



# Relazione del Presidente Thomas Baumgartner

Assemblea 2015  
Torre Canne di Fasano, 6 giugno

Illustri Ospiti, Signore e Signori,

è un onore e un piacere darvi il benvenuto alla nostra Assemblea e ringrazio tutti di essere così numerosi, in questo territorio ricco di storia e tradizioni.

Luoghi straordinari, come straordinarie sono le nostre imprese e i nostri imprenditori.

A loro rivolgo un grazie particolare per l'impegno e il senso di responsabilità con cui contribuiscono a portare il Paese fuori dalla crisi, affrontando con coraggio le sfide di tutti giorni.

Con loro, con i Vicepresidenti e con il sostegno del Comitato esecutivo, del Consiglio e della Segreteria, nell'ultimo anno abbiamo operato per affermare il ruolo strategico del settore del trasporto e della logistica.

Un lavoro impegnativo, che ANITA porta avanti con determinazione ed entusiasmo, poiché credo fermamente che occorra una visione di ampio respiro, con interventi rapidi e incisivi, per far sì che il settore possa essere uno dei principali attori di una stabile e duratura ripresa.

È in corso una profonda trasformazione del quadro

istituzionale, con il superamento del bicameralismo perfetto e la riorganizzazione della Pubblica Amministrazione, per rendere il nostro Paese più competitivo, efficiente ed attrattivo.

Si è anche finalmente avviato un ambizioso processo di riforme strutturali, dal lavoro alla giustizia, dal fisco alla scuola.

Riforme attese da tempo, di portata strategica per le aziende ed il Paese.

Ora che la riforma del sistema portuale è in fase di ultimazione, nell'agenda del Governo deve trovare posto una specifica riforma organica dell'autotrasporto e della logistica.

Occorre un piano organico fatto di politiche, regole e soluzioni innovative, in linea con i rapidi cambiamenti in atto, per cogliere le opportunità offerte dalla favorevole congiuntura internazionale: costo del petrolio, deprezzamento dell'euro e politiche espansive della Bce.

Questi fattori, uniti alla maggiore credibilità acquisita dal nostro Paese sul piano internazionale, danno nuovi impulsi al ciclo economico e al clima di fiducia delle imprese e dei consumatori.

Uno scenario senz'altro favorevole anche per il nostro settore, il quale tuttavia non è ancora nelle condizioni di esprimere pienamente tutte le proprie potenzialità di crescita, perché frenato da questioni ancora irrisolte:

- regolarità delle imprese nell'Albo;
- revisione dei veicoli;
- semplificazione del quadro normativo e Testo unico;
- armonizzazione in ambito europeo;
- politiche del trasporto internazionale;
- erogazione delle risorse;
- furti e rapine ai Tir;
- UIRNet e SISTRI;
- sperimentazioni tecniche;
- funzionamento delle Authority;
- Pubblico Registro Automobilistico.

I processi di riassetto avviati devono essere dunque rapidamente completati, e misure specifiche che consentano di agganciare la ripresa economica e di riposizionare le imprese sui mercati, devono essere adottate.

Andiamo per ordine.

L'Albo degli autotrasportatori, rafforzato dalle nuove competenze, sta lavorando per sviluppare un sistema di controlli incrociati, che garantisca la regolarità delle aziende iscritte.

È un passaggio importante per valorizzare le imprese virtuose ed escludere dal mercato quelle che non hanno le carte in regola.

Riconosco l'impegno e la determinazione della Presidenza dell'Albo e sono anche a conoscenza dei sopraggiunti problemi tecnici in via di risoluzione.

Penso però francamente che si sia perso troppo tempo e, a distanza di mesi, non riusciamo ancora a intravedere risultati concreti.

Questo lavoro di verifica è per noi di rilevanza strategica e deve essere portato a termine in maniera rigorosa, affinché l'iscrizione e la permanenza nell'Albo siano davvero sinonimo di azienda che opera correttamente, nel pieno rispetto delle regole, a partire dai requisiti sull'accesso ed in particolare dall'idoneità finanziaria.

L'Albo deve essere accessibile a tutti coloro che

soddisfano pienamente i criteri previsti dalle norme europee: non temiamo la concorrenza, né di confrontarci sul mercato, ma a condizione che la partita si giochi con le stesse regole.

Gli organici delle Motorizzazioni, che hanno riacquisito dalle Provincie le competenze in materia di Albo, devono a questo punto essere potenziati e auspichiamo che ciò avvenga quanto prima.

Questo anche per far fronte ai problemi sorti a seguito della recente circolare che ha fissato tempi standard per la revisione dei veicoli.

Scelta che ben comprendiamo, in quanto per noi è irrinunciabile il principio della massima sicurezza stradale, e quindi la necessità che le revisioni siano accurate ed omogenee sul territorio.

Occorre però che gli organici siano sufficienti affinché le imprese non subiscano intoppi e fermi di mezzi che aumentano i loro costi di esercizio.

Il numero e la complessità delle regole che governano il settore richiama al contempo l'esigenza di una semplificazione del quadro normativo.

A tale scopo, il gruppo di lavoro che dovrebbe essere avviato a breve, rappresenta il punto di partenza per la stesura di un Testo Unico delle disposizioni sull'autotrasporto: un *corpus* normativo organico e semplificato, adeguato alle mutate esigenze del mercato, delle imprese e dell'intera economia.

Un lavoro di revisione la cui premessa deve essere una attenta verifica di come la disciplina europea sia stata in questi anni recepita, per eliminare gli inutili appesantimenti normativi che ostacolano la competitività e la crescita delle imprese italiane.

Nel nostro Paese esistono infatti prescrizioni che non hanno eguali altrove e che si traducono in costi aggiuntivi.

Ne cito solo alcune per dare il senso di cosa intendo: kit di pronto soccorso a bordo dei veicoli con contenuti diversi da quelli prescritti in Europa; controllo periodico degli estintori mobili con tempistiche più ravvicinate di quelle vigenti in ambito internazionale; obbligo annuale del test alcol-droga per i soli autisti dipendenti e per di più solo per quelli assunti in Italia.

Ciò non è più accettabile.

Chiediamo regole chiare, uniformi e non discriminatorie.

Vogliamo un mercato aperto e trasparente.

Pretendiamo parità di condizioni per rendere le imprese italiane competitive sui mercati.

La revisione a metà percorso del Libro Bianco sui trasporti del 2011 ha acceso il dibattito anche a Bruxelles, dove comincia ad emergere finalmente ciò che ANITA denuncia da anni: l'assenza di armonizzazione delle norme sociali e delle condizioni di lavoro tra i vari Paesi; il *dumping* causato da tali divergenze; i rischi legati ad un'ulteriore liberalizzazione del cabotaggio stradale; il mancato rispetto delle regole sociali e di sicurezza.

Tutti problemi non più sottostimabili, dei quali le future politiche europee e nazionali dovranno necessariamente tenere conto.

Uno scenario confermato dalle statistiche.

Negli ultimi dieci anni le tonn/km trasportate dai vettori italiani in Europa sono diminuite di oltre il 35%.

Nello stesso periodo i vettori dell'Est Europa, con la

Polonia in testa, hanno più che raddoppiato i volumi di traffico, dimostrando una forte aggressività anche sul mercato interno.

La quota di mercato dei vettori nazionali nell'interscambio delle merci italiane con i Paesi UE, in otto anni è scesa dal 36% al 26%, e il *trend* è in continuo calo.

Doppio registro per gli autisti nei trasporti internazionali e stop alla liberalizzazione del cabotaggio per tutelare il mercato nazionale: queste le soluzioni proposte da ANITA.

In materia di lavoro le misure individuate dal Governo sono senz'altro apprezzabili e destinate a produrre effetti positivi anche nel settore del trasporto e della logistica.

Da sole però non bastano a frenare delocalizzazioni e somministrazione transnazionale, né tantomeno inducono le imprese a rientrare e tornare ad assumere in Italia.

Occorrono per la categoria misure straordinarie e aggiuntive.

Del resto non mancano esempi di Paesi membri che

hanno adottato strumenti a tutela delle proprie imprese, per consentire loro di contrastare il *dumping* sociale.

Misure che sono tuttavia in contrasto con le normative europee.

La Germania ha esteso ai trasporti internazionali l'applicazione della legge sul salario minimo, ma la Commissione UE ha aperto una procedura di infrazione, anche se la legge per ora resta in vigore.

Pure la legislazione anti-*dumping* della Francia, che ha introdotto pesanti sanzioni per il riposo settimanale regolare in cabina, risulta depotenziata a seguito dei rilievi della Commissione, che ha ritenuto l'entità delle pene e delle sanzioni eccessiva rispetto all'esigenza di tutelare le condizioni di vita degli autisti.

Non possiamo che attendere gli esiti di tali vicende, ma di certo il forte segnale dato dalla Germania e dalla Francia testimonia una sofferenza che non è più solo italiana, ma assume le caratteristiche di emergenza generale, comune a tutti gli Stati della vecchia Europa.

L'Italia, dal canto suo, è intervenuta di recente solo sul cabotaggio, con l'inversione dell'onere della prova a carico del vettore, i cui effetti sul mercato non sono

ancora misurabili.

Ogni Paese si sta dunque muovendo autonomamente.

E anche il nostro deve individuare soluzioni appropriate.

La partita è troppo importante e non possiamo permetterci di perdere altro tempo.

Vogliamo poter esprimere al meglio tutto il nostro potenziale competitivo.

E vogliamo farlo noi, da italiani, in Italia e in Europa.

Noi, con le nostre qualità e capacità non possiamo e non vogliamo assistere inermi al declino del settore e delle nostre imprese.

Equiparare le condizioni d'impiego degli autisti nei trasporti internazionali, con l'istituzione del doppio registro così come già avviene per i marittimi, è ormai l'unica soluzione praticabile.

Obiettivo che il nostro Governo deve far proprio e perseguire con tenacia presso le Istituzioni europee.

Obiettivo che anche le forze politiche e le Parti sociali

devono sostenere.

Gli stessi sindacati, che ben conoscono la realtà italiana e quella europea, devono essere parte attiva di questo processo di *reshoring*, nell'interesse dei lavoratori, mettendo a disposizione quanto in loro potere per condividere forme di flessibilità, produttività ed efficienza legate al lavoro.

Serve un contratto collettivo coerente e che rispecchi questa visione.

Non c'è più tempo.

Abbiamo bisogno di riconquistare quote di mercato.

Non basta il lavoro, la passione e l'impegno dell'imprenditore, che certamente mette in campo tutte le forze per affermare la propria impresa sui mercati, ma servono anche politiche lungimiranti e di sostegno.

In tale contesto le politiche sui trasporti internazionali extra-UE possono ugualmente giocare un ruolo importante e vanno quindi attentamente riconsiderate.

ANITA di recente ha chiesto l'uscita dell'Italia dalla CEMT e al contempo la riduzione dei contingenti bilaterali con i

Paesi non-UE, perché non possiamo più permetterci di “regalare” ad altri vettori le nostre quote di mercato.

L'eccessivo numero di autorizzazioni multilaterali CEMT e i continui incrementi dei contingenti bilaterali, concessi negli anni dal nostro Paese anche in assenza di un aumento della domanda di trasporto, hanno generato veri e propri monopoli dei vettori stranieri.

Le nostre imprese, già aggredite dalla concorrenza in ambito comunitario, ancora meno sono in grado di fronteggiare quella con i Paesi extra-UE, dove regole e condizioni sono assai più distanti da quelle europee.

I vettori italiani sono diventati ormai spettatori in un mercato dove protagoniste sono le imprese estere.

Siamo convinti che l'uscita dalla CEMT e la riduzione dei contingenti bilaterali porterà ad un riequilibrio nella scelta del vettore sul mercato.

È giunto il momento di cambiare strategia.

Al settore servono misure razionali, che non generino ulteriori distorsioni, che favoriscano lo sviluppo delle imprese e non la loro destrutturazione.

A tale proposito è bene ricordare che il Governo ha finalmente accolto la richiesta che ANITA avanzava da tempo, di rendere strutturali le risorse statali per il settore.

Una dotazione pluriennale che consente una migliore gestione delle risorse e pianificazione degli investimenti, di cui le imprese non possono fare a meno.

L'incertezza e l'emergenza hanno lasciato spazio ad un ragionamento più costruttivo con la categoria e siamo sicuri che questa sia la strada giusta.

La logica degli “aiuti a pioggia”, ai quali ANITA è sempre stata contraria, è stata sostituita da una ripartizione dei fondi più attenta e selettiva, a supporto di politiche di sviluppo del settore.

I veicoli più obsoleti, come è giusto che sia, non usufruiscono più del rimborso delle accise, né di quello dei pedaggi autostradali.

Ci sono margini per continuare in tale direzione, escludendo via via dai benefici le classi Euro più inquinanti, per destinare sempre più risorse a chi investe in veicoli più sicuri, efficienti e a minore impatto ambientale.

Bisogna accelerare l'erogazione dei contributi delle passate annualità e l'emanazione dei decreti attuativi sugli investimenti e sulla formazione, poiché il fattore tempo gioca un ruolo decisivo.

L'effetto annuncio di misure a sostegno degli investimenti che tardano ad essere concretizzate, crea il paradosso di bloccare gli acquisti in attesa del provvedimento, a danno di tutto il sistema economico e produttivo che ruota intorno all'autotrasporto e non solo.

Ciò va nella direzione contraria allo spirito della norma, che è quello di promuovere gli investimenti come volano di crescita, poiché è ormai chiaro che sono la vera chiave della ripresa.

Nell'ottica di garantire la massima trasparenza e informazione, è importante che le imprese siano messe nelle condizioni, a cadenza regolare attraverso il sito del MIT, di conoscere l'andamento dell'attività istruttoria.

Ciò a tutela delle imprese, le quali hanno bisogno di certezze sull'erogazione del contributo per poter affrontare con fiducia e serenità l'attività quotidiana, ma anche e soprattutto a tutela della Pubblica Amministrazione, a garanzia della correttezza del proprio

operato.

Rimanendo in tema di investimenti, voglio ribadire che eventuali misure legate alla caratteristica dimensionale delle imprese sarebbero per noi inaccettabili, poiché andrebbero a creare discriminazioni ed effetti distorsivi sul mercato, che noi per primi intendiamo eliminare.

Esse risulterebbero inoltre del tutto incoerenti con la legge, la quale ha destinato una parte delle risorse alle aggregazioni, proprio come incentivo alla crescita del settore.

Tutti devono poter crescere: grandi e piccoli.

Il nostro obiettivo è quello di contribuire allo sviluppo del Paese, che inevitabilmente passa attraverso lo sviluppo delle imprese.

Non ci può essere crescita in presenza di politiche che favoriscono la destrutturazione del settore.

Chi è diventato grande non deve essere spinto a tornare piccolo.

Anche la formazione sta assumendo sempre maggiore rilevanza nell'attuale contesto, che richiede competenze

sempre più complesse e al passo con i cambiamenti in atto nelle aziende e nella società.

Il ritardo finora accumulato nei pagamenti relativi al 2012, 2013 e 2014, in parte recuperabile grazie alla fruizione del credito 2014 in F24, come fortemente voluto da ANITA, scoraggia le imprese ad intraprendere nuove iniziative.

Siamo certamente consapevoli e diamo atto del notevole lavoro svolto dall'Amministrazione, ma è essenziale che si riducano il più possibile i tempi.

Per ANITA la formazione è uno strumento strategico, l'arma vincente in mano alle imprese per competere e anche l'avvio della riforma sulla "buona scuola" va in questa direzione.

L'obbligo dell'alternanza scuola-lavoro negli Istituti tecnici e professionali offre ai giovani un'esperienza formativa unica per accrescere le competenze necessarie all'inserimento nel mercato del lavoro.

Un'opportunità che le imprese di ANITA hanno già sperimentato in alcuni territori con risultati eccellenti e di recente proprio qui, grazie all'impegno degli amici di Anita Puglia.

Faccio nuovamente cenno a questa splendida Regione, ma questa volta su un argomento poco piacevole: i furti e le rapine a danno dei veicoli pesanti.

Reati diffusi e in crescita, in particolare in Puglia.

Devo riconoscere un maggiore impegno delle forze di polizia nel contrastare fenomeni che appaiono sempre più strutturati e gestiti dalla criminalità organizzata.

Devo però altrettanto evidenziare che le imprese e gli stessi lavoratori sono ormai comprensibilmente esasperati dal susseguirsi di eventi che stanno diventando una vera e propria emergenza.

ANITA ha chiesto anche l'intervento dell'Albo per mettere a sistema misure concordate con il Ministero dell'interno, allo scopo di prevenire situazioni di potenziale rischio, ma occorrono anche interventi straordinari e urgenti per garantire la sicurezza dei nostri dipendenti e dei carichi.

Le nostre proposte le abbiamo fatte siamo sempre disponibili a collaborare a qualsiasi livello.

Ciò non toglie che sia lo Stato a dover garantire la sicurezza dei cittadini e delle imprese.

Sul calendario dei divieti di circolazione registriamo dei passi in avanti, ma occorre più coraggio.

Manca a nostro avviso una valutazione di quanto le limitazioni alla circolazione impattino sulle attività economiche.

In questo momento di ripresa in cui l'intensificazione dei cicli produttivi e di approvvigionamento richiede servizi continuativi, infatti, è più che mai necessario non ostacolare i traffici.

Il flusso dei veicoli va garantito anche in caso di precipitazioni nevose, con un Piano neve dinamico nel quale il blocco della circolazione sia l'ultimo dei provvedimenti da attuare.

L'impiego di mezzi ed attrezzature idonee va potenziato, ad evitare che inefficienze altrui ricadano sulle imprese.

Dicevamo lo scorso anno che la logistica e il trasporto sono un volano per lo sviluppo e la ripresa duratura dell'economia.

E anche che la posizione strategica del Paese, al centro del Mediterraneo, deve essere pienamente sfruttata e valorizzata.

Apprezziamo il lavoro del Governo, che ha dato priorità al rilancio del sistema mare, con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Un documento da leggere e valutare con attenzione, sia per la nuova architettura della *governance* dei porti, sia per l'impatto che ha sull'intero settore del trasporto.

Riteniamo tuttavia che la logistica integrata con il sistema portuale sia solo un primo passo, cui debba far seguito un piano di riordino dell'intero sistema logistico nazionale.

Sul versante ferroviario, non possiamo che esprimere apprezzamento per la nuova società Ferrovie Cargo, poiché dopo anni di assenza di politiche a favore dello sviluppo del trasporto combinato ferrovia-strada, è giunto il momento di investire in questo settore per un più idoneo riequilibrio del *modal split*.

Parlare di interconnessione tra porti, strade, ferrovie, interporti e logistica evoca inevitabilmente la Piattaforma logistica nazionale, il cui soggetto attuatore è UIRNet.

Sono note le nostre perplessità sull'iniziativa e voglio ribadire ancora una volta che eventuali costi legati al

sistema non devono gravare sulle imprese di autotrasporto, salvo che il suo utilizzo avvenga su base volontaria.

Nel frattempo la platea degli scettici si è allargata ed anche in Parlamento sono state presentate interrogazioni volte a meglio comprendere la fattibilità e i contorni del progetto, nonché il ruolo dei soggetti coinvolti.

Aspetti che noi stessi siamo interessati ad approfondire e, come nel nostro stile, non mancheremo di esprimere il punto di vista di ANITA, perché mai vorremmo che con UIRNet si ripetessero i disastri del SISTRI.

Nonostante le sue finalità, peraltro condivisibili, il Sistema di tracciabilità dei rifiuti ha clamorosamente fallito, dimostrandosi incapace di raggiungere gli obiettivi per i quali è nato e ha distolto l'attenzione da criticità normative legate alla gestione dei rifiuti, ben più importanti e urgenti.

Assai più grave è che nonostante l'evidente insuccesso, riconosciuto dallo stesso Ministero dell'ambiente, le imprese, in attesa del nuovo SISTRI, siano state obbligate a pagare per un sistema che non ha mai funzionato e probabilmente mai funzionerà.

A nulla sono valse le iniziative per sospenderlo e ci troviamo oggi tra il “non più” e il “non ancora”.

Una situazione ai limiti dell'assurdo.

Il SISTRI e le relative sanzioni vanno eliminati.

Dicevo all'inizio della mia relazione che pretendiamo parità di condizioni, tra Paesi e tra imprese.

Un principio che può essere declinato in varie forme.

Una di queste è l'esigenza di non precludere alle imprese italiane la sperimentazione di tecniche di trasporto, che altri Stati hanno avviato.

Mi riferisco alle combinazioni modulari *gigaliner* o *ecocombi*, che anche noi vorremmo poter testare, come sta avvenendo nei principali Paesi europei.

Anche la sperimentazione del progetto P18, complessi veicolari lunghi 18 metri, deve essere continuata, considerato il successo delle prime due fasi con l'immatricolazione di oltre 300 veicoli, e deve esserne estesa la durata a 10 anni, per consentire l'ammortamento dei veicoli.

Le aziende italiane sono fin troppo appesantite da fardelli di varia natura che frenano il loro potenziale di crescita.

Non è solo il SISTRI che ci contraddistingue in ambito europeo, e certo non in positivo, ma anche il contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti, richiesto soltanto alle imprese italiane, e per giunta nemmeno a tutte.

Non siamo certo contrari all'Authority, la cui attività di regolazione può solo portare benefici, anche se indiretti, alla nostra categoria.

Ciò che invece non accettiamo è che un settore, già liberalizzato e regolato dall'Albo degli autotrasportatori, al quale versiamo cospicui contributi, debba concorrere agli oneri di funzionamento di un'ennesima Autorità, che si aggiunge all'Albo stesso, all'Antitrust e in molti casi anche all'AGCOM, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

Sono costi che incidono sui nostri bilanci e rappresentano una delle tante voci che contribuiscono ad accrescere il *gap* competitivo delle imprese italiane.

Ho parlato all'inizio delle riforme in atto nel nostro Paese: anche la riorganizzazione delle Amministrazioni pubbliche è stata avviata e rappresenta un'occasione unica per far sì che esse possano rispondere sempre meglio alle esigenze del mondo economico e dei cittadini.

In tale ambito, per quanto ci riguarda, devono essere eliminate tutte quelle inutili duplicazioni che aumentano i costi e gli adempimenti a carico delle imprese.

Come in Europa, anche in Italia le competenze relative ai veicoli devono essere ricondotte alla Motorizzazione e il PRA deve essere eliminato.

Credo in questo straordinario Paese e continuerò a farlo.

Dobbiamo essere sempre pronti e attenti a cogliere tutte le opportunità che si presentano ed essere capaci di affermare il nostro modo di fare impresa, con slancio e positività.

Per noi imprenditori la concretezza è una caratteristica dell'agire quotidiano.

La stessa concretezza che stiamo riscontrando nelle riforme strutturali avviate e in parte concluse.

Concretezza che chiediamo ora di applicare anche al nostro settore.

Abbiamo bisogno di un dialogo con il Governo che vada oltre la gestione delle emergenze.

Abbiamo bisogno di decisioni adeguate e tempestive, inquadrate in un disegno organico e coerente.

Grazie.

