimolare viepiù la domanda di beni e servizi grazie alla capacità di realizzare in modo incessante prodotti costantemente innovativi.

Oggi possiamo dire che le economie di velocità debbono essere intese in senso ancora più ampio, come capacità dell’industria di reagire immediatamente a fattori critici – di natura appunto finanziaria, politica, ecologica, sociale - che possono verificarsi in modo impreveduto e che comportano (lo abbiamo visto con la recessione economica di questi ultimi anni, lo stiamo vedendo con i disastri ambientali come quello giapponese, o con l’improvviso accendersi di conflitti politici e militari in aree che si ritenevano sufficientemente stabilizzate) crisi gravi, che si propagano a macchia d’olio.

Anche sul piano culturale l’industria si trova ad affrontare sfide impegnative, prima fra tutte quella della “responsabilità sociale d’impresa”, un tema che non costituisce più soltanto oggetto di riflessione etica sulla sostenibilità dei comportamenti d’impresa ma che coinvolge anche l’organizzazione della produzione, l’organizzazione del personale, le strategie di marketing, le relazioni industriali.

Se fino a qualche anno fa l’impresa aveva sostanzialmente due interlocutori privilegiati, i proprietari e gli azionisti da una parte e la platea dei clienti dall’altra, oggi l’impresa deve sviluppare una rete di relazioni con una molteplicità di stakeholders - dal personale interno alle associazioni di cittadini, dagli enti territoriali all’opinione pubblica nel suo complesso – nella prospettiva non più soltanto di conseguire risultati economici ma di acquisire quel “consenso” che è divenuto condizione basilare per un positivo sviluppo delle imprese.

E’ del tutto evidente come in questo scenario – che richiede per le imprese un supporto ancora maggiore – le associazioni abbiano un ruolo sempre più importante, dovendo offrire un sistema di servizi finalizzati proprio alla presenza sui mercati esteri, alla consulenza gestionale, alla sostenibilità. Ed è proprio in questa precisa ottica che si colloca la politica di rinnovamento degli assetti associativi promossa dalla Confindustria.

Lo scenario del settore

Non diversamente da quanto accade per l’industria nel suo complesso e per la Confederazione che ne rappresenta le tante componenti, anche nel comparto della meccanizzazione per l’agricoltura, la cura del verde, il movimento terra e la relativa

componentistica le sfide sono quelle del mercato globale, delle variabili repentine del sistema economico e politico, delle aspettative sociali e culturali.

Sul piano economico il nostro settore sta lentamente uscendo dalla grave crisi, causata non già da dinamiche economiche specifiche del settore ma da fattori esterni che, causati dalla cattiva gestione di alcuni settori della finanza internazionale, hanno però condizionato in modo pesante i mercati e la capacità d'investimento nell'acquisto di macchinari per l'agricoltura e per la cantieristica.

Prima di questa crisi, i nostri comparti avevano comunque dovuto affrontare tutte le variabili legate all'andamento del mercato dei prodotti agricoli, alle vicende sanitarie e meteorologiche che hanno pesato sull'agricoltura, all'andamento dell'industria delle costruzioni, alle difficili congiunture economiche che hanno interessato di volta in volta le diverse aree del mondo, ai repentini incrementi del prezzo dei prodotti petroliferi e alla crisi delle materie prime che ha prodotto anch'essa conseguenze pesanti sulle nostre industrie.

Il mercato dei macchinari agricoli

Oggi siamo di fronte ad una fondata speranza di ripresa, sia pure in un contesto impegnativo per la presenza di una forte concorrenza estera e problematico per quanto riguarda in particolare il mercato interno. Sul fronte nazionale, le immatricolazioni di trattrici hanno visto, dopo il calo complessivo del 14% registrato nel 2010, un incremento pari al 22% nei primi tre mesi di quest'anno rispetto allo stesso periodo 2010.

Un attivo vistoso che tuttavia non deve essere letto come segnale di una sicura ripresa del mercato ma piuttosto come l'effetto differito del decreto incentivi e dei finanziamenti nell'ambito del PSR. Molte pratiche sono state infatti perfezionate, presso gli uffici provinciali della motorizzazione, nei primi mesi del nuovo anno e questo spiega un dato trimestrale così favorevole.

Nel primo trimestre anche le altre macchine hanno segnato andamenti positivi con incrementi pari all'8% per le motoagricole e al 18% per i rimorchi, mentre le mietitrebbiatrici, che avevano chiuso il 2010 con un calo del 13% (dopo il passivo del 19% già registrato nel 2009), confermano il trend negativo anche nei primi tre mesi del nuovo anno con un calo del 20%, sorprendente se consideriamo il positivo andamento dei prezzi dei cereali che avrebbe dovuto in teoria incoraggiare gli acquisti.

In Europa, i due mercati più importanti con cui l'Italia si confronta, Francia e Germania, stanno mostrando indici positivi: la Francia, dopo il calo del 9% avuto lo scorso anno, vede le immatricolazioni di trattrici crescere del 13% nel primo trimestre 2011; e la Germania a fronte di un decremento contenuto nel 2010 (-3%), registra una crescita nel primo trimestre dell'anno pari addirittura al 45%, un dato che fa

prevedere, anche a fronte di un ridimensionamento dei volumi di vendita nel corso dell'anno, un incremento finale non inferiore al 10%. Positiva la prima frazione dell'anno anche per gli Stati Uniti (trattrici a +6%), e soprattutto per la Russia, che registra incrementi pari al 71%.

Il settore delle macchine da giardinaggio, che nel 2009 aveva pagato il prezzo della crisi economica con una flessione delle vendite pari al 10%, ha mostrato lievi segnali di ripresa nel 2010, con incrementi intorno al 2% che si prevede possano essere ulteriormente migliorati nel corso di quest'anno.

Il comparto del movimento terra

Anche per quanto riguarda le macchine movimento terra il mercato nazionale risulta in controtendenza rispetto all'andamento complessivo a livello internazionale. Mentre le vendite di macchine per cantieri registrano una crescita globale pari al 63%, recuperando velocemente le forti flessioni subite a causa della crisi economica e internazionale, il mercato italiano segna ancora, nel primo trimestre dell'anno, un negativo di 9 punti percentuali.

La tendenza recessiva degli investimenti nelle costruzioni continua infatti a condizionare il mercato italiano delle macchine, fatto che ha indotto Comamoter a promuovere un tavolo di crisi presso il Ministero dello Sviluppo Economico finalizzato proprio a mettere a punto un pacchetto di misure che, indipendentemente dall'eventuale concessione di altri incentivi, possa favorire la riqualificazione del parco macchine presso le imprese di costruzioni e possa contrastare l'ingresso nel nostro Paese di mezzi sprovvisti dei requisiti di qualità richiesti dalle normative europee.

La ripresa delle esportazioni

La ripresa dei mercati esteri, se per un verso enfatizza le difficoltà del nostro sistema nazionale, per altro verso offre l'opportunità di recuperare almeno in parte quella flessione nelle esportazioni che negli ultimi due anni ha reso particolarmente grave la situazione delle nostre imprese.

Nel corso del 2010, e in particolare nella seconda metà dell'anno, si è registrata infatti una ripresa generalizzata dell'export nazionale, sebbene gli andamenti dei diversi comparti siano risultati piuttosto differenti. Le trattrici hanno registrato incrementi contenuti dei flussi esportati (+3%), mentre i comparti delle macchine agricole e del movimento terra hanno visto recuperi più consistenti, rispettivamente del 14 e del 22%. È probabile che nel 2011 la debolezza del mercato interno possa spingere le aziende italiane ad orientarsi verso i Paesi con tassi di crescita più elevati del nostro, riportando l'export nazionale, che rappresenta circa il 70% della produzione complessiva, ai livelli del 2008.

Un contesto impegnativo

Un quadro insomma difficile da interpretare, sia per quanto riguarda le prospettive interne sia per quanto riguarda le esportazioni, atteso il fatto che la presenza sui mercati esteri, e più ancora la ricerca di nuovi sbocchi, richiedono investimenti, strutture e competenze adeguati, soprattutto in un contesto di mercato sempre più competitivo per la concorrenza non soltanto dei costruttori europei ed americani ma dei costruttori dei Paesi emergenti, particolarmente agguerriti ed efficaci soprattutto in quei mercati che richiedono standard qualitativi meno elevati rispetto a quelli cui sono tenuti i costruttori europei.

Tutto questo conferma, ancora una volta, l'importanza di un'associazione di categoria attiva ed efficace, capace di offrire – in sintonia con l'agenda confindustriale - supporti e contenuti sul piano tecnico ed economico ma anche sul piano politico e culturale.

I principi generali della responsabilità sociale d'impresa si debbono applicare in toto alle imprese del nostro settore, ma con una particolare accentuazione per gli aspetti relativi alla compatibilità ambientale delle tecnologie, alla gestione corretta e lungimirante delle risorse naturali, alla sicurezza attiva e passiva di ogni mezzo meccanico, fatti che richiedono un supporto particolarmente efficace in termini di assistenza tecnica e normativa, e di formazione del management aziendale.

La svolta federativa

Agilità della struttura, maggiore aderenza alle necessità della base associativa, specializzazione dei servizi in funzione delle necessità dei differenti comparti della meccanizzazione, maggiore capacità di reazione rispetto alle esigenze specifiche dei settori, maggiore efficacia nella rappresentanza delle istanze generali del settore nelle sedi politiche e istituzionali.

Questo è l'obiettivo che dobbiamo oggi perseguire attraverso il rinnovamento degli assetti statutari, che disegnano una struttura più efficiente perché in grado, attraverso la maggiore autonomia delle singole associazioni, di corrispondere alle priorità individuate in ogni differente comparto, di associare aziende di settori nuovi che per tipologie merceologiche e per applicazioni siano contigui e complementari a quelli già rappresentati in associazione, e di potenziare la capacità d'interlocuzione con le istituzioni operando a livello non più di singola associazione ma di Federazione.

Guardare al futuro

La storia della nostra associazione è insomma una storia importante, lunga ed intensa. Una vicenda fatta di momenti belli e di momenti impegnativi e difficili, fatta di rapporti con le istituzioni e con l'ampia rosa degli interlocutori esterni, ma anche di un confronto serrato al suo interno, nella prospettiva di armonizzare le esigenze dei vari gruppi merceologici e le visioni politiche dei singoli associati.

Una vicenda che trae il proprio valore dalla sua dinamicità e complessità e che merita di essere continuata proprio nel segno dell'evoluzione. Nulla può spaventare un'associazione che ha sessantacinque anni di storia se non il rischio di burocratizzarsi, di annacquare le istanze delle aziende associate, di perdere la sua forza propulsiva.

La nascita della Federazione, che vuol dire autonomia, capacità di aggregazione, apertura verso nuovi settori, rafforzamento della capacità d'intervento ai differenti livelli - quello di singola associazione di categoria e quello di Federazione interprete di istanze corali - significa superare di slancio questo pericolo, e guardare al futuro con protagonismo e fiducia.