

Autorità, Ospiti, Signore e Signori,

l'Assemblea di ANITA da qualche tempo coincide con eventi che modificano il quadro dei rapporti e delle regole nel mercato dei trasporti: lo scorso anno l'accordo del 17 giugno, quest'anno il dibattito sui costi minimi di sicurezza nei contratti scritti.

E da qui voglio partire per sviluppare il tema della nostra Assemblea: il trasporto che vogliamo.

Un titolo che racchiude in sé la voglia di affermare con forza la nostra visione di un settore che troppe volte si avvita su se stesso, intrappolato e condizionato da logiche che non appartengono all'essere imprenditori, come siamo.

Un titolo che vuole essere anche un'esortazione a non ripetere certi errori del passato.

Che vuole essere da stimolo per il futuro, per ripartire con una nuova carica, per dire chiaramente quello che vogliamo, cosa ci aspettiamo innanzitutto da noi stessi e soprattutto dove vogliamo arrivare.

Ho iniziato il mio percorso da Presidente nel 2005, l'anno della riforma da tutti definita "epocale" dalla quale scaturì l'abrogazione delle tariffe obbligatorie.

Un sistema dirigistico, che avrebbe voluto tutelare le imprese di autotrasporto, ma che ben presto evidenziò tutti i propri limiti.

Un sistema anacronistico, mai realmente rispettato e del tutto disatteso, che ha prodotto sul mercato danni che paradossalmente ancora stiamo pagando.

Un sistema che ha impedito ad una parte degli operatori di ragionare in un'ottica imprenditoriale e di sistema, e

non ha abituato le imprese a confrontarsi con le regole del mercato.

Insomma, un sistema che ha portato inefficienze e perdita di competitività, che tanto hanno pesato poi nei recenti anni della crisi globale.

Oggi non si parla di tariffe, ma di costi minimi, con meccanismi che tanto, troppo, ricordano il passato e che certificano - se mai ve ne fosse bisogno - il permanere di una debolezza sistemica del settore, di cui purtroppo dobbiamo prendere atto.

Tutti sapevamo che il percorso tracciato dalla riforma non sarebbe stato semplice, che sarebbe stato necessario ristrutturare le imprese per renderle più competitive sul mercato, che bisognava rafforzare il dialogo con l'utenza e tra imprese su nuove basi.

Gli Accordi di settore dovevano essere il corollario di questo nuovo "patto", avendo tutti condiviso l'obiettivo di un mercato aperto, basato sulla "cultura d'impresa" e

sui valori della sicurezza, della legalità e del rispetto delle regole, attraverso la condivisione delle responsabilità, sancita dalla riforma del 2005.

Sappiamo come è andata a finire. Gli Accordi di settore non sono decollati e si sono rivelati un'occasione persa.

Così ha cominciato a farsi strada il principio dei cosiddetti “costi minimi” per garantire la regolarità e sicurezza nel trasporto, prima per i soli contratti verbali e poi, con le ultime modifiche normative, anche per quelli scritti.

La logica di mettere su piani distinti i contratti scritti da quelli verbali va mantenuta, così come vanno tenuti distinti i costi minimi della sicurezza dai costi di esercizio, tenendo conto delle varie tipologie dei veicoli utilizzati nei diversi settori.

Ma sbaglia chi crede che i costi minimi possano risolvere tutti i problemi dell'autotrasporto e c'è da

augurarsi che essi non siano fonte di ulteriori inefficienze e criticità per il settore.

Abbiamo tutti l'obbligo e il dovere di chiederci se davvero l'insieme degli interventi normativi finora emanati porteranno a riequilibrare la posizione negoziale dei vettori nei confronti dei committenti o se, al contrario, non daranno ulteriore impulso al franco fabbrica, al conto proprio e alla crescita della concorrenza dei vettori esteri.

Se vogliamo che questo sistema funzioni, dobbiamo contrastare le posizioni di retroguardia di chi sostiene che vanno controllati e puniti solo i committenti. Non responsabilizzare anche i vettori significherebbe ripetere gli errori del passato e fino a quando l'autotrasporto continuerà a considerarsi contraente debole, questo circolo vizioso non si chiuderà mai.

Per questo motivo, ora che il quadro delle regole entro il quale si dovrebbero muovere committenti e vettori è

stato definito, occorre voltare pagina e pensare in chiave diversa.

Una riflessione che vi invito a fare riguarda il nostro ruolo di imprenditori, perché non possiamo sempre attribuire agli altri la responsabilità di ciò che non funziona.

Né possiamo continuare a chiedere allo Stato sempre e solo risorse economiche.

Perderemmo la nostra dignità di imprenditori.

Dobbiamo essere noi stessi gli artefici del cambiamento e del rilancio dell'autotrasporto. Essere parte attiva nel suo processo di crescita e ammodernamento.

Le risorse economiche per il settore, inizialmente stanziare per accompagnare lo sviluppo e per rilanciare la competitività delle nostre imprese, durante gli anni della crisi globale sono aumentate, arrivando ai famosi 700 milioni di euro l'anno, di cui tanto si discute.

Risorse che, non posso negarlo, hanno sicuramente aiutato le imprese a superare un momento particolarmente drammatico, ma portano con sé un grave limite: quello di essere generalizzate e non essere legate a criteri selettivi.

La conseguenza è che esse – nei fatti – sono servite in gran parte per coprire le perdite di bilancio e calmierare il mercato innescando meccanismi di rincorsa al ribasso dei prezzi che hanno danneggiato tutti: piccoli e grandi.

Non hanno aiutato le imprese ad essere più forti, ma paradossalmente le hanno rese in molti casi più deboli ed incapaci di fare quel salto di qualità ormai indispensabile.

Se è vero che d'ora in poi la redditività delle imprese sarà garantita dai costi minimi, utilizziamo allora queste risorse in maniera diversa.

Indirizziamole verso un cambio di sistema, coerente con gli obiettivi del Piano della Logistica, un lavoro

importante, fortemente voluto dal Sottosegretario Bartolomeo Giachino, che ora deve essere attuato.

Utilizziamole insomma per quello che da anni chiediamo al Governo: riforme.

Riforme serie, strutturali, coraggiose, che portino l'autotrasporto ad essere quello che vogliamo: competitivo, organizzato, efficiente.

Solo così potremo competere ad armi pari in un mercato sempre più globalizzato, che richiede capacità imprenditoriali sempre crescenti e integrate.

Occorre una riforma del sistema fiscale in generale e soprattutto una riforma del settore fondata su logiche industriali, che stimoli una riorganizzazione del sistema delle imprese e del trasporto italiano.

La questione più urgente da affrontare è quella del rapporto tra imprese.

E voglio qui subito sgombrare il campo da possibili equivoci: la mia non è certo espressione della volontà di escludere dal mercato una parte di imprese, quelle che hanno una caratteristica artigiana.

Al contrario queste vanno coinvolte, tutelate e valorizzate.

Occorre regolarizzare le imprese di piccole dimensioni, le quali fanno più fatica delle altre ad operare nell'attuale mercato di riferimento, raggiungendo quei livelli di esasperazione che le portano ad una conflittualità sempre latente.

Queste imprese devono essere messe nelle condizioni di operare onestamente e con dignità, affinché raggiungano quel livello di stabilità che consenta loro di sviluppare l'attività rispettando le regole.

Devono, in sostanza, poter contare su un sistema organizzativo che assicuri loro un'efficiente

pianificazione dei viaggi, per non lasciarli preda di personaggi senza scrupoli.

L'attuale mercato è molto diversificato, costituito da imprese che offrono servizi differenziati nel trasporto e nella logistica, con autisti dipendenti, dotate di una struttura organizzativa complessa e articolata, che adottano comportamenti socialmente responsabili sotto il profilo economico, ambientale, del lavoro e della sicurezza.

Ci sono poi imprese che fanno lo stesso mestiere, ma senza autisti dipendenti, utilizzando vettori artigiani e trazionisti. Queste non solo “risparmiano” sul costo del lavoro, ma il più delle volte non si preoccupano nemmeno delle sorti dei loro subvettori.

E quindi così come noi organizziamo il lavoro degli autisti, sincronizzando lo scambio dei rimorchi e ottimizzando i carichi, così va fatto anche per i

“padroncini”, prevedendo per questi ultimi, una volta fidelizzati, forme di tutela.

A tale proposito noi crediamo che uno degli strumenti idonei al raggiungimento dei suddetti obiettivi siano gli Accordi di settore.

Accordi, quindi, non solo per stabilire un quadro chiaro dei rapporti tra committenti e vettori, sui quali continuiamo a puntare, ma anche tra primi e secondi vettori.

Di questo ANITA intende farsi carico e rivolgo oggi un invito ai Presidenti delle altre Associazioni a discuterne insieme.

Proteggendo tali imprese, ne avrebbe vantaggio l'intera collettività, perché si porrebbe finalmente fine ad una conflittualità dannosa e sempre latente.

L'alternativa è puntare sulle proprie forze, senza fare più ricorso alla subvezione.

Potrebbe però non essere questa la soluzione perseguibile. Il settore verrebbe a perdere una risorsa indispensabile, che contribuisce a rendere l'autotrasporto la modalità più flessibile.

La strada quindi è quella di strutturare i padroncini.

Come ho già detto, al Governo non chiediamo aiuti a pioggia, ma riforme.

Riformiamo dunque l'accesso al mercato e rendiamo ancora più selettivo l'ingresso di nuove imprese nel settore aumentando il tonnellaggio minimo oggi richiesto, salvo l'ingresso attraverso forme aggregate.

Ma non basta.

Diamoci un termine, anche lungo, ma certo, entro il quale chi è già nel mercato deve adeguarsi a questo nuovo limite dimensionale, prevedendo – per coloro che vogliono rimanere “piccoli” – una sorta di obbligo a raggrupparsi.

All'inizio parlavo delle risorse economiche per il settore che andrebbero meglio indirizzate.

Diamo quindi un incentivo a chi vuole uscire dal mercato e uno sgravio contributivo alle imprese che li ricollocano come lavoratori dipendenti.

Nel Piano della Logistica questo è già scritto. Bisogna solo passare ai fatti.

Il trasporto che vogliamo è anche un trasporto sostenibile sotto il profilo ambientale e sociale.

Occorre quindi puntare sull'ammodernamento del parco circolante, non certo dando incentivi economici, ma disincentivi a chi mantiene ancora in circolazione veicoli altamente inquinanti.

Se ne parla ormai da anni, ma ora per la crisi, ora per altri motivi, non si arriva mai a stabilire un termine da cui partire.

Occorre questa volta che il Governo indichi una data certa oltre la quale non saranno più riconosciuti sconti sui pedaggi autostradali per i veicoli a maggiore impatto ambientale, per consentire di programmare investimenti nel rinnovo del parco circolante.

L'utilizzo di questi veicoli va fortemente disincentivato, anche prevedendo un aumento delle tasse di circolazione e delle polizze assicurative.

Non è però solo il Governo che può intervenire su questo. Anche le stesse imprese committenti potrebbero fare la loro parte non accettando di caricare le proprie merci su veicoli di vecchia generazione e richiedere l'utilizzo di veicoli che assicurino standard qualitativamente superiori, con innegabili benefici sia in

termini di impatto ambientale che di sicurezza della circolazione.

Dobbiamo poi considerare che le innovazioni tecnologiche degli ultimi anni hanno aumentato il livello di sicurezza e prestazioni dei veicoli.

Non è accaduto lo stesso sul versante della portata, che è rimasta la stessa anche se in Italia il peso complessivo dei veicoli è di 44 tonnellate.

Occorrerebbe innalzare la capacità di carico dei mezzi per ottimizzare costi e produttività delle imprese. Questi mezzi dovrebbero poter viaggiare su rotte commerciali prestabilite per collegare hub industriali e portuali.

Al tempo stesso le industrie manifatturiere e la grande distribuzione devono organizzarsi per consentire il carico e lo scarico delle merci anche nelle ore notturne.

Ciò porterebbe anche ad una migliore programmazione dei flussi, con benefici per l'intero sistema dei trasporti e della logistica.

Uno dei motivi che ci portarono a firmare l'accordo del 17 giugno dello scorso anno, fu l'impegno del Governo a costruire un meccanismo premiante per la regolarità delle imprese, attraverso l'istituzione di una banca dati.

Chiediamo questo non perché intendiamo che sia utilizzata l'arma dei controlli per eliminare i concorrenti, ma perché vogliamo arrivare a riconoscere una premialità, fiscale e normativa, alle imprese virtuose.

Valorizzare cioè quegli esempi di sana imprenditorialità, attuando nel nostro settore ciò che avviene in Germania in campo ambientale.

Da un lato, quindi vettori in regola, dall'altro lato committenti che hanno tutto l'interesse ad avvalersi di vettori in regola.

Questo è il trasporto che vogliamo.

Un trasporto in grado di creare alleanze virtuose, sicuramente più efficaci di qualunque misura imposta dall'alto per garantire un mercato regolare, competitivo ed efficiente.

Le regole chiamano in causa i controlli che, obiettivamente, hanno avuto un impulso significativo in questi anni recenti, e di questo dobbiamo dare atto agli organi di controllo.

Attenti però che essi non diventino vessatori nei confronti di poche imprese, magari sempre le stesse, quelle più facili da individuare e controllare, e lasciare le altre libere di continuare a lavorare nell'illegalità.

Per evitare che ciò accada, va realizzato un sistema di controlli semplificato per le imprese certificate, già soggette a verifiche periodiche per il mantenimento dei loro processi di qualità, ambiente e sicurezza; e per le

imprese che hanno accordi aziendali con le organizzazioni sindacali dei lavoratori.

Non posso concludere questa mia relazione senza lanciare uno sguardo all'Europa, perché i confini dell'Italia sono sempre più europei.

Abbiamo dato inizio all'Assemblea proiettando un video, che in maniera semplice e diretta fa capire il valore e l'importanza del trasporto nella vita di tutti i giorni.

Il video è stato prodotto e realizzato da una Associazione austriaca, ma avrebbe potuto benissimo essere stato creato in Italia o in qualunque altro Paese dell'Europa.

Non mi stancherò mai di dire che bisogna ragionare in un'ottica europea perché i nostri problemi sono comuni a quelli dei nostri colleghi esteri.

Con una differenza, che purtroppo è sostanza: il sistema dei trasporti e della logistica in Europa è completamente diverso, così come diversa è la mentalità degli operatori, vettori e committenti.

Lì non c'è bisogno di stabilire per decreto le regole per il carico e lo scarico delle merci e i relativi indennizzi; non c'è bisogno che terzi stabiliscono quali sono o dovrebbero essere i costi minimi dell'impresa; non vengono dati aiuti a pioggia, ma incentivi a chi assume e a chi investe, come noi chiediamo.

In Europa l'autotrasporto è considerato per quello che vale e non perché minaccia azioni di protesta che bloccano il Paese.

Lì l'impresa fa impresa.

E, la cosa più grave, è che i nostri amici europei stanno facendo sempre più impresa anche qui, nel nostro Paese, forti di costi di esercizio più bassi dei nostri e del fatto che molte delle regole che sono state introdotte in Italia

non si applicano nei trasporti internazionali e che è praticamente impossibile applicarle al cabotaggio.

Pensate a quante sono le multinazionali che operano nel nostro Paese per fare il conto di quanti committenti restano fuori dalle regole che ci siamo dati.

Considerate poi quanto è semplice per un committente italiano avvalersi di un vettore comunitario ed è presto fatto il conto della quota di mercato che rischiamo ancora di perdere, oltre a quella che abbiamo già perso.

Se non sapremo darci una dimensione europea, saremo destinati ad essere colonizzati nel giro di pochi anni.

E' in Europa che si gioca il futuro delle nostre imprese.

E così, mentre in Italia ci si preoccupa di assicurare la pace sociale ad ogni costo, in Europa, si progetta il futuro con il Libro bianco, le nuove regole sulla tassazione dell'energia, i nuovi pesi e dimensioni dei veicoli, l'Eurovignette.

Questi sono i temi di grande attualità sui quali ci dobbiamo confrontare, ben sapendo che abbiamo un problema in più, tutto italiano, che è quello dell'attraversamento delle Alpi, nodo critico che pesa sull'intera economia nazionale.

Le nuove infrastrutture strategiche saranno pronte, se tutto va bene, dopo il 2025.

Fino ad allora sarà richiesto uno sforzo notevole al trasporto stradale per garantire gli scambi e la crescita economica del nostro Paese.

Speriamo almeno di essere noi italiani a compiere questo sforzo!

## **Conclusioni**

L'Assemblea è sempre un momento importante per esprimere le nostre valutazioni sul settore.

Ho tralasciato molte cose che invece avevo affrontato nella relazione dello scorso anno, per certi versi ancora attuale.

Ho voluto concentrarmi sul mestiere che ho nel cuore: quello del trasportatore.

Nell'Assemblea privata di ieri i miei colleghi imprenditori, che ringrazio ancora una volta, mi hanno riconfermato Presidente di ANITA per i prossimi tre anni.

Saranno anni decisivi per tutti.

Lo sviluppo del nostro Paese dipende soprattutto da noi, dalla forza delle nostre imprese e dalla capacità di guardare al futuro.

Lavoriamo insieme e con vigore per realizzare il trasporto che vogliamo!