

Relazione del presidente
Riccardo Morelli



Autorità, Ospiti, Colleghe e Colleghi,

sono sinceramente emozionato nel presentarmi a voi come Presidente di ANITA.

Per me è un grande onore poter guidare un'Associazione così autorevole che ha contribuito, dalla sua fondazione nel 1944, a scrivere la storia dell'autotrasporto italiano e che si appresta a traguardare gli 80 anni di attività.

Ringrazio tutti gli imprenditori che mi hanno dato fiducia.

Con loro lavorerò per valorizzare quanto costruito negli anni, tracciando al tempo stesso un programma di attività che guarda al futuro.

Caro Thomas, sei stato un Presidente speciale.

Il tuo accento tedesco non ha tradito il tuo cuore tutto italiano, che hai messo nel portare avanti gli impegni associativi e nel formulare proposte innovative per la crescita del settore.

Grazie, perché hai contribuito a rendere la nostra Associazione più forte e autorevole in anni certo non facili, costellati da profonde complessità congiunturali.

Anni in cui abbiamo contribuito, come comparto, alla tenuta e alla crescita economica dell'Italia, alla sua resilienza, al benessere di tutti i cittadini, dimostrando il grande valore del trasporto merci e della

logistica, il suo ruolo di vettore dello sviluppo economico e di connettore di tutte le filiere produttive.

Oggi voglio partire da qui, dalle nostre imprese, quelle che muovono l'economia di un Paese ai primi posti in Europa e nel Mondo tra le potenze manifatturiere.

Con questa bussola di pensiero vanno orientate le scelte future del Paese: valorizzare un così prezioso patrimonio imprenditoriale e lavorare per custodirlo, potenziarlo e innovarlo.

Per renderlo sempre più competitivo sui mercati globali.

La duplice transizione, ambientale e tecnologica, è un processo ineludibile e può essere motore di crescita e sviluppo per le imprese, va però gestita con molta attenzione e giustamente collocata nelle sfide internazionali, che segnano il nostro presente e il nostro futuro.

Il Governo dovrà impegnarsi molto nel promuovere e sostenere i settori di punta nella transizione, costruendo quell'autonomia energetica e tecnologica che consentirà all'Italia di affrancarsi da ipotesi di subalternità alla Cina, di concorrenza sleale dei Paesi con più bassi standard ambientali e sociali, di soccombenza alle politiche economiche aggressive degli Stati Uniti.

Evidentemente queste sfide internazionali non potranno essere affrontate in solitaria.

Entra quindi in gioco l'Unione europea, che dovrà essere coesa nel concordare strategie, politiche industriali e riforme capaci di incidere

sui nodi strutturali della competitività per garantire una crescita economica duratura e un progresso sociale sull'intero territorio comunitario.

Ma su alcuni dossier già rileviamo una visione un po' troppo dirigista e ideologica della Commissione europea e ne siamo preoccupati.

Al Governo chiediamo di tutelare con marcata incisività le imprese italiane nei consessi europei.

Di far valere il peso del trasporto e della logistica.

Di far prevalere la ragionevolezza quando si definiscono obiettivi politici comuni, che poi gli Stati membri attueranno con effetti diretti sull'economia reale.

Inasprire troppo precocemente i target di riduzione delle emissioni di CO₂ nei trasporti, bandire il motore endotermico nel 2035, non riconoscere il contributo alla decarbonizzazione delle flotte pesanti che può arrivare dai carburanti rinnovabili, sono proposte della Commissione che sinceramente non comprendiamo e, allo stato attuale, ci appaiono irrealistiche e quindi impraticabili.

Il trasporto merci pesante di lungo raggio è da considerarsi ancora, passatemi il termine, un "laboratorio sperimentale" quando si parla di veicoli di 44 tonnellate a batteria BEV o alimentati a idrogeno.

Per questo, a livello politico, va riconosciuto il contributo alla svolta green del trasporto pesante che può arrivare dal biometano e dai

biocarburanti avanzati, ma c'è la necessità di misure pubbliche di sostegno per diffonderne l'utilizzo.

La situazione italiana del parco circolante di trattori e semirimorchi in conto terzi, deve far riflettere e far comprendere quanto sia indispensabile un cospicuo Fondo pubblico dedicato al suo ammodernamento, per togliere dalla strada nei prossimi quattro anni almeno il 30% dei veicoli più inquinanti e poco sicuri.

Sulla transizione ecologica, che è una transizione tecnologica a tutti gli effetti, abbiamo una visione convergente a quella delle Associazioni dei costruttori di veicoli pesanti, con i quali ci confrontiamo nella nostra quotidianità e lavoriamo insieme per individuare le misure più realistiche, utili ai fini della decarbonizzazione.

L'impronta ambientale del trasporto merci può essere migliorata anche ricorrendo ad una maggiore intermodalità tra la strada, la ferrovia, il mare, che le nostre imprese guardano con favore e ne sono testimonianza anche gli investimenti che molte di esse hanno già fatto in questa direzione.

Tuttavia le inefficienze infrastrutturali e di servizio influiscono sui costi e sulla qualità del trasporto intermodale, impedendogli di essere competitivo con il tutto strada.

C'è sicuramente bisogno di un maggior dialogo tra il mondo stradale e quello delle infrastrutture e dell'offerta dei servizi intermodali, che come Presidente di ANITA voglio rafforzare.

Serve una visione politica strategica sulla mobilità delle merci che deve imprimere, grazie a un efficientamento di tutte le modalità di trasporto, il massimo impulso allo sviluppo dei traffici in modo funzionale alla crescita economica del Paese.

La mappa delle relazioni commerciali dell'Italia ci dice che gli scambi più intensi avvengono con i Paesi europei.

Per questo motivo il traffico merci attraverso le Alpi va messo al centro dell'agenda politica nazionale e vanno attentamente studiati e pianificati interventi in relazione alle dinamiche economiche, agli obiettivi di split modale, alle strategie di potenziamento della portualità.

Il fluido attraversamento dell'arco alpino è ottenibile sia con l'ammodernamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie, sia con la rimozione dei colli di bottiglia.

Mi riferisco in particolare ai divieti creati a tavolino dall'Austria per colpire il transito dei mezzi pesanti lungo l'Asse del Brennero e qui ringrazio il Ministro Salvini per la tenacia con cui sta portando avanti l'azione a Bruxelles.

Torno quindi a sottolineare la necessità di una visione strategica sulla mobilità delle merci per la connessione fisica ed economica tra

l'Italia e l'Estero, tra il Nord e Sud del Paese, tra le Isole e il resto della Penisola a favore della continuità territoriale.

Una visione che sappia soddisfare le esigenze di integrazione tra le diverse modalità di trasporto, con investimenti mirati allo sviluppo delle aree retroportuali e al potenziamento dei terminal ferroviari e logistici.

In questa visione, sicuramente il Ponte sullo Stretto si conferma un'opera prioritaria di collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, ma la sua realizzazione non deve far passare in secondo piano le necessità di ammodernamento delle reti viarie e dei nodi urbani presenti sul territorio.

Non bisogna inoltre distogliere l'attenzione sulle condizioni di vetustà della rete stradale secondaria lungo l'intera penisola, investendo le risorse necessarie per il suo adeguamento.

Nella nostra visione politica l'efficientamento del trasporto e della logistica passa anche attraverso le riforme.

Voglio qui brevemente ricordare quella particolarmente attesa sul Codice della strada per aggiornare e semplificare le regole di circolazione stradale, senza dimenticare la riforma fiscale e la revisione delle norme doganali a livello europeo, che pure incidono sulla nostra attività.

I tavoli aperti al MIT su Motorizzazione e Regole, per noi particolarmente apprezzati, mantengono poi vivo un importante

dialogo con la categoria su tematiche di stretto impatto sull'operatività delle imprese.

Ringrazio i Vice Ministri Bignami e Rixi per averli attivati e il Capo del Dipartimento per la mobilità sostenibile Di Matteo per il prezioso lavoro che porta avanti a favore della categoria, insieme alla propria struttura.

Ho parlato finora di imprese, che non si identificano nei soli titolari d'azienda, gli imprenditori.

I lavoratori per noi sono l'anima delle imprese.

Con le proprie conoscenze, abilità professionali e doti umane ne determinano il valore, la redditività, il vantaggio competitivo, il successo sul mercato.

Nel gergo economico, il capitale umano è un patrimonio intangibile di una realtà aziendale, che badate bene non vuol dire invisibile.

A una parte importante di questo nostro patrimonio, gli autisti, è dedicato il premio che consegneremo a chiusura dell'Assemblea per sottolinearne il valore, per noi e la collettività.

Volendo ancora parlare di politiche, riforme e misure che sappiano incidere sui nodi strutturali della competitività, non è possibile trascendere da quelle che impattano sul mercato del lavoro.

Cito ancora una volta la riforma fiscale, che per noi dovrebbe avere un punto di approdo nel taglio strutturale del cuneo fiscale, a

beneficio di lavoratori e datori di lavoro, che imprimerebbe una svolta positiva sui livelli occupazionali e sul potere di acquisto delle retribuzioni.

Una misura a cui teniamo molto è l'innalzamento delle soglie di esenzione per l'indennità di trasferta, che permetterebbe di aumentare il reddito netto degli autisti senza ulteriore aggravio fiscale sulle imprese. Il 1995 è l'ultimo anno in cui sono state aggiornate: si comprende quanto esse siano lontane dall'attuale costo della vita.

La riforma del sistema pubblico dell'istruzione tecnica e professionale è un'altra nostra priorità. È invocata da più parti del mondo economico perché sono tanti i settori che dichiarano di essere in difficoltà nel reperire le figure professionali di cui necessitano.

Strano a dirsi, in un Paese con un tasso di disoccupazione di quasi l'8%, che supera il 20% se riferito alla popolazione giovanile, e con circa 3 milioni di NEET, giovani individui che né studiano né lavorano.

L'autotrasporto merci e la logistica, che potrebbero assorbire una significativa quota di lavoratori, sono pienamente colpiti dal cortocircuito tra chi cerca lavoro e chi lo offre.

Il calo demografico pone inoltre un poderoso problema di ricambio generazionale.

I giovani non sembrano interessati o essere a conoscenza delle opportunità professionali esistenti in questo settore. Anche i

diplomati che escono dagli istituti tecnici e professionali spesso non hanno il *know-how* effettivamente richiesto dalle imprese.

Sebbene siano diverse le ragioni di questo cortocircuito, l'inadeguatezza dell'offerta formativa pubblica fa la sua parte importante.

Nel settore mancano migliaia di figure di base, soprattutto autisti di camion, addetti nei magazzini logistici e nuove professionalità da costruire sull'onda delle continue evoluzioni di mercato, normative e tecnologiche, che determinano nuovi assetti organizzativi e la rivisitazione dei processi operativi. Senza dimenticare poi le esigenze di aggiornamento delle competenze di chi già lavora nelle nostre aziende.

Con il MIT stiamo lavorando sull'individuazione di misure che aiutino ad arginare la specifica carenza dei conducenti professionali.

Noi di ANITA abbiamo l'urgenza di intervenire sulla revisione della direttiva patenti e sulla semplificazione delle procedure per il conseguimento della carta di qualificazione dei conducenti.

Occorre poi cogliere tutte le opportunità offerte dalla disciplina sui flussi di ingresso in Italia, per intercettare una parte della forza lavoro dal bacino dei cittadini non comunitari.

Tuttavia, ciò non può bastare e riteniamo assolutamente indispensabile un intervento del Ministero dell'Istruzione e del Merito.

Proponiamo infatti di potenziare i percorsi formativi degli istituti tecnici, prevedendo indirizzi specifici per il trasporto e la logistica, con particolare riferimento non solo agli aspiranti conducenti dei mezzi pesanti ma anche agli addetti e responsabili dei magazzini.

Con l'attuale offerta formativa degli ITS infatti non si riesce a soddisfare i fabbisogni aziendali su tali profili professionali poiché in essi vengono formate figure intermedie e non di base.

I programmi formativi impartiti negli istituti tecnici andrebbero poi elaborati d'intesa con le imprese per fornire agli studenti l'acquisizione di una buona base teorica, conoscenze specialistiche e professionalizzanti e per metterli nelle condizioni di inserirsi rapidamente ed efficacemente nel mondo del lavoro.

Durante la formazione scolastica andrebbero anche realizzati periodi di addestramento e tirocinio nelle aziende del settore. Pensiamo che il contatto diretto tra gli studenti e il tessuto economico sia fondamentale, anche per cambiare la percezione distorta, l'immagine negativa che molti giovani hanno del settore e che probabilmente li allontana da alcune professioni.

A dirla tutta, non sono solo i giovani a non aver compreso appieno la forza e il potenziale di questo settore.

Finita l'emergenza della pandemia, l'opinione pubblica in generale è tornata a essere troppo tiepida nei nostri confronti e questo per me è difficile da accettare.

Probabilmente c'è una nostra responsabilità in questo: non abbiamo finora trovato il linguaggio e le giuste modalità per comunicare e far capire la rilevanza delle nostre attività, ma confido che la Campagna dell'Albo degli autotrasportatori, appena avviata, possa incidere positivamente sull'immagine della nostra categoria e sul ruolo strategico che essa riveste.

Credo influisca anche la non massiccia diffusione di una cultura d'impresa nel nostro settore, che mi impegno a promuovere e a darne visibilità esterna nel corso del mio mandato.

Nel mercato del lavoro c'è un'altra questione da affrontare con urgenza: la concorrenza sleale delle imprese che non operano nella legalità, fenomeno particolarmente diffuso negli appalti di logistica.

A tutela della legalità in tale ambito proponiamo, oltre al meccanismo del "reverse charge", l'introduzione di una certificazione dei contratti di appalto sull'intero territorio nazionale, che le imprese potrebbero chiedere volontariamente all'Ispettorato del Lavoro, sottoponendo tali contratti a un controllo preventivo, con particolare riferimento agli aspetti lavoristici, previdenziali e assicurativi.

Nel corso del mio mandato affronteremo il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro.

Associazioni datoriali e Sindacati confederali dovranno confrontarsi a tutto tondo, anche sulle questioni relative alla formazione e alla riqualificazione dei lavoratori del settore.

Auspico che gli esiti delle trattative imprimano un forte carattere di modernità al sistema delle relazioni industriali del Paese, aprendo un dialogo nuovo, trasparente e costruttivo, che sappia superare posizioni preconcepite.

Ciò vorrebbe dire che abbiamo intrapreso la strada giusta abbracciando il cambiamento, diventandone promotori e precursori a beneficio del mondo del lavoro e delle imprese, così da superare questa sorta di “crisi identitaria” che aziende e lavoratori del settore stanno vivendo con sofferenza.

È questo un passaggio obbligato che dovremmo affrontare anche insieme ai colleghi delle altre Associazioni - con i quali intendo consolidare i rapporti - affinché si possa guardare alle esigenze di crescita dell'intero settore e non unicamente alla rappresentanza di singoli interessi.

Per quanto mi riguarda, sono pronto a fare la mia parte e concludo riaffermando che la ricerca di crescita e competitività per piccole, medie e grandi imprese animerà continuamente il mio mandato, affinché ANITA continui ad essere identificata come una comunità di imprenditori seri, qualificati, impegnati per lo sviluppo socio-economico, a servizio della collettività.

Non voglio quindi rubare altro spazio agli illustri relatori che oggi intervengono e che sentitamente ringrazio.

Grazie di cuore a tutti.