ASSEMBLEA
2024

ANITA
ANNIVERSARIO 1944 | 2024

DENTRO LA STORIA

Proiettati verso il futuro

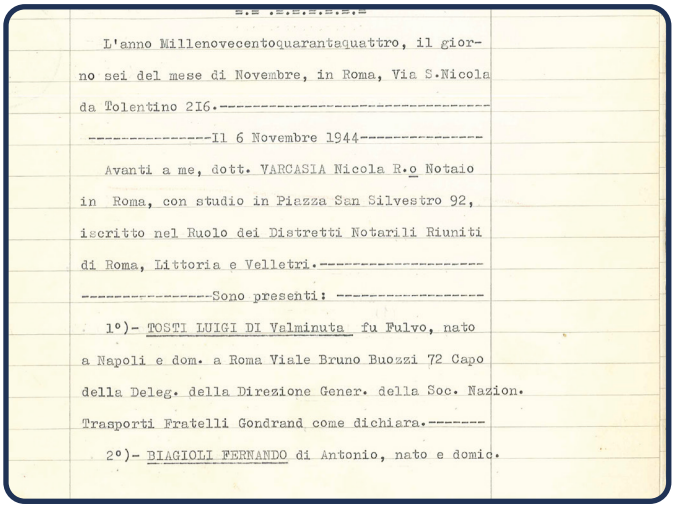
Il settore dell'autotrasporto merci ha accompagnato l'Italia lungo la sua storia recente, condividendo con essa la via della crescita e dello sviluppo.

ANITA, **costituita nel 1944 per rappresentare le imprese del trasporto merci su gomma**, sin dalle sue origini promuove il ruolo chiave del comparto e ne custodisce l'identità, certa che passato e presente costituiscano insieme le fondamenta della storia futura.

Da ottanta anni raggiunge obiettivi concreti e costruisce legami solidi con i propri associati. A loro la unisce la voglia di crescere, insieme alla passione per il trasporto delle merci sicuro, efficiente, sostenibile e intermodale, lungo tutte le opportunità di sviluppo. Soprattutto quelle verso il futuro.

Roma, 6 novembre 1944 Nasce ANITA

ANITA, è la prima associazione nata in Italia per rappresentare le imprese del settore.



L'anno Millenovecentoquarantaquattro, il giorno sei del mese di Novembre, in Roma, Via S.Nicola da Tolentino 216.----------

----------Il 6 Novembre 1944----------

Avanti a me, dott. VARCASIA Nicola R.o Notaio in Roma, con studio in Piazza San Silvestro 92, iscritto nel Ruolo dei Distretti Notarili Riuniti di Roma, Littoria e Velletri.----------

----------Sono presenti: ----------

1°)- TOSTI LUIGI DI Valminuta fu Fulvo, nato a Napoli e dom. a Roma Viale Bruno Buozzi 72 Capo della Deleg. della Direzione Gener. della Soc. Nazion. Trasporti Fratelli Gondrand come dichiara.-------

2°)- BIAGIOLI FERNANDO di Antonio, nato e domic.

1945 - L'autotrasporto guida la ricostruzione del Paese

Finita la Seconda guerra mondiale l'autotrasporto si mette in moto e **guida la ricostruzione del Paese.**

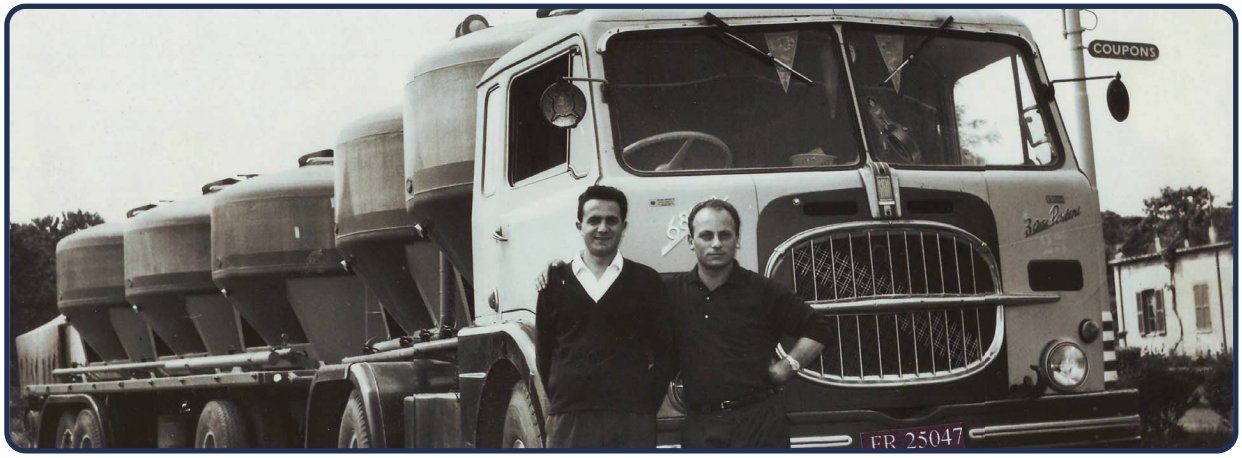
La distruzione di gran parte della rete ferroviaria, la necessità impellente di scambiare merci e di **far ripartire l'economia**, insieme all'intraprendenza di donne e uomini capaci di credere nel futuro, contribuiscono a eleggere la gomma quale modalità di trasporto ancora oggi maggiormente utilizzata.

1945 - 1950 - Il trasporto stradale si consolida motore dell'Italia

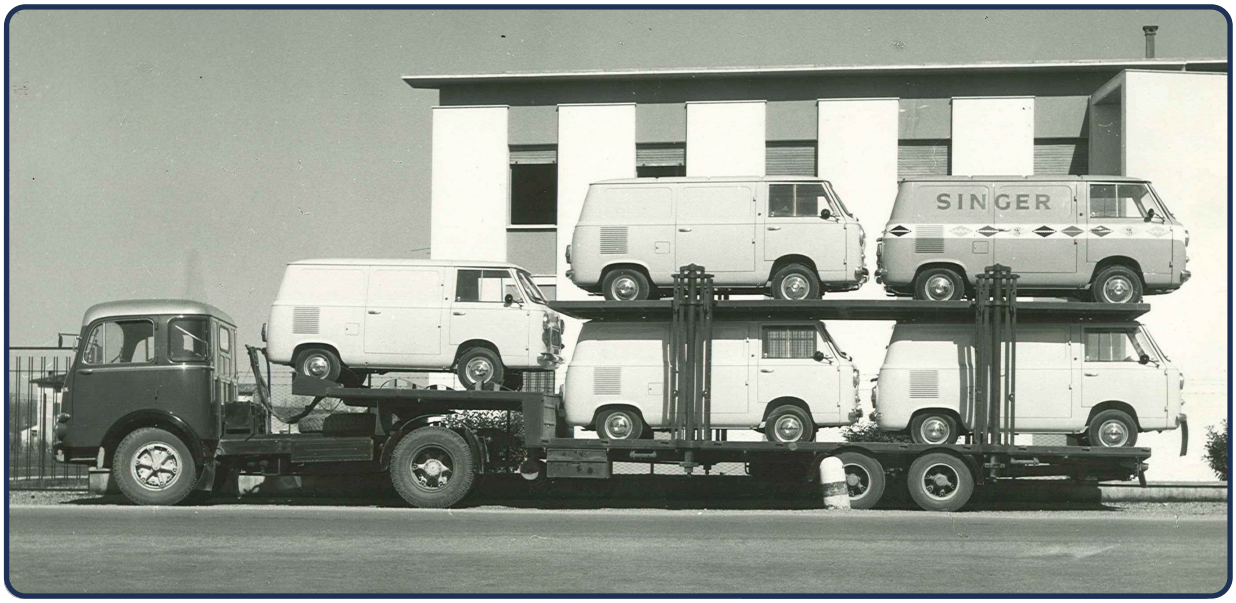
L'autotrasporto merci **aiuta l'Italia a rialzarsi.**

Le imprese si moltiplicano, ma con una dimensione aziendale minima: le 42.173 ditte censite possiedono complessivamente 41.044 veicoli oltre i 25 q.li, con un rapporto impresa/ veicolo poco superiore a uno.

Il trasporto stradale, più flessibile e competitivo, prende sempre più piede.



In quegli anni, per contenere l'eccesso di offerta di servizi nel mercato, **inizia il contingentamento delle autorizzazioni**, in vigore fino al 1998. Avviata la ricostruzione, la vocazione industriale della nazione e il costo contenuto della manodopera spingono in alto l'indice di produttività del Paese: mentre gli italiani approcciano una ritrovata voglia di benessere, **il trasporto stradale delle merci si consolida motore della crescita.**



1950 - 1960 - Crescono benessere e infrastrutture. Nasce l'idea di Europa

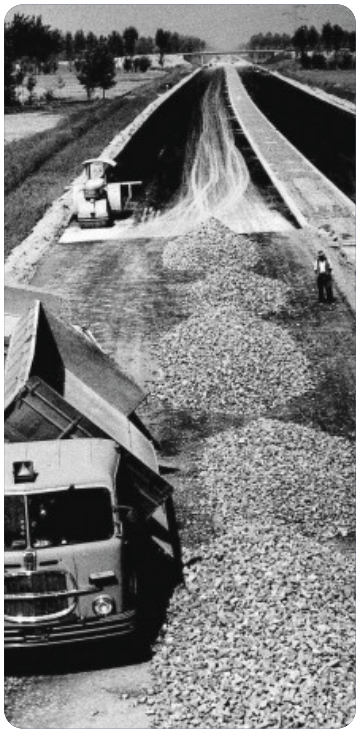
Negli anni '50, l'Italia si affaccia al **"Miracolo economico"**: cresce il benessere e insieme a esso l'esigenza di una sua più ampia diffusione, garantita ancora una volta dall'autotrasporto delle merci che si struttura anche grazie alle tecnologie acquisite durante la fase della ricostruzione.

L'indice della produzione industriale segna +31% e l'automobile è in testa, sfiorando quota +90%: un dato significativo per il consolidamento dell'infrastruttura autostradale. Matura in questi anni la **forte volontà dei Governi di sviluppare la rete**, che passa dai 479 chilometri

dell'anteguerra ai 1.736 della metà degli anni '60, con l'inaugurazione dell'**Autostrada del Sole**, capace di agevolare la circolazione delle automobili e semplificare gli itinerari dei veicoli commerciali.

Nel 1959 viene approvato il Codice della strada nella versione rimasta in vigore fino al 1992. Di quegli anni anche l'Accordo ADR sul trasporto stradale delle merci pericolose, sottoscritto a Ginevra nel 1957.

Nel decennio prende corpo l'idea di Europa, a partire dalla firma del Trattato di Roma nel 1957.



1960 - 1970 - L'autotrasporto cresce - Nascono le prime norme in materia sociale

Nel 1965 le imprese di autotrasporto sono più di 135mila e **il settore mantiene la sua polverizzazione caratteristica**: oltre 100mila imprese con 1 veicolo, e poco più di 10mila di esse dotate di più di 3 veicoli.

L'Italia ratifica la Convenzione ONU sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada – **CMR** – con la Legge 6 dicembre 1960, n. 1621.

Le imprese italiane guardano con sempre maggiore interesse ai **traffici internazionali.**

In Europa sono fissate norme in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

Viene emanato il Regolamento CEE 543/69 che disciplina i tempi di guida e riposo dei conducenti e introduce il libretto individuale di controllo sul quale devono essere manualmente annotati.

Nel 1970 il Regolamento CEE 1463 apre all'utilizzo del cronotachigrafo analogico.

1970 - 1980 –
La regolamentazione del settore

Nel 1974 viene emanata la Legge 298: nascono l'**Albo degli autotrasportatori** e le tariffe obbligatorie a forcella. I veicoli in circolazione per il trasporto di merci in conto terzi superano le 320.000 unità.

Aumentano i limiti di peso e dimensione dei veicoli, per allinearli a quelli già in vigore in altri Paesi comunitari.

In Europa, con la Direttiva CEE 561 del 1974, sono fissate le condizioni per l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada: onorabilità, capacità finanziaria e professionale.

Nel 1976 entra in vigore l'Accordo ATP sul trasporto di derrate alimentari a temperatura controllata, sottoscritto a Ginevra nel 1970.

Nello stesso periodo **si fa largo il terziario**, mentre il valore aggiunto della produzione industriale sul PIL si riduce. Lo scenario macroeconomico internazionale si complica, aggravato dallo **choc petrolifero che determina un aumento incontrollato dei prezzi.**

L'Italia, tuttavia, **mantiene la sua vocazione industriale.**

A.N.I.T.A.
ASS. NAZ. IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI
CONVEGNO NAZIONALE
SUI PROBLEMI
DELL' AUTOTRASPORTO MERCI
FIRENZE 18 GENNAIO '75

1980 – 1990 – L'Europa si struttura

Nel 1986 nasce il **Mercato comune europeo** e si creano le condizioni per una comunità più integrata. Dinnanzi al trasporto stradale delle merci si proiettano nuove opportunità ricomprese in un orizzonte più ampio: sulla scorta dei Trattati di Roma, infatti, **inizia a consolidarsi l'idea di un'Europa unita**, dapprima con una serie di accordi bilaterali, poi attraverso accordi strutturali che intensificano i trasporti internazionali tra gli Stati membri.
Negli anni '80 vede la luce il Piano generale dei Trasporti (1986), il provvedimento che introduce in Italia le fondamenta di quella che oggi conosciamo come intermodalità.

Nel frattempo, **la bilancia commerciale del Paese vede l'export in aumento.**

La Comunità Europea abbandona definitivamente il sistema delle tariffe obbligatorie nei trasporti internazionali.

In Italia le tariffe obbligatorie risultano ampiamente disattese. Si firmano gli Accordi di settore (petrolifero, chimico, cemento, barbabietole, container, vetro cavo, ecc.).

L'autotrasporto continua ad essere frammentato, con un eccesso di offerta che amplifica le tensioni all'interno del settore.
Le norme sui tempi di guida e di riposo e sul cronotachigrafo vengono aggiornate dai Regolamenti 3820 e 3821 del 1985.

1990 - 2000 -
La liberalizzazione del trasporto internazionale nella UE

La caduta del muro di Berlino (1989) e il Trattato di Maastricht sull'Unione europea (1992), rendono operativo il **Mercato unico**, che aumenta il raggio d'azione delle imprese dell'autotrasporto merci e **contribuisce alla creazione di un sistema logistico intermodale** in concomitanza con le norme introdotte dalla direttiva sul trasporto combinato.

Nel 1992 il Regolamento 881 introduce la **licenza UE** che permette al mercato europeo dei trasporti di **superare il contingentamento delle autorizzazioni**, favorendo l'accesso al mercato.

Risale a quegli anni l'introduzione del **cabotaggio stradale** così come l'ingresso dell'Austria nella UE, che, datato 1995, è subordinato all'accettazione del "sistema degli ecopunti" per il transito e rimarrà in vigore fino al 2003.

Nel 1997 si struttura **una prima riforma organica del settore con la Legge 454**, che si propone di consentire al comparto dell'autotrasporto di evolvere verso forme e modalità di servizio più competitive e di incrementare il trasporto combinato, favorire la ristrutturazione del settore attraverso incentivi all'esodo dei "padroncini" e alle aggregazioni tra imprese, promuovere investimenti innovativi e la formazione professionale.

La stessa Legge getta le basi per l'apertura del mercato: nel 1998 prende il via un processo di eliminazione del contingentamento autorizzativo, destinato a completarsi negli anni immediatamente successivi.
Più problematico è invece **l'abbandono del sistema delle tariffe obbligatorie a forcella**, ancora fortemente radicato.

Alla fine degli anni '90 le imprese iscritte all'Albo sono oltre 186 mila e oltre il 90% di queste dispongono di un parco fino a 5 veicoli.

L'aumento del numero dei semirimorchi, cresciuto in maniera esponenziale, indica la riconversione del parco veicolare da autotreni ad autoarticolati.

Cresce il ricorso all'intermodalità e si fa strada il concetto di co-modalità.

2000 – 2010 –
Gli anni della riforma storica e dell'allargamento UE

L'adozione dell'Euro (2001) facilita le transazioni tra i Paesi europei. Il trasporto stradale continua a crescere fino al 2009, quando **la crisi economica** proveniente oltreoceano mette in pericolo la stabilità dell'Unione e la tenuta dell'Italia, che entra in sofferenza. La recessione produce il crollo del PIL, sintomo di una contrazione che interessa il segmento gommato **a fronte di un mercato globale che diventa sempre più concorrenziale.**

L'Unione europea si allarga, raccogliendo tra il 2004 e il 2012 le adesioni di **13 nuovi Paesi membri che concorrono con le imprese italiane** nel mercato europeo dell'autotrasporto merci. Una competizione impari, che i vettori neocomunitari sfruttano a loro vantaggio facendo leva su minori costi della manodopera e più favorevoli condizioni di mercato.

In questa cornice, le aziende italiane razionalizzano la loro struttura e si rendono resilienti.

Nel 2005 con il **Decreto Legislativo 286** giunge la **riforma storica del settore** che – dopo oltre 20 anni – **mette fine al regime delle tariffe obbligatorie**, lasciando spazio alla libera contrattazione tra le parti, incoraggiando la forma scritta dei contratti di trasporto e introducendo la responsabilità condivisa all'interno del settore.

Con lo stesso provvedimento viene recepita la norma europea sulla **Carta di Qualificazione del Conducente** (CQC), viene istituita la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e modificato l'assetto del Comitato centrale dell'Albo.

L'impennata del prezzo del gasolio porta nel 2008 all'introduzione di un nuovo sistema regolato dei prezzi del trasporto (c.d. "costi minimi di sicurezza"), elaborato dall'Osservatorio istituito all'interno della Consulta generale, sistema che verrà anch'esso superato nel 2018 con l'introduzione dei costi minimi di riferimento per i contratti in forma non scritta.

2010 – 2020 –
Un nuovo modello sostenibile per il trasporto

La natura flessibile dell'autotrasporto merci consente alle imprese del settore di recuperare terreno: nel decennio e nell'ambito di un sistema logistico intermodale, la gomma cresce e rafforza il ruolo da protagonista in Italia.

La decade si apre in maniera positiva per il settore, con l'Europa che nel 2013 rinvia la liberalizzazione del cabotaggio indiscriminato per il trasporto terrestre, che, considerato il prezzo del trasporto ancora troppo diversificato, **riconosce il principio di uguaglianza e di leale concorrenza tra gli operatori economici attivi nell'Unione.**

L'anno successivo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti impartisce al settore le **linee guida per un processo di sviluppo che prende le mosse dalla valorizzazione delle risorse umane**: vedono la luce gli incentivi per la formazione professionale, volti ad incoraggiare l'acquisizione di una adeguata preparazione in azienda con lo scopo di promuovere lo sviluppo della competitività e di incrementare i livelli di sicurezza del comparto.
La Legge di Stabilità dello stesso anno **riforma l'Albo dell'autotrasporto**: il Comitato centrale in seno all'organismo controllato dal MIT assume l'onere di **verificare l'adeguatezza e la regolarità delle imprese** iscritte

in relazione alle modalità di svolgimento dell'attività economica e alla congruità fra parco veicolare, numero di autisti dipendenti e regolarità della copertura assicurativa.

Nel 2014, inoltre, viene introdotto il tachigrafo digitale.
Il comparto prende coscienza delle nuove sfide globali, con le quali ancora oggi si misura: il rilancio delle modalità di trasporto supplementari alla gomma e le esigenze di riduzione delle esternalità negative dei trasporti accendono il dibattito europeo, incoraggiando lo switch modale rispetto al tutto strada sulle lunghe percorrenze.

Per realizzare tale progetto, **il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti adotta politiche incentivanti per il trasferimento modale**: dal ferrobonus nel 2010 al marebonus nel 2017, costruisce il perimetro di un **approccio collaborativo** al trasporto delle merci che vede nell'integrazione modale la soluzione vincente per creare un sistema della mobilità più efficiente e ambientalmente sostenibile.

La questione ambientale si riaccende nel 2018, con l'introduzione di una serie di limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti più inquinanti nella zona del Bacino padano, al raggiungimento di soglie di inquinamento limite stabilite dalle Direttive europee sulla qualità dell'aria.

Nel 2019 **maturano le sfide dell'innovazione e della digitalizzazione**, con l'avvio delle sperimentazioni su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e autonoma. L'autotrasporto merci è precursore con la sperimentazione del Progetto P18, cioè semirimorchi più lunghi che consentono di trasportare 4 pallet in più.

Nel 2020, la **pandemia da Covid-19** costringe l'Italia, l'Europa e il Mondo intero ad applicare misure di contenimento dei contagi che inevitabilmente si ripercuotono anche sul comparto, chiamato a provvedere ai fabbisogni della popolazione e alla tenuta dell'economia. Le imprese del trasporto merci su strada applicano le **"Linee guida per la logistica"**, mostrano solidità e resilienza, superando le avversità e tornano, nel 2024, a superare i livelli di performance pre-pandemici.

Sono gli anni in cui **il settore ottiene il riconoscimento del proprio ruolo strategico** per il Paese da parte di istituzioni e cittadini, scemato però con il ritorno alla normalità.

2020 – 2024 – Il post-Covid e le tensioni geopolitiche

Le imprese attive iscritte all'Albo degli autotrasportatori sono circa 81mila e nel 2024 quelle con più di 100 veicoli raggiungono quota 970. È in atto un processo di consolidamento che tuttavia avanza a rilento.

Il settore, in Italia e in Europa, **soffre la carenza di autisti**: una situazione ormai divenuta cronica che alimenta sempre di più le preoccupazioni delle imprese. Si lavora a **politiche capaci di incrementare l'attrattività del settore per le giovani generazioni**, attraverso incentivi dedicati per l'acquisizione di patenti professionali e investimenti mirati a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti.

Con l'**invasione dell'Ucraina** da parte della Federazione russa, nel febbraio 2022, scoppia la questione energetica: nasce l'esigenza di un'Unione europea sempre più coesa. Le tensioni geopolitiche lasciano emergere la debolezza delle catene di approvvigionamento utilizzate dagli Stati membri per le forniture energetiche e l'instabilità comporta un incremento del prezzo delle commodities a livelli inimmaginabili.

Il mercato continua ad essere scosso da ulteriori tensioni geopolitiche, come la **crisi del Mar Rosso e il conflitto israelo-palestinese**, che hanno introdotto nuovi e preoccupanti elementi di instabilità nello scenario mondiale.

I sistemi economici sono sempre di più chiamati a gestire i cambiamenti profondi, anche repentini, che derivano dalle dinamiche globali. I Governi, dal canto loro, devono accompagnare le imprese in questo processo di evoluzione con l'obiettivo di conseguire il continuo progresso della società.

ANITA
ANNIVERSARIO 1944 | 2024

Tel. 06 8550263

anita@anita.it

@anitaassocia

@ANITA