



CONFERENZA STAMPA UNRAE Sezione VEICOLI INDUSTRIALI

TRASPORTIAMO L'ITALIA NEL FUTURO

Relazione Franco Fenoglio (Presidente Sezione Veicoli Industriali UNRAE)

Roma, 29 novembre 2018

Vale la parola detta

Viviamo in un'epoca confusa e difficile.

Si sa che i tempi e le motivazioni dell'economia non coincidono con i tempi e le motivazioni della politica.

Gli imprenditori sono per definizione coloro che trasformano i sogni in progetti e i progetti in prodotti o servizi, assumendo in prima persona le conseguenze delle loro decisioni.

E' tuttavia naturale pensare che le loro decisioni possano essere proficuamente prese solo avendo chiaro il quadro politico ed economico di riferimento, in modo che possano vedere e valutare prospettive ed orizzonti e confrontarsi seriamente con tutti i loro interlocutori sulla base di informazioni certe e veritiere.

Il mondo nel quale oggi viviamo, a dispetto della globalizzazione e velocizzazione delle informazioni, che tendenzialmente dovrebbero mettere tutti gli operatori nelle condizioni di conoscere meglio il loro universo e prendere con maggiore sicurezza decisioni strategiche importanti, sembra invece ritrovarsi progressivamente impigliato in una rete di informazioni, che si dimostra difficile da tenere sotto controllo, consentendo così la diffusione e lo sfruttamento, sciocco o strumentale, di quelle che oggi va di moda chiamare *fake news*, generate e lasciate proliferare con scarso o nessun controllo per le più svariate ragioni, tanto da far temere che ormai ci si trovi in un vero e proprio *fake system*.

E sono dunque proprio gli imprenditori, che hanno bisogno di *conoscere correttamente per correttamente produrre*, a trovarsi nella necessità di denunciare con chiarezza i "falsi" che infestano la rete informativa.

Oggi c'è bisogno di recuperare onestà intellettuale, superando ogni interesse di parte per guardare alla soluzione globale dei problemi e "fare sistema", come si



dice, in nome del benessere e della sostenibilità, a cominciare logicamente da casa propria, senza fughe in avanti improduttive, anzi dannose, com'è stato suggerito con evidenza dagli studi che vi abbiamo presentato stamattina.

I Trasporti sono considerati in economia, a ragion veduta, "il settore dei settori", essendo la loro funzione trasversale ai diversi settori produttivi ed essenziale per collegare la produzione dei beni ai mercati sui quali devono essere distribuiti. Viste le loro caratteristiche specifiche, le diverse modalità di trasporto possono tutte insieme svolgere per il sistema economico la funzione che il sistema sanguigno svolge nell'organismo vivente.

Una "intermodalità smart" è la migliore delle prospettive possibili in questo senso, ma deve tenere conto dell'attualità e delle prospettive concrete di sviluppo del sistema economico e sociale verso una mobilità delle merci che sia anch'essa sostenibile, e non solo in termini ambientali.

Perché questo sviluppo possa avvenire in modo ordinato e proficuo, occorre che la transizione sia accompagnata e guidata da una politica industriale dei trasporti, tale per cui le imprese possano riferirvi le loro strategie con le necessarie garanzie.

Con riferimento specifico all'Italia, ricordiamo che da oltre venti anni sono previsti per legge finanziamenti al settore, anche se solo dal 2013 sono stati disposti interventi finanziari per il sostegno degli investimenti in veicoli, al fine di rinnovare in prospettiva ecosostenibile il parco più vecchio d'Europa.

In questi vent'anni l'utilizzo delle risorse dedicate, destinare a garantire la sopravvivenza delle imprese più che a indirizzarne lo sviluppo verso una effettiva capacità competitiva, non ha portato a risultati positivi, tanto che oggi vengono continuamente cancellate dall'Albo aziende dell'autotrasporto che risultano non esercitare più la loro attività.

Si sta realizzando una razionalizzazione *de facto* del comparto, che non essendo sostenuta e guidata verso obiettivi di sistema, non è in condizioni di affrontare adeguatamente la concorrenza estera, e si risolve nella chiusura delle imprese più piccole e nell'emigrazione delle altre, con conseguenze vistosamente negative sul mercato dei veicoli, sull'occupazione qualificata e sul gettito fiscale per lo stato.

Tra il 2008 e il 2017 abbiamo sentito che il bilancio del nostro Paese ha perso un miliardo e mezzo di euro l'anno per mancate entrate fiscali conseguenti al calo delle immatricolazioni di veicoli industriali con massa totale a terra superiore alle



3,5 tonnellate, mentre a causa della riduzione della capacità complessiva di trasporto hanno perso il posto circa 135.000 lavoratori.

Dal punto di vista dell'industria che costruisce e distribuisce veicoli industriali, vale la pena di sottolineare come la mancata gestione del comparto attraverso politiche certe di sviluppo e sostegni strutturali agli investimenti abbia depauperato qualitativamente il parco, non consentendone un adeguato rinnovo. Il mercato dei veicoli industriali non è più tornato ai livelli precedenti alla crisi del 2008, e dopo essere arrivato a perdere il 64% fino al 2014, oggi si va riprendendo faticosamente e senza prospettive reali di crescita.

Visto l'andamento dei più recenti dati di mercato e le stime che su di essi si possono ricavare, visto il perdurare dell'incertezza che da troppo tempo accompagna l'andamento dell'economia italiana, non abbiamo elementi che ci consentano di andare oltre una previsione di calo del mercato nel 2019 pari a -10% rispetto al 2018.

Queste purtroppo non sono considerazioni incoraggianti, soprattutto nella prospettiva della transizione verso una concreta mobilità sostenibile, per la quale UNRAE promuove la neutralità tecnologica e non condivide le demonizzazioni dei sistemi di alimentazione di tipo tradizionale che, ove sostenuti nell'ambito di un effettivo rinnovo del parco, potrebbero garantire da subito significative riduzioni non solo degli inquinanti nocivi, ma anche dei cosiddetti gas climalteranti.

Abbiamo sentito che in uno scenario di totale rinnovo del parco italiano in venti anni, considerata l'ipotesi più negativa, quanto improbabile, che i consumi di carburante dei nuovi veicoli non diminuiscano più, da qui al 2039 si avrebbe un abbattimento delle emissioni nel comparto del trasporto di merci pari a 58 milioni di tonnellate di CO₂.

Abbiamo voluto condurre le ricerche presentate oggi con l'intenzione di portare un contributo di chiarezza e di realismo nell'informazione sul settore, sottolineando come, sia a livello nazionale che europeo, si dimostri strabica e priva di ogni fondamento ragionevole e concreto una politica che obbliga da un lato i costruttori di veicoli ad impegnarsi in sforzi finanziari e tecnologici inauditi per ridurre le emissioni nocive allo scarico dei veicoli, e dall'altro non si impegna in alcun modo serio a favorire la più rapida entrata in circolazione di quegli stessi veicoli, concentrando invece l'impegno finanziario nel sostegno di soluzioni



alternative di nicchia, premianti forse sul piano dell'immagine di qualche amministrazione, ma ancora non risolutive in termini di reale riduzione dell'inquinamento atmosferico.

La decarbonizzazione non può essere raggiunta in tempi brevi e su vasta scala con l'impiego di motorizzazioni ad emissioni zero, in particolare elettriche nelle varie declinazioni, oggi ancora in fase sperimentale sui veicoli pesanti, né si può pensare demagogicamente di poterla accelerare con misure che riescono soltanto a rendere difficile il raggiungimento degli obiettivi prefissati con l'impiego dei più moderni e innovativi sistemi di alimentazione a carburanti tradizionali.

Ci stiamo inoltre rendendo conto che negli anni lo Stato italiano ha bruciato senza esito parecchie risorse per tentare inutilmente una razionalizzazione ordinata dell'autotrasporto, così come i costruttori dei veicoli si sono impegnati in attività di ricerca e sviluppo importanti e costose, i cui benefici si sono trasferiti in misura insignificante sulla strada.

E' giunto il tempo di passare ad un progetto strutturale che spinga il rinnovo del parco, anche attraverso l'applicazione di sistemi di premialità basati sul concetto che chi più inquina, o chi è meno sicuro, più paga.

UNRAE sostiene da sempre la necessità di investimenti pubblici strutturali per il rinnovo del parco circolante: siamo pertanto lieti di leggere che nel Disegno di Legge di Bilancio per il 2019 è stato previsto uno stanziamento per finanziare gli investimenti destinati al rinnovo del parco dei veicoli per il trasporto di merci. Anche se si tratta di un importo relativamente modesto, confidiamo che venga mantenuto e lo consideriamo un segnale importante del rinnovato interesse del Governo per il settore strategico dell'autotrasporto.

Abbiamo di fronte a noi esempi da seguire, come la Germania, che prevede il transito gratuito per due anni sulle autostrade ai veicoli alimentati con carburanti di ultima generazione e sta studiando un piano guidato di rottamazione, così come sta progettando anche la Spagna.

E visto che abbiamo toccato il tema affatto secondario della sicurezza, è opportuno ribadire che il rinnovo del parco non va solo visto nell'ottica della sostenibilità ambientale, ma anche in quella della sicurezza, venuta tragicamente alla ribalta negli ultimi tempi.



In quanto rappresentante dell'industria che costruisce e distribuisce i veicoli posso affermare senza timore di smentita che, sia per rispettare le norme che per fornire ai clienti soluzioni di avanguardia anche oltre le prescrizioni cogenti, la tecnologia applicata oggi ai veicoli industriali è la più avanzata e affidabile tra quante equipaggiano i mezzi stradali, tanto in termini di dotazioni per la sicurezza attiva e passiva quanto in termini di connettività totale.

Eppure, nonostante i moderni sistemi di connettività/rilevazione/controllo disponibili, la capacità di carico dei veicoli, secondo i dati dell'EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), è sfruttata per non più del 60%, con un impegno assurdo e improduttivo di infrastrutture già insufficienti sia come quantità che come qualità.

Un sistema innovativo programmato, oggi possibile e già in essere presso molte realtà imprenditoriali, è in grado di risolvere anche il problema dell'inutile eccesso di congestionamento sulle strade, dando un contributo fondamentale all'incremento della sostenibilità ambientale e della sicurezza.

Nell'autotrasporto, in altre parole, le imprese sono già in grado di sperimentare praticamente sistemi 5.0.

Si potrebbe infatti ulteriormente innovare combinando, a titolo di esempio, una piattaforma dei carichi con il platooning e con l'impiego di traini stradali ad alta capacità in tutte le situazioni nelle quali ciò sia possibile.

Si tratta di una sperimentazione che richiede interventi sia normativi che finanziari in grado di garantirne una corretta conduzione, quindi fare l'analisi dei risultati e predisporre in conseguenza gli strumenti necessari per realizzare il sistema.

Per questo UNRAE chiede al decisore politico di salvaguardare le forme di sostegno esistenti, in grado di favorire la transizione del sistema dei trasporti verso un futuro concretamente più sostenibile, mantenendo in essere, o potenziando ove possibile, gli strumenti per realizzare politiche efficaci di sostegno al rinnovo del parco circolante, quali possono essere il superammortamento e l'iperammortamento, quest'ultimo proprio in ottica di promozione delle tecnologie di ultima generazione, applicabili alla conduzione dei veicoli pesanti e alla gestione delle flotte.



Riconosciamo l'esistenza di un problema generale e sappiamo di esserne parte. Vogliamo però anche essere parte della sua soluzione e non intendiamo affatto sottrarci all'impegno per quanto di nostra competenza.

Ma sappiamo anche che si tratta di un problema che coinvolge l'intero comparto dei trasporti, sui cui scenari i costruttori dei veicoli condividono successi e sconfitte con altri attori.

UNRAE continua quindi a credere ad un approccio di sistema e cerca con convinzione di condividere gli obiettivi strategici con le altre forze in campo, sia imprenditoriali che di governo, per un'azione comune.

Ci fa quindi particolarmente piacere cogliere oggi, nei comunicati di talune organizzazioni dell'autotrasporto, l'orientamento verso posizioni che UNRAE difende da sempre, quali la necessità di sostegno strutturale agli investimenti per il rinnovo del parco e di concentrazione dei contributi al settore per raggiungere obiettivi condivisi di politica industriale.

Un ultimo sguardo dobbiamo darlo al panorama europeo, non solo e non tanto per ribadire che le misure recentemente proposte dal Parlamento europeo per regolare anche le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti appaiono fuori da una prospettiva realistica, ma anche per denunciare come il settore dell'autotrasporto europeo stia oggi a dimostrare il fallimento della politica europea nel realizzare un mercato unico effettivo e funzionante.

L'autotrasporto diventa una vera e propria cartina di tornasole per verificare se esista un sistema europeo di libera circolazione delle merci e delle persone, e quindi un effettivo mercato unico o, quanto meno, una zona di effettivo libero scambio.

E la verifica non sembra dare esiti confortanti.

Le differenze esistenti tra i Paesi membri in termini di politiche fiscali e salariali irrompono prepotentemente nel già precario sistema di corretta competitività tra i vettori di diverse nazionalità. Dal cabotaggio libero alla guerra dei carichi, dal distacco transnazionale dei conducenti al dumping sociale, l'entropia del sistema aumenta alimentando gli abusi e le fughe in avanti individuali di taluni Paesi membri a scapito di altri. **E' in questo sistema che l'Italia, quinto Paese esportatore al mondo è finita al 19° posto nella classifica delle performances logistiche, e ha**



visto le sue imprese di autotrasporto ridurre del 75% la loro presenza sulle rotte internazionali negli ultimi anni, sentendosi minacciate ormai anche in casa.

Non ci resta quindi che riassumere quelle che, secondo UNRAE, possono essere almeno cinque linee fondamentali di politica dei trasporti:

- rendere strutturale il sostegno agli investimenti nel settore dell'autotrasporto, per rinnovare il parco in funzione di una crescente, effettiva sostenibilità economica, sociale ed ambientale nel rispetto della neutralità tecnologica;
- costruire un sistema di incentivazione alla sostituzione dei veicoli obsoleti con mezzi di ultima generazione attraverso l'applicazione del principio "chi più inquina ed è meno sicuro, più paga";
- restituire efficienza alla burocrazia amministrativa e tecnica, per fermare l'esodo delle imprese di autotrasporto che sono emigrate a causa della eccessiva pressione fiscale e degli elevati costi di gestione, determinati questi ultimi anche dalle inefficienze della pubblica amministrazione;
- impegnare risorse nella preparazione dei giovani agli impieghi nel settore, favorendo in particolare la formazione dei giovani e garantendo alle imprese che li assumono un adeguato periodo di defiscalizzazione;
- adoperarsi con decisione presso le istituzioni europee affinché si stabiliscano regole comuni capaci di riportare nelle condizioni di corretta competitività il mercato continentale dei trasporti.

Grazie!