

## **PER UNA ANITA PROTAGONISTA EFFICIENTE E PROPOSITIVA**

### **LA SITUAZIONE ECONOMICA GENERALE**

La grave crisi economica che ha attraversato l'Europa e il Mondo, e che si è abbattuta sul nostro Paese con violenza inaudita, ha provocato danni incalcolabili all'economia, all'occupazione e alle condizioni sociali della popolazione, avviando il circolo perverso della riduzione dei consumi interni che alimenta ulteriori disagi e povertà.

Il sistema produttivo Italiano è in stallo da troppo tempo e questo non poteva non creare una situazione particolarmente acuta di crisi nel settore del trasporto merci e della logistica, raccordo naturale dell'intera economia. Un prezzo alto è stato pagato dalle imprese del settore, in termini occupazionali, di riduzione della capacità di servizio e della stessa riduzione di veicoli. Questa crisi si è aggiunta alla ormai storica debolezza dell'autotrasporto per poca capitalizzazione, mancanza di strumenti finanziari, soprattutto per un pagamento del servizio incapace non solo di riconoscere il valore dell'investimento imprenditoriale ma spesso neppure dei costi vivi.

Questo ci fornisce un quadro devastante.

Ma se è vero che tutta l'Europa sta continuando a pagare la sofferenza della crisi dei Paesi emergenti legata alla fuga dei capitali dai quei paesi, per cercare rifugio negli investimenti ad alto rischio (e forte remunerazione) sulla piazza Americana, in Italia registriamo un timido miglioramento della produzione industriale e dei servizi (trasporto compreso). Anche se questo non significa ancora ripresa dell'occupazione perché mancano i segnali di una qualsivoglia ripresa degli investimenti privati, con conseguente effetto di ulteriore stagnazione dei consumi interni. Quindi con la necessità, per il momento, di affidarci per una ripresa solo all'esportazione.

Ma anche di fronte ad una ripresa effettiva sono necessarie almeno due riflessioni per l'autotrasporto: la prima riguarda lo stato delle imprese, troppa perdita di capacità competitiva dovuta a riduzione della forza lavoro, del parco veicolare, degli investimenti infrastrutturali per la logistica, che fiaccano ogni possibilità di "aggredire" la ripresa. La seconda riguarda tutto quello che ci circonda, lo scenario economico nel quale si interpreta il ruolo di imprenditore del trasporto. Praticamente è tutto mutato, vi è un mutamento di tipo generale "macro" che riguarda la frammentazione dei mercati e l'internazionalizzazione della produzione e delle forniture; vi è poi un mutamento particolare diciamo "interno" che si riferisce all'emergere di nuovi sistemi di fare impresa a rete, con nuovi modelli di conduzione manageriale, tesi a seguire le nuove interconnessioni finanziarie così come la localizzazione globale delle imprese, le nuove

infrastrutture di servizi e comunicazione, modelli organizzativi che coesistono in una logica reticolare. Tutto cambia velocemente, la connettività globale, i nuovi media rimodellano il modo di pensare la nostra vita, le nostre imprese esigono competenze nuove, anche dai lavoratori del futuro, così come impongono agli imprenditori una “visione” dinamica della realtà e dei cambiamenti.

Sarebbe sbagliato se le imprese del trasporto restassero uguali a se stesse.

## **IL SETTORE DELL’AUTOTRASPORTO**

Da diversi anni l’attività delle Associazioni nazionali che rappresentano la categoria è fortemente concentrata annualmente sulla contrattazione delle risorse da far pervenire, a vario titolo, alle imprese. Nel corso degli anni le risorse sono state notevoli, ma hanno prodotto risultati molto modesti.

E’ necessario fare alcune riflessioni.

Interventi generalizzati, producono effetti irrisori, spesso addirittura un ulteriore abbassamento del valore dei noli, **quindi ogni tipo di intervento deve essere fatto sulla base delle progettualità delle singole aziende per sostenerne lo sviluppo.** Per le imprese diventa difficile rendere efficaci le risorse anche perché, ogni anno, resta l’incognita se vi saranno le stesse voci e quali risorse si possono avere. Fare impresa senza poter fare programmazione è un controsenso, **quindi bisogna far diventare strutturali e pluriennali queste risorse, almeno su base triennale.**

A titolo esemplificativo:

### **risorse strutturali e pluriennali per**

- **investimenti produttivi sulla base di progetti**
- **investimenti per la logistica sulla base di progetti**
- **Investimenti per ristrutturazione aziendale sulla base di progetti**
- **Formazione del personale e dei manager sulla base di progetti.**

Andare in questa direzione permetterebbe anche di liberare risorse delle Associazioni per altre attività.

Le risorse da sole, anche se sono bene accette, non sono sufficienti a determinare un rafforzamento del comparto. E' necessario mettere in piedi una legislazione, anche se non vogliamo chiamarla riforma, capace di modificare il profilo del settore.

Probabilmente è opportuno anche verificare le condizioni di accesso al mercato tuttoggi vigenti, per avere in futuro imprese sempre più strutturate e di mentalità imprenditoriale che accedono al settore.

Credo che sia importante agire anche sul versante di una **“legislazione premiante”** vi sono imprese che mettono in atto una gran quantità di “buone pratiche” – certificazione di qualità, formazione sulla sicurezza, risparmio energetico, ecc. – tutte attività verificabili; eppure, ai fini del rapporto con lo Stato, con i committenti, della distribuzione delle risorse pubbliche, sono assimilate a qualunque altro tipo di impresa. Questo è ingiusto ed inaccettabile. Si corre il rischio di avere un allineamento verso il basso e non una spinta verso l'alto come invece dovrebbe essere auspicabile. E' bene ricordare che un allineamento sul basso, ci espone maggiormente ad una concorrenza dequalificata, come quella proveniente da alcuni paesi europei e non, che non si può sconfiggere, come ormai sappiamo, solo con i controlli. Anche questo diventa un cambio di mentalità che ci porta a migliorare la nostra qualità imprenditoriale, che deve pesare sul mercato. Probabilmente bisogna aprire un confronto forte su questo tema, anche all'interno dello stesso mondo Confindustriale, dove riteniamo certamente non si voglia perseguire una logica di mercato solo di abbassamento tariffario. Dobbiamo essere pronti ad investire in questo confronto anche ipotesi di costruzione di “eccellenze”, sia per noi che per i committenti, che qualificherebbero non poco l'intero nostro sistema industriale. I poli di innovazione che stanno nascendo in molte Regioni, potrebbero rappresentare un buon laboratorio per avviare qualche esperimento di questo tipo.

Una politica che ben si integra con quanto sopra detto è quella di sviluppare, magari sorretta anche da appositi provvedimenti, una forte costruzione di **“reti d'impresa del trasporto e della logistica”**. Nella costruzione di questi strumenti innovativi ben si candidano le imprese dell'Anita a svolgere ruolo da capofila. Le reti permettono di mettere insieme capacità imprenditoriali diverse, sia trasversali che di filiera, permettendo di aggredire il mercato in modo più qualificato.

Su questo tema in particolare credo che dobbiamo riversare molte delle energie dell'Associazione nei prossimi anni.

La politica tariffaria, affrontata in questi ultimi anni con le tariffe minime di sicurezza, appare insoddisfacente e credo che vada ridiscussa senza tabù.

Dobbiamo invece riprendere in mano la politica degli **accordi di settore** che troppo frettolosamente abbiamo lasciato cadere. Sono stati e potrebbero ancora essere un ottimo strumento che, attraverso un vero confronto imprenditoriale, contemperano in modo ottimale le necessita del committente e quelle del vettore.

Il lavoro dipendente. Questo tema centrale per le imprese dell'ANITA, deve vedere una fase nuova e intensa, da affrontare subito, prima di ricadere sotto la pressione di un nuovo rinnovo. Devono essere affrontati i temi di una flessibilità nuova e diversa all'interno di un settore così particolare,

costruendo istituti nuovi e modificandone altri, così come vanno modificati i sistemi di relazioni. Un impegno importante che va affrontato con i nostri interlocutori del Sindacato in modo franco e senza riserva alcuna.

Riassumendo in modo esemplificativo:

- **Rivedere l'accesso al mercato per le future imprese di autotrasporto**
- **Costruire una legislazione premiante con tutte le sue articolazioni.**
- **Costruire Reti di Impresa del Trasporto e della logistica.**
- **Rivedere la politica delle tariffe minime**
- **Riaprire la politica degli Accordi di Settore**
- **Ridiscutere il lavoro dipende alla luce della nuove condizioni del mercato**

## **LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA DELL'ANITA**

Per realizzare una politica del trasporto più incisiva e capace di dare risposte concrete alle nostre imprese, così come all'insieme del mondo del trasporto delle merci, è indispensabile adeguare anche la struttura della nostra Associazione.

In questi anni abbiamo assistito ad un deficit di partecipazione sia agli Organi di direzione nazionali che alla elaborazione della linea politica dell'ANITA, da parte del territorio. Questo non credo che in alcun modo sia imputabile alle nostre Imprese, ma piuttosto al modo in cui siamo organizzati all'interno della Associazione, dove la presenza del territorio trova poco spazio e poche possibilità di incidere sulle decisioni nazionali. Questa è una tendenza che va cambiata.

Ed è proprio dal territorio che dobbiamo ripartire per riuscirci.

E' necessario costruire un sistema ANITA di tipo federale, organizzando sul territorio, a livello Regionale o anche interregionale, delle strutture dell'Associazione, con il compito di sviluppare una politica territoriale autonoma e contribuire a costruire la politica nazionale, con un ruolo quindi fondamentale negli organi di direzione; solo così riusciremo ad avvicinare di più le imprese alla politica del trasporto.

Quindi costruire strutture Regionali dell'Anita, in accordo anche con le strutture Confindustriali territoriali, a cui spetterà il compito primario di definire la linea dell'associazione, mentre alla struttura organizzativa nazionale spetterà il compito di fare la sintesi e sviluppare i rapporti politici sia nazionali che europei, per realizzare gli obiettivi decisi. Si tratta quindi di concepire un sistema a rete, che renderà più forte e protagonista la nostra associazione. Dobbiamo avere una organizzazione forte, per sviluppare il programma che indicavamo prima, perché non è più pensabile che noi non siamo il punto di riferimento dell'intero mondo dell'autotrasporto.

Rivitalizzare in questo modo la nostra struttura organizzativa permetterà di liberare risorse, per costruire un rapporto forte con le istituzioni Europee, coadiuvati dalle strutture regionali maggiormente interessate -per condizione geografica e per vocazione imprenditoriale- alle politiche transnazionali. Perché ormai siamo consapevoli che gran parte delle scelte sull'autotrasporto vengono fatte in Europa, ed è proprio lì che l'autotrasporto italiano è più assente, rischiando così di diventare vittima di scelte che non tengono in dovuto conto le esigenze del nostro Paese.

Anche la politica delle adesioni deve essere rivisitata, facendo leva più sul "modo di sentirsi imprenditori" che sulla dimensione aziendale. Magari studiando forme di adesione delle imprese più snelle e accoglienti. Utilizzando in modo proficuo anche la collaborazione delle società di servizi e delle strutture consortili emanazione dell'ANITA.

Queste note vogliono rappresentare un primo passo verso un confronto aperto e il più largo possibile fra gli iscritti all'Associazione.

Febbraio 2014