

RIEVOLUZIONE

**VERSO UN MODELLO
DI FILIERA EFFICIENTE
E COLLABORATIVA**

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

THOMAS BAUMGARTNER

Autorità, Ospiti, Colleghe e Colleghi,

bentrovati e grazie per essere presenti alla nostra Assemblea.

Rivolgo un ringraziamento speciale al Ministro Enrico Giovannini e alla Viceministro Teresa Bellanova, che ci onorano della loro partecipazione, a conferma dell'attenzione che il nostro settore merita.

Come avrete capito dal titolo dell'evento, oggi vogliamo riflettere insieme a voi sui cambiamenti in atto nella mobilità delle merci, soprattutto di quelli con effetti dirompenti o persino rivoluzionari, e su come da essi si possa evolvere verso un nuovo modello di filiera logistica efficiente e collaborativa.

La pandemia da Covid, ha portato con sé una caduta del PIL senza precedenti, da cui però l'economia italiana si sta rapidamente riprendendo, come dimostrato dai dati ISTAT che stimano una crescita del PIL di oltre il 6%, nell'anno corrente ben oltre le stime di crescita degli altri Paesi europei.

In questi mesi abbiamo assistito a modificazioni repentine e profonde nel modo di operare collettivo e sono emerse fragilità e punti di forza dei diversi sistemi e settori economici nello scenario mondiale.

In questo contesto, il trasporto merci e la logistica hanno chiaramente dimostrato di essere vitali per la produzione, la distribuzione e i consumi.

E' emerso che la mobilità delle merci è essenziale per il sistema economico e sociale di un Paese.

Tuttavia, nonostante i segnali positivi della ripresa economica, assistiamo oggi a importanti criticità.

Ci preoccupa moltissimo il consistente aumento dei prezzi dell'energia, del gasolio, di Adblue e metano che grava notevolmente sui costi energetici delle nostre imprese.

Con il costo del LNG alle stelle, i tanti imprenditori che hanno deciso di investire in mezzi a minore impatto ambientale alimentati a metano, si ritrovano oggi nel paradosso di dover “pagare” il prezzo di una scelta responsabile per una maggiore sostenibilità, con l'utilizzo di un carburante fondamentale per il processo di transizione energetica dell'autotrasporto merci.

Al Governo chiediamo una stretta vigilanza sull'aumento dei prezzi e interventi volti a calmierare l'andamento dei carburanti con il riconoscimento di un credito d'imposta per l'acquisto di LNG e ancora un maggiore sforzo nel modellare i pedaggi autostradali (con maggiori sconti e/o con riformulazione delle tariffe) a favore di tali veicoli.

A tutto ciò, si somma la preoccupazione per la carenza di manodopera, in primis di autisti.

Oggi mancano più di 17.000 autisti di mezzi pesanti in Italia e circa 400.000 in Europa perché i giovani, ormai da troppo tempo, non trovano più attrattiva la professione, a causa di una scarsa considerazione della figura dell'autista e di costi e tempi elevati per il conseguimento della patente e dei titoli (Carta di Qualificazione

del Conducente - CQC) necessari alla guida dei veicoli pesanti. Siamo perciò a favore degli interventi pubblici per tagliare i tempi e i costi di CQC e patenti e snellire l'iter per il conseguimento e il mantenimento della CQC.

Abbiamo accolto con favore l'iniziativa parlamentare di riconoscere un contributo di mille euro a chi consegue la patente ed entro tre mesi viene assunto come autista in una impresa di autotrasporto.

Purtroppo, la misura servirà a poco e non sarà certamente sufficiente a risolvere il problema, ben più complesso, che va affrontato con un ventaglio di azioni e per questo motivo occorre avviare al più presto il tavolo di lavoro annunciato dalla Viceministro Bellanova.

Occorre investire di più e meglio nella formazione pubblica, con un occhio agli autisti e l'altro alle figure professionali di cui ha urgente bisogno il settore: responsabili di magazzino, spedizionieri, disponenti e meccatronici.

Il tasso di occupazione in Italia risulta ancora molto basso eppure ci sono imprese, come quelle di trasporto merci e logistica, che se trovassero lavoratori con determinate qualifiche sarebbero altamente propense all'assunzione.

Per uscire da questo paradosso vanno creati percorsi formativi ad hoc negli Istituti Tecnici, che indirizzino i giovani alla professione di conducente di mezzi pesanti e vanno potenziati quelli per lo sviluppo delle altre figure lavorative nella logistica.

Abbiamo poi chiesto di inserire in modo stabile all'interno del "Decreto Flussi", fino a quando non cessi questa situazione di emergenza, una quota di ingressi per conducenti professionali da destinare esclusivamente alle imprese di autotrasporto merci in conto terzi. Ma siamo al 30 novembre e il decreto per il 2021 ancora non è uscito.

Mettere la mobilità delle merci al centro della crescita economica riteniamo sia "un dovere" del Governo, dal momento che trasporti e logistica sono essenziali all'industria, alla distribuzione e alla crescita del PIL.

La ricostruzione economica del Paese è comunque partita. Il PNRR e la politica espansiva di bilancio portati avanti dal Governo con l'obiettivo della transizione ambientale verso un sistema dei trasporti sostenibile, stanno generando un rinnovato clima di fiducia.

Ci auguriamo possa trovare pieno compimento.

Gli investimenti e le riforme scaturiti dal Piano dovranno riuscire a catalizzare, come mai prima d'ora, l'ammodernamento infrastrutturale e digitale del Paese.

Per le nostre imprese, l'ammodernamento vuol dire raggiungere una nuova dimensione di competitività, che permetta loro di essere più concorrenziali rispetto ai player europei. In questo traguardo lo Stato ha un ruolo essenziale.

Mi spiego meglio.

Il settore ha scontato per anni la scelta della politica pubblica di non voler puntare sul trasporto merci, relegandolo in una sorta di SERIE B della mobilità.

La logistica e i trasporti sia a livello Paese che a livello aziendale non sono stati considerati come risorsa che crea valore aggiunto. L'esigenza della mobilità delle merci è sempre stata considerata secondaria rispetto a quella delle persone.

Anche il sistema economico non vede il settore del trasporto merci come un partner con il quale interagire e collaborare per ottimizzare il processo produttivo e la supply chain.

Per troppo tempo la logistica e i trasporti sono stati considerati come mero fattore di costo da parcellizzare e da tenere basso.

Questa scelta, appesantita da politiche orientate per lo più alle imprese di piccole dimensioni e dalle resistenze sindacali a una maggiore flessibilità lavorativa, ha ostacolato nel nostro Paese la nascita di campioni della logistica nazionale e ha impedito alle tante PMI italiane del settore di crescere.

Tanti tasselli funzionali allo sviluppo imprenditoriale sono venuti a mancare: una vera politica industriale per la logistica, gli interventi mirati sulla formazione di settore, la flessibilità nel lavoro per rispondere nel miglior modo possibile alle dinamiche di mercato, i giusti investimenti pubblici per creare o valorizzare la funzione logistica di strade, porti, ferrovie, interporti e aeroporti.

Possiamo affermare che è un viaggio difficoltoso quello delle merci sulle infrastrutture italiane, anche se le imprese del nostro Paese riescono a fare miracoli per accontentare i clienti.

Occorre voltare pagina.

Poter movimentare le merci senza subire le inefficienze prodotte dalla congestione stradale, dalle ore di attesa al carico e scarico nei nodi logistici, dai servizi intermodali poco adeguati e poco affidabili, dalle restrizioni alla circolazione delle merci imposte dal calendario dei divieti per i mezzi pesanti, del piano neve e dai Paesi confinanti nell'attraversamento dei valichi alpini - permettetemi di dirlo - è ormai diventato il sogno proibito di ogni impresa di autotrasporto e di ogni conducente alla guida di un camion.

Siamo sostenitori dell'intermodalità strada-ferrovia, così come quella strada-mare, ma è evidente che la merce non arriverà sul treno solo perché questo mezzo di trasporto è meno inquinante.

Questo accadrà solo se il trasporto ferroviario riuscirà ad essere realmente competitivo e affidabile per essere dunque una valida alternativa al tutto gomma. In attesa che ciò succeda, occorre che i contributi pubblici per indirizzare i trasportatori all'utilizzo di ferrovie e autostrade del mare siano destinati esclusivamente a questi affinché possano davvero rappresentare una primalità e incentivo a chi trasferisce le merci alle modalità più green.

Gli investimenti nei terminal ferroviari di trasbordo vanno messi al centro dell'agenda pubblica, al pari di quelli sull'adeguamento della rete ferroviaria merci agli standard europei.

Urge il potenziamento e adattamento della linea ferroviaria centrale appenninica alle sagome che permettono di trasportare semirimorchi con altezza standard di 4 mt sugli angoli per collegare il nord al sud dell'Italia per fare decollare il trasporto combinato ferrovia strada interno.

Siamo sicuri che l'apertura della Galleria di base del Brennero, senza un potenziamento del tracciato di accesso e dei terminali ferroviari a sud delle Alpi, non riuscirà a soddisfare l'aumento atteso e auspicato del traffico ferroviario merci, rischiando di rendere invano il grosso sforzo finanziario per la realizzazione della Galleria.

Digitale e green sono i due aggettivi con cui il PNRR vuole caratterizzare la crescita futura dell'Italia. Consideriamo tale visione pienamente condivisibile in quanto riteniamo che proprio dalle nuove tecnologie e dal processo di decarbonizzazione possano scaturire cambiamenti "rivoluzionari" nel settore dei trasporti.

Guardiamo con grande interesse ai veicoli a guida autonoma, connessi tra loro e con le infrastrutture di trasporto, perfino nella distribuzione urbana delle merci. Con la tecnologia, si possono ottenere veri e propri risparmi di "inefficienza" e concrete possibilità per ridurre ulteriormente l'impatto ambientale dei veicoli e delle attività logistiche.

Chiediamo quindi un'accelerazione sull'utilizzo delle nuove tecnologie già pronte come il Platooning che oltre a produrre una riduzione delle emissioni aumenterebbe la sicurezza stradale.

Ringrazio il Ministro Giovannini per aver compreso il nostro punto di vista, aprendo una nuova era nel trasporto nazionale di merci con la recente autorizzazione alla circolazione sul territorio italiano di autoarticolati più lunghi, dopo la sperimentazione del progetto P18 portata avanti negli scorsi anni, che ha dato risultati positivi in termini ambientali, di sicurezza e di efficientamento dei carichi.

Contiamo ora che il Ministero avvii anche in Italia la sperimentazione degli EMS, i cosiddetti Ecocombi, complessi veicolari ad alta capacità di 25,50 metri, su specifici corridoi di trasporto. Le sperimentazioni condotte in altri Stati dell'Unione Europea che ora hanno previsto l'uso di tali combinazioni di veicoli, hanno evidenziato i benefici ambientali, di ottimizzazione della filiera e di risparmio di autisti che ne derivano.

Sulla transizione ecologica il nostro settore non è esattamente all'anno zero, dal momento che tante sono le imprese che hanno finora deciso di investire nella sostenibilità ambientale, ma quando si parla di un futuro abbastanza prossimo con un trasporto merci a zero emissioni il discorso si fa più complesso e la strada per raggiungerlo appare piena di incognite.

Circolano ancora troppi veicoli di imprese trasporto merci in conto terzi con i più bassi standard ambientali sulle strade italiane. Veicoli che potremmo definire di generazione preistorica:

In totale, il 22% dei veicoli industriali sono di classe euro 0, I e II, che sommati a quelli Euro III e IV, compongono il 48% del parco circolante.

Con questi dati davanti agli occhi, è evidente che non si può prescindere da un forte sostegno pubblico al ricambio del parco veicolare.

Bene ha fatto il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile a stanziare nuove risorse per l'acquisto di mezzi più green e tecnologicamente avanzati. Tuttavia, le risorse oggi disponibili per tali veicoli risultano di gran lunga inferiori a quelle previste per gli euro VI.

Una anomalia che va in qualche modo sanata.

Deve essere forte il ruolo dello Stato per rendere i tempi della transizione compatibili con le capacità di adattamento delle aziende, partendo dalla consapevolezza che nel futuro più green che si possa immaginare comunque la modalità stradale non potrà essere cancellata.

Si potrà pure ambire al massimo trasferimento modale delle merci verso la ferrovia, ma l'esigenza di soddisfare la sempre crescente domanda di trasporto di merci richiede l'utilizzo integrato di tutte le

modalità di trasporto, da quella ferroviaria a quella stradale e marittima.

Per noi, la sostenibilità ambientale deve andare di pari passo con quella economica e sociale.

Allo Stato chiediamo di sviluppare una visione strategica, che faccia avanzare coerentemente tutti gli aspetti salienti nell'accompagnare la transizione dell'autotrasporto merci: nuovi vettori energetici, veicoli a trazione alternativa, infrastrutture.

L'idrogeno, prodotto da fonti rinnovabili, potrebbe veramente rivoluzionare in futuro la mobilità delle merci, mettendoci anche al riparo dalle difficoltà di approvvigionamento energetico e connesse fluttuazioni dei costi. Riteniamo sia la tecnologia più promettente per un autotrasporto di medio-lungo raggio a zero emissioni e crediamo sia giusto orientarvi cospicui investimenti pubblici, tra cui non dovranno mancare quelli per la costruzione di una rete di stazioni di ricarica diffusa sul territorio in modo strategico.

C'è però una filiera produttiva sull'idrogeno ancora tutta da sviluppare, che necessariamente spinge gli imprenditori a vedere il percorso verso la neutralità climatica dominata dal ricorso ad un mix energetico di GNL, biometano e biocarburanti.

Per questo, chiediamo di esonerare i veicoli alimentati a GNL dai pagamenti dei pedaggi autostradali, come avviene in Germania.

Le nostre imprese credono fortemente nella transizione ambientale ed energetica come leva fondamentale di crescita. ANITA è stata

l'unica Associazione del trasporto ad aver siglato protocolli di collaborazione con GSE, il Gestore dei Servizi Energetici e con Federesco, l'Associazione italiana delle "Energy Service Companies".

Con queste collaborazioni, vogliamo promuovere sempre di più tra gli associati la cultura della sostenibilità e la concreta realizzazione di efficientamento energetico su immobili e flotte, di impianti che sfruttano fonti rinnovabili e di comunità energetiche.

Le politiche da avviare sono quelle che investono sulla competitività delle imprese e sulla più stretta integrazione tra committenza e fornitori di servizi logistici.

Due mondi che, a nostro avviso, finora hanno dialogato poco e male anche a causa di un contesto normativo e burocratico che blocca lo sviluppo del settore.

Sarebbe dunque utile per le imprese di trasporto individuare una rosa di questioni su cui lavorare insieme al mondo della manifattura, del commercio e della distribuzione da cui far nascere una fase evolutiva della mobilità delle merci.

Questo dovrebbe consentire finalmente di ridurre i tempi di attesa al carico ed allo scarico, i tempi di accesso e trasbordo dei mezzi ai porti ed interporti, utilizzando al meglio il tempo di guida del conducente e soddisfacendo in tal modo una maggiore domanda di trasporto. Tale collaborazione consentirebbe, insieme

all'eliminazione dei colli di bottiglia e delle strozzature nelle infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali, anche di recuperare competitività, riducendo i costi impropri gravanti sulle imprese del settore, a beneficio dei committenti e dell'intera economia nazionale.

Solo in questo modo è possibile migliorare l'efficienza del sistema Paese e le condizioni di lavoro degli addetti in un contesto di collaborazione di filiera che non può fare a meno delle istituzioni.

Con questo approccio collaborativo, auspichiamo che il Ministro Giovannini avvii quanto prima i lavori per il nuovo Piano nazionale della logistica e permetta di far lavorare tutti gli attori della filiera allo stesso tavolo per pensare, guardare e andare oltre le inefficienze.

Grazie a tutti per l'attenzione.



anita@anita.it www.anita.it