

ASSEMBLEA 2018
 **ANITA**

Teatro Politeama **PALERMO**
16 giugno

TRASPORTI **e** LOGISTICA

**COSA
CHIEDE
L'INDUSTRIA**

**COME
RISPONDE
IL SETTORE**

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

**THOMAS
BAUMGARTNER**

Autorità, Signore e Signori, cari Colleghi,

vi rinnovo il benvenuto alla nostra Assemblea e vi ringrazio ancora per la vostra presenza.

Negli ultimi anni i nostri appuntamenti associativi si sono focalizzati su argomenti di ampio respiro e di forte attualità per il settore: sostenibilità ambientale, innovazione, digitalizzazione.

Temi che tuttora sono prioritari e al centro del dibattito, anche in Europa.

Quest'anno però abbiamo voluto uscire dai soliti schemi, che vedono il settore confrontarsi al proprio interno solo tra "addetti ai lavori", e alzare lo sguardo su come i nostri clienti, i committenti, siano essi produttori o del commercio, vedono il settore e su cosa si aspettano dai rispettivi operatori e dal sistema infrastrutturale.

Da qui il titolo della nostra Assemblea *"TRASPORTI E LOGISTICA: cosa chiede l'industria e come risponde il settore"*, per dare voce a chi si avvale dei nostri servizi, capire da loro le esigenze e le aspettative di un mondo che non può fare a meno del trasporto e della logistica e per esprimere, al tempo stesso, il nostro punto di vista.

Due mondi – quello della manifattura, ma anche del commercio, e quello del trasporto – che non possono essere considerati separati, contrapposti e antagonisti, ma che al contrario sono e devono essere sempre più integrati, complementari e alleati, nell'interesse comune di una migliore e più efficiente mobilità delle merci.

Una comunione d'intenti che riguarda anche l'economia generale e la collettività nel suo complesso, in quanto coinvolge gli aspetti della vita dei cittadini, delle imprese e delle Istituzioni, tutti alle prese con i nuovi paradigmi legati

alle innovazioni tecnologiche, alla sostenibilità e alle politiche inclusive.

Siamo il secondo Paese manifatturiero d'Europa (e troppo spesso non ce lo ricordiamo).

Le esportazioni dei nostri prodotti hanno registrato, soprattutto negli ultimi anni, *performance* oltre le attese e si sono confermate un fattore trainante della crescita, seppur ancora contenuta, del PIL italiano.

Tutto ciò è realtà grazie a una logistica e a un trasporto che, nonostante le criticità ancora da superare, hanno saputo fare la propria parte a supporto della produzione e del commercio nazionale e internazionale, confermando il ruolo strategico del comparto per lo sviluppo del Paese.

Siamo naturalmente interconnessi con la produzione, a monte, e con i mercati di consumo, a valle, ormai in ogni parte del mondo e non possiamo quindi ignorare le dinamiche socio-economiche e geopolitiche in atto.

Le mutate abitudini dei consumatori e la conseguente velocità con cui evolvono i modelli di approvvigionamento e di distribuzione, la gestione del penultimo e dell'ultimo miglio dovuta all'esplosione dell'e-commerce e alla contestuale progressiva urbanizzazione dei territori e delle persone, creano, rispetto al passato, scenari completamente diversi e rilevanti impatti sull'intera catena logistica, che impongono capacità di analisi dei fenomeni, sviluppo di strategie industriali, soluzioni sempre più personalizzate, miglioramento continuo degli *asset* aziendali e delle relazioni con i partner, a livello sia operativo che strategico, oltre che particolare attenzione e attitudine alle innovazioni nei trasporti e nei magazzini.

Ma non è tutto.

L'Europa è diventata un'area dove la produzione si è specializzata nei vari Paesi, nei cluster regionali, e per funzionare necessita che gli stessi siano tra di loro connessi con un'infrastruttura efficiente e affidabile dal punto di vista sia fisico sia informatico.

Soltanto se saremo in grado di garantire un sistema di logistica e trasporti performante, i vari cluster produttivi italiani e l'Europa riusciranno a rimanere competitivi e garantire anche per il futuro lo sviluppo in atto.

L'imposizione di dazi negli scambi commerciali e speculari forme di ritorsione, la discussione sul futuro dell'UE innescata dalla Brexit, le tensioni sui mercati finanziari internazionali sono solo alcuni dei fattori che anche noi dobbiamo valutare, per le inevitabili conseguenze che tali variabili portano con sé, anche sul nostro settore.

Si pensi solamente all'aumento del costo del gasolio in Italia che sta facendo lievitare i costi del trasporto, mettendo ancor più a repentaglio la competitività del sistema Italia nei mercati internazionali. Infatti, aumenti come quello del carburante, che sembrano riguardare solamente le imprese di autotrasporto, indirettamente non possono che riverberarsi sul prodotto.

Motori a gas naturale (LNG) ed elettrici, tracciamento delle consegne, guida autonoma, *truck platooning*, robotica e intelligenza artificiale, oltre all'utilizzo dove e quando possibile del trasporto intermodale sia ferroviario che marittimo, per un trasporto e una logistica *smart* e *green* al tempo stesso, sono già parte della nostra cultura imprenditoriale e lo saranno sempre più in futuro.

Uno scenario nel quale il fattore umano assume anch'esso un ruolo rilevante. Abbiamo pertanto bisogno di diventare sempre più un settore attrattivo per le nuove generazioni: bisogna rivedere le politiche per l'impiego e la formazione scolastica,

affinché siano assicurate quelle professionalità che servono al settore, garantendo al contempo condizioni di lavoro adeguate in rapporto alle attività svolte.

Ho già detto che logistica e trasporti sono fattori chiave per lo sviluppo e la competitività.

Ma dobbiamo assolutamente evitare che si realizzi la cosiddetta “tempesta perfetta”, quella che in meteorologia è usata per descrivere un evento che, per una serie di fattori concomitanti, va a colpire esattamente l’area più vulnerabile di una regione.

E paradossalmente, pur essendo tra i protagonisti della crescita del Paese, la parte più vulnerabile del sistema è proprio il trasporto e, in particolare, quello terrestre.

Con un sistema ferroviario intermodale che non riesce a garantire l’affidabilità richiesta dai processi logistici moderni di *just in time* e non solo, con un’infrastruttura ancora non adeguata e capacità insufficienti soprattutto se guardiamo il lato dell’esportazione verso l’Europa, la strada rimane ancora la modalità che deve soddisfare le esigenze molteplici provenienti dal mondo produttivo.

Se da un lato, in termini di volumi, siamo ancora sotto i valori pre-crisi – come è stato anche ricordato di recente in occasione dell’insediamento del tavolo di Partenariato presso il MIT – è altrettanto vero che i volumi e la tendenza degli ultimi anni registrano una crescita dei traffici di merci con una velocità molto superiore rispetto alla crescita del PIL.

E il *trend* è ancora più evidente se guardiamo all’export – i volumi dell’attraversamento dei valichi alpini hanno già superato il periodo pre-crisi – che, come ho già detto, è il principale *driver* della ripresa.

Ciò significa che per rispondere alle esigenze della domanda, sempre crescenti, dovrà aumentare l'offerta di trasporto, di tutte le modalità, ma anche di quella stradale, che è e continuerà a essere la modalità più flessibile, anche alla luce di quanto purtroppo sta accadendo sul fronte del trasporto combinato ferrovia/strada.

Un sistema quasi al collasso, con una qualità e affidabilità non all'altezza delle esigenze e in continuo peggioramento a causa di manutenzioni e interruzioni frequenti dell'infrastruttura ferroviaria, dei terminali di trasbordo insufficienti o non adeguati, della mancanza di macchinisti e di inefficienze varie, che stanno nel concreto allontanando trasportatori e committenti dall'utilizzo di questa modalità.

Voglio qui ricordare che ANITA ha da sempre sostenuto politiche di riequilibrio modale, e le nostre aziende sono tra le più attive nel trasporto combinato, il quale tuttavia, per poter essere una valida alternativa al tutto-strada, deve poter diventare economicamente sostenibile e più efficiente.

Incremento dei volumi, aumento dei costi, impedimenti per i passaggi di confine attraverso le Alpi, insufficienza dell'infrastruttura stradale ma anche ferroviaria, mancanza di personale di guida – siano essi autisti o macchinisti per i locomotori ferroviari – lunghe attese per lo scarico o carico delle merci e conseguenti effetti sempre più impattanti sugli orari di guida imposti dalle normative e dai tachigrafi digitali, limitazioni di vario tipo alla circolazione, inediti fenomeni socio-economici, incertezze geopolitiche: sono queste le variabili del contesto all'interno del quale occorre trovare la quadra.

Molto ha fatto il passato Governo con il Ministro Delrio rispetto a governi precedenti.

Da pochi giorni si è insediato un nuovo Governo alla guida del Paese, cui rivolgiamo i nostri più sinceri auguri di buon lavoro e ci auspichiamo che continui la strada intrapresa.

Tra i temi caldi che dovrà affrontare il Ministro Toninelli vi è senz'altro quello delle scelte strategiche sulle infrastrutture nel nostro Paese, nonché sulle politiche del trasporto stradale e combinato, con particolare attenzione ai temi della sostenibilità e alla revisione delle normative del Pacchetto mobilità UE, in discussione a Bruxelles.

Riteniamo infatti vitale per il Paese che vi siano infrastrutture adeguate a supportare l'incremento dei volumi di traffico derivanti dall'incremento del PIL. Scelte di questo tipo non possono essere rimesse in discussione da un anno all'altro, perché riguardano un progetto pluriennale di investimenti ed intese con Stati confinanti.

Occorre continuità rispetto a ciò che di buono è stato fatto, senza preconcetti e con una visione di sistema, evitando l'errore controproducente di penalizzare alcuni a vantaggio di altri.

Faccio un esempio. Le risorse destinate al settore, più che alle imprese di autotrasporto, servono al sistema Paese per rilanciare gli investimenti e per ridurre il *gap* competitivo dei costi con i *competitor* europei, sempre più presenti anche nei trasporti nazionali in virtù della normativa sul cabotaggio stradale.

Il trend in crescita delle esportazioni – traino dello sviluppo in atto – può essere supportato solo se il trasporto stradale, che vale ancora per più dell'80% nel *modal split*, è messo in condizioni di raggiungere i mercati di sbocco, senza ostacoli alla libera circolazione delle merci.

Mi riferisco in particolare alle limitazioni imposte dal Tirolo al transito dei veicoli commerciali sull'asse del Brennero, con

l'introduzione di misure che colpiscono indiscriminatamente tutti i veicoli e tutte le merci, senza alcuna distinzione basata sull'inquinamento prodotto dai mezzi di trasporto.

Le conseguenze di tali politiche unilaterali di contrasto al trasporto stradale sono le assurde file chilometriche di Tir ai confini italo-austriaci e austro-tedeschi, che trasportano merci da/per il nostro Paese.

Più congestione, più inquinamento, merci ferme, zero risultati in termini di abbattimento delle emissioni.

Occorre al contrario un approccio comune e condiviso che non può non passare per l'Europa, dove sempre più dobbiamo essere protagonisti per la difesa dei nostri interessi.

Come già detto sosteniamo lo *shift* modale dalla strada alle altre modalità, ma è illusorio pensare che il sistema ferroviario possa soddisfare tutte le esigenze di mobilità delle merci.

Occorre considerare un approccio sistemico all'esigenza della mobilità per le merci, non solo incentivazione dello *shift* modale ma anche investimenti in manutenzione delle infrastrutture stradali, ammodernamento del parco circolante con mezzi sempre meno inquinanti, meno rumorosi, interconnessi tra di loro e più sicuri, digitalizzazione dei processi (CRM elettronica), innovazioni tecnologiche di trasporto (EMS, *truck platooning*, guida autonoma) e siamo fiduciosi che il nuovo Partenariato per la logistica e i trasporti orienti i suoi lavori in tale direzione.

Sono certo che questi temi emergeranno e saranno ulteriormente approfonditi nel prosieguo dei lavori della nostra Assemblea.

Voglio solo sottolineare che l'impegno che chiediamo al Governo, per un approccio sistemico alle questioni legate al trasporto e alla logistica, deve essere anche un impegno che facciamo nostro in quanto operatori del settore e che

dobbiamo condividere con i nostri partner del mondo della produzione e del commercio.

Dobbiamo ragionare con mente lucida e fare squadra.

È necessario che committenti e operatori si mettano assieme per trovare le soluzioni migliori per efficientare la logistica e i relativi costi, con un approccio comune.

La logistica e il trasporto non possono più essere visti come un costo da comprimere quanto più possibile per contenere il prezzo del prodotto, bensì devono essere riconosciuti come servizi ad alto valore aggiunto e ad elevata qualità.

È evidente che a fronte di una richiesta così impegnativa che chiediamo all'industria, il nostro settore deve essere sempre più in grado di rispondere alle mutate esigenze fornendo un servizio efficiente e all'altezza delle aspettative.

Una risposta del settore che indubbiamente passa attraverso i *driver* dell'innovazione e della sostenibilità in tutte le sue accezioni: ambientale, economica e sociale.

Perché le nostre imprese non trasportano solo merci, fanno girare il mondo.