

Il Presidente

Roma, 28 luglio 2008

Egregio Signore
Prof. Innocenzo Cipolletta
Presidente Ferrovie dello Stato spa
Piazza Croce Rossa, 1
00161 Roma

Egregio Prof. Cipolletta,

in qualità di Presidente dell'Associazione di Imprese di Autotrasporto ANITA – aderente a Confindustria – una delle più antiche del settore che rappresenta una parte consistente del settore in termini di fatturato e di struttura consolidata delle aziende, rileggendo le accuse mosse dall'articolo apparso qualche settimana fa su "Il Corriere della Sera" da parte di Ferrovie, ritengo doveroso rispondere con una serie di precisazioni.

Per non alimentare inutili polemiche non funzionali, né alla qualificazione del comparto, né all'economia del Paese, vorrei invitarLa ad incontrarci per discutere di molti aspetti che probabilmente, nonostante per anni sia stato alla guida della nostra confederazione, essendosi ora molto concentrato sul 'ferro', non riconosce.

Personalmente, essendo alla testa di una delle imprese italiane di autostraspporto con respiro internazionale, avrei il piacere di ospitarLa nella mia azienda per verificare di persona come sta sul mercato un autotrasportatore.

Senza gettare fango sui piccoli operatori, che lavorano spesso senza mezzi propri, e senza dipendenti, ovvero senza una struttura di impresa degna di questo nome, è importante che si cominci a considerare l'autotrasporto come un settore imprenditoriale accanto ad altri e non come il regno dei camionisti, che diventano troppo spesso nell'immaginario collettivo e nella penna dei giornalisti killer della strada e personaggi caricaturali.

Se parliamo della realtà, è bene ricordare che se l'autotrasporto si ferma – e se Lei è informato correttamente sa che ANITA non utilizza lo strumento del fermo perché non funzionale al settore, alla nostra idea di concertazione e alla crescita del Paese – il Paese si blocca perché il sistema logistico e della distribuzione è evidentemente inadeguato anche a sopportare due giorni di sosta forzata. L'episodio dello scorso dicembre docet in tal senso. Questo significa un arresto per l'industria, soprattutto per le esportazioni e un danno per i consumatori. Gli autotrasportatori – smettiamola di chiamarli camionisti e bisonti della strada visto che ora sono tutti 'collaboratori' ed 'operatori', a cominciare, con tutto rispetto, da quelli ecologici – non hanno il vezzo e il piacere di trasportare mezzi in giro per le strade ma merci. Forse non tutti sanno che i carichi a vuoto sono un costo da scongiurare contro i quali lottiamo.

Il nostro auspicio e impegno è di favorire il trasporto combinato e l'obiettivo per l'autotrasporto è di gestire le merci non di portarle fisicamente dall'inizio del viaggio a destinazione, ma Lei ben saprà che il trasbordo su ferrovia è vantaggioso sia in termini economici, sia di tempo solo oltre i 200-300 chilometri. Inoltre resta al 100% il trasporto su gomma per l'ultimo miglio, a meno che qualcuno non pensi di far arrivare le strade ferrate fin sotto casa.

I colli di bottiglia e in generale infrastrutture stradali inadeguate sono un danno soprattutto a carico dell'autotrasporto. Parliamo di soste selvagge? Peccato che viviamo la contraddizione di turni di riposo obbligatori e mancanza di parcheggi, per altro obbligatori che Autostrade per l'Italia spa avrebbe dovuto realizzare: ma certamente non Le sfuggirà la questione degli investimenti mancati.

Sulla sicurezza stradale tra l'altro ANITA è impegnata in prima linea con un accordo, firmato nei mesi scorsi con ASC per la formazione dei guidatori con il simulatore di guida, a prezzi molto accessibili. Naturalmente la nostra associazione sarebbe ben lieta di mostrare visivamente quanto mette in campo con ANITA Servizi, investendo in formazione continua.

C'è una strana leggenda metropolitana per la quale sembra che l'autotrasportatore, non sia un cittadino come gli altri: come se ad esempio la sicurezza stradale non fosse anche la sua visto che il 53% degli incidenti sul lavoro è in itinere e di questi circa il 70% è di fatto un incidente stradale. E per l'autotrasportare la strada è il luogo di lavoro.

Curiosa per altro l'idea di scaricare i costi su chi li deve sopportare obbligatoriamente come strumenti e condizioni di lavoro: il carburante, i pedaggi. La soluzione sarebbe piuttosto da cercare nell'incentivazione delle imprese che acquistano mezzi meno inquinanti, fanno uso di carburanti 'puliti', per fare un esempio lampante.

Il tema dell'inefficienza dei trasporti è certamente dovuto all'inadeguatezza delle infrastrutture viarie ma non si valuta mai adeguatamente che un peso evidente nel rallentamento del traffico merci è dato dalle procedure doganali italiane, non competitive con quelle di altri paesi per la farraginosità del processo.

Resto comunque disponibile ad incontrarLa e ad un confronto diretto, non con la speranza di convincerLa a mutare d'avviso, quanto a collaborare per una soluzione Paese, smettendo di ragionare per compartimenti stagni e facendo battaglie per il settore che ognuno rappresenta, magari per accaparrarsi le risorse disponibili, come se potesse esistere senza fare squadra con gli altri. Forse non si è ancora capito che è solo facendo un gioco comune che si può vincere.

F.to Eleuterio Arcese