

## CONFERENZA STAMPA UNRAE VEICOLI INDUSTRIALI

**“Il trasporto in Italia tra difficoltà e volontà di rilancio:  
interventi strutturali per l’ambiente, la sicurezza e l’occupazione”**

**Frascati, 8 novembre 2016**

*Intervento del Presidente della Sezione Franco Fenoglio*

Gentili Signore e Signori, Rappresentanti delle Istituzioni, Amici della Stampa e Colleghi, un cordiale buongiorno a tutti.

Questa è la mia prima Conferenza Stampa da Presidente della Sezione Veicoli Industriali dell’UNRAE e molte cose sono cambiate dal nostro ultimo incontro di 20 mesi fa.

L’Italia è uscita dalla crisi, ma i temi dell’autotrasporto italiano sono rimasti irrisolti.

Pertanto, abbiamo chiesto agli amici di GiPA che pure avevano curato il nostro ultimo studio di darci un aggiornamento sulla dinamiche e prospettive del nostro autotrasporto nello scenario internazionale, che abbiamo appena seguito.

Prima di loro, il Centro Studi e Statistiche dell’UNRAE ci ha fornito un’analisi puntuale del mercato dei veicoli industriali, la storia della sua evoluzione e i possibili sviluppi, che esso stesso ha elaborato.

Dobbiamo ora tirare le fila di quanto visto e sentito, cercando di trarne le conclusioni e dare - per quanto ci compete - indicazioni utili e costruttive per prepararci ad affrontare le sfide di un futuro prossimo, nel quale la logistica e il trasporto dovranno svilupparsi in quanto “sistema”, secondo l’imperativo categorico di una sostenibilità non più soltanto economica, ma anche ambientale.

A questo ci richiamano senza mezzi termini le conclusioni del COP 21, la Conferenza di Parigi sui cambiamenti climatici, sottoscritte per la prima volta all’unanimità, volte a mantenere il riscaldamento globale al di sotto della soglia dei 2°C rispetto ai livelli pre-industriali.

Mentre il COP 21 sta diventando operativo, sottolineiamo che proprio in questi giorni (dal 7 al 18 novembre) a Marrakech è in corso di svolgimento la Conferenza COP 22. Ciò vuol dire che l'argomento "Sostenibilità" non è più un'opzione.

A proposito di sostenibilità e delle misure che il Governo è chiamato ad adottare, vorremmo a questo punto ricordare che UNRAE, già nella Conferenza Stampa del 5 luglio scorso, ha sostenuto la necessità di una cabina di regia che diffonda una nuova cultura della mobilità, promuovendo le iniziative atte a garantirne uno sviluppo virtuoso e sostenibile. Tale cabina di regia, secondo UNRAE, dovrebbe essere guidata dalla nuova figura del "*Mobility Champion*".

Quanto al trasporto, lasciando da parte ogni sterile polemica sul suo effettivo contributo all'inquinamento complessivo, va ribadito innanzitutto un concetto generale ormai consolidato: non si tratta di un settore economico nel senso classico del termine, ma piuttosto di una attività intersettoriale che serve diversi comparti produttivi, veicolandone i prodotti ai mercati e concorrendo a determinare il loro prezzo.

Da questa prima considerazione discende che l'efficienza del trasporto e della logistica è fondamentale per l'economia. E lo è tanto più per un Paese come l'Italia, che risulta al quinto posto nella classifica mondiale dei paesi esportatori.

Se confrontiamo questo dato con altri due che ci sono stati presentati, l'andamento del PIL (dal 2007 al 2015 la variazione cumulata del tasso di crescita in Italia è diminuita, in controtendenza con gli altri Paesi europei, nei quali è cresciuta) e la posizione dell'Italia nel ranking del Logistic Performance Index (dove occupa il ventunesimo posto, ben lontana dai dieci paesi sparsi per il mondo considerati leader della classifica) riteniamo doveroso spezzare subito una lancia in favore degli imprenditori italiani i quali, nonostante i problemi che le imprese hanno dovuto e devono affrontare, hanno continuato a svolgere con dedizione e coraggio il loro ruolo, mantenendo al nostro Paese una posizione di prestigio sui mercati mondiali.

E' evidente anche che il trasporto riveste un'importanza strategica, e non dovrebbe quindi essere consegnato in larga maggioranza nelle mani di imprese estere.

E come strategico dovrebbe essere considerato allorché si definiscono le direttrici dello sviluppo economico di una nazione, soprattutto in un sistema internazionale nel quale la libera circolazione delle merci, ha una valenza fondamentale.

Il trasporto è una realtà intimamente legata sia al mondo produttivo che al tessuto sociale. Ne rappresenta le esigenze e ne subisce i mutamenti.

Dovendo necessariamente fare sistema, a quelle esigenze e a quei mutamenti deve adattarsi, ove non prevenirne la manifestazione.

I diversi operatori del trasporto sono, comunque li si osservi, una componente essenziale dello sviluppo industriale.

Riteniamo pertanto realistico e corretto che il comparto venga ascoltato e sostenuto nel momento di prendere decisioni politiche e adottare misure concrete che indirizzino quello sviluppo.

Se diamo uno sguardo ai dati che ci vengono sottoposti, non possiamo non notare che in Europa, e segnatamente in Italia, la maggior parte delle merci, per una percentuale molto alta - se si considera solo il trasporto effettuato per via di terra e fluviale - continua a viaggiare su strada.

L'autotrasporto, lo ripetiamo, è una realtà con la quale non si può non fare i conti. La sua evoluzione e le sue criticità hanno grande rilevanza nelle analisi socioeconomiche, e siamo lieti di constatare che – soprattutto negli ultimi tempi – è aumentata anche l'attenzione della politica nei suoi confronti.

In quanto rappresentanti di aziende che costruiscono e distribuiscono veicoli industriali, quando affrontiamo le tematiche relative all'autotrasporto, le prime valutazioni le facciamo attraverso l'esame dell'andamento del mercato dei nostri prodotti.

La presentazione del Centro Studi e Statistiche di UNRAE ci ha illustrato tra l'altro il processo storico che dal 2008 ad oggi ha visto un andamento fortemente negativo del mercato, con due momenti di crisi particolarmente acuta negli anni 2007-2009 e 2012-2014.

Come abbiamo notato dalle elaborazioni di UNRAE sui dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il mercato dei veicoli industriali in Italia sembra ora essere avviato su una strada di ripresa, dopo la sofferenza iniziata appunto con la crisi del 2008.

A questo riguardo, vogliamo cogliere l'occasione per ringraziare il Ministero per la recente adozione di una nuova procedura informatica che consente la stampa delle carte di circolazione contestualmente al rilascio delle targhe.

In questo modo, già dal prossimo mese avremo un aggiornamento dei dati di immatricolazione puntuale e tempestivo e, quindi, una lettura del mercato finalmente immediata ed efficace.

Tornando ai numeri, abbiamo visto che il 2016 ha fatto registrare una crescita costante e significativa che porterà ad una confortante chiusura d'anno (+38%), con la conferma di un assestamento positivo anche per il 2017 (+5%).

Mi piace sottolineare, in questa occasione, anche il positivo andamento delle immatricolazioni dei veicoli rimorchiati (+35% nei primi nove mesi del 2016), considerato che da quest'anno abbiamo arricchito la Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, con la costituzione del Gruppo Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti.

Le ragioni dell'attuale inversione di rotta nell'andamento del mercato possono essere ricercate nella necessità indilazionabile di rinnovare il parco veicoli, ampiamente obsoleto dal punto di vista della sostenibilità ambientale ed economica.

Tale rinnovo è stato sostenuto, soprattutto negli ultimi tempi (dal 2013) dalla messa a disposizione di fondi destinati alle imprese di trasporto per l'acquisto di veicoli a minor impatto ambientale e a vocazione intermodale.

Altre misure si sono poi aggiunte dallo scorso anno ai fondi per investimento nello spingere la domanda, e ci riferiamo ai fondi recuperati escludendo dal rimborso delle accise i veicoli più inquinanti, al rifinanziamento della Legge Sabatini sui beni strumentali, al cosiddetto Superammortamento.

Sono tutte misure che auspichiamo vengano intanto confermate, ma che chiediamo non restino confinate a scelte contingenti.

L'autotrasporto italiano ha bisogno di interventi di sostegno di carattere strutturale. Se non si realizzerà questa condizione, una previsione di ripresa stabile del mercato non sarebbe realistica e sarebbe azzardata qualsiasi indicazione di andamento positivo nel prossimo futuro.

Le imprese di autotrasporto hanno subito pesantemente la situazione economica negativa che non è stata solo italiana, ma che nel nostro Paese si è coniugata con rigidità amministrative e carenze strutturali tali da rendere più difficile e insidioso il percorso da compiere per uscire stabilmente dalla crisi.

Il risultato di quanto accaduto è nei numeri: dal 2008 al 2015 sono diminuite del 24% le imprese italiane di autotrasporto e si sono persi in totale quasi 150.000 posti di lavoro, senza contare quelli delle aziende della rete di distribuzione e assistenza dei mezzi, che potrebbero far quasi raddoppiare la cifra, si sono perse immatricolazioni per oltre 100.000 veicoli (cosa che ha contribuito ad aggravare le condizioni di

obsolescenza del parco circolante, ritardandone in modo significativo l'aggiornamento), che hanno portato ad un mancato gettito fiscale, diretto e indiretto, nelle casse dello Stato, che sfiora l'entità di una manovra economica.

Le indagini dicono anche che il trasporto di merci nazionale e internazionale è aumentato nel primo semestre del 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015, ma che la quota a carico delle imprese italiane continua a diminuire.

Le ragioni di questa situazione si trovano in quello che appare come una sorta di processo di selezione naturale, che costringe da alcuni anni le imprese italiane ad uscire dal mercato o a ridurre sensibilmente i margini operativi.

Oppure a delocalizzare all'estero, in tutto o in parte, le proprie attività.

Abbiamo visto che le principali motivazioni addotte dalle imprese italiane per giustificare la delocalizzazione sono: in primo luogo il livello dei costi complessivi di gestione, seguiti dalle normative del lavoro e, quindi, dalla pressione fiscale.

Interessante notare che, mentre nella precedente indagine svolta da GiPA per UNRAE agli inizi del 2015, il 13% delle imprese di autotrasporto intervistate dichiarava di aver delocalizzato per espandere il proprio mercato, questa volta tale motivazione non compare più.

D'altra parte, il progressivo spostamento del trasferimento di attività verso i paesi dell'Europa dell'Est, le cui differenze di costi rispetto all'Italia sono molto rilevanti, denuncia apertamente che il trasferimento stesso viene effettuato ormai in buona sostanza per convenienza economica.

Il fenomeno della delocalizzazione è stato sicuramente, negli ultimi anni, una delle maggiori cause di impoverimento dell'autotrasporto italiano.

Ad esso si è poi sommato il cabotaggio, esercitato troppo spesso senza il dovuto rispetto delle norme comunitarie, attivando anche una vera e propria azione di *dumping* sociale sul mercato del lavoro.

La nascita e la crescita di questi due fenomeni (delocalizzazione e cabotaggio) denuncia una debolezza grave del "progetto europeo", che ha proseguito la propria marcia di integrazione politica senza tenere in adeguata considerazione le differenze nelle condizioni economiche e fiscali delle economie che si andavano ad integrare liberalizzandone le relazioni.

Differenze che avrebbero determinato anche le condizioni per una concorrenza non equilibrata tra i vecchi e i nuovi membri dell'Unione.

Per questa ragione siamo soddisfatti di aver sentito a Cernobbio il Ministro Delrio annunciare che dopo Francia e Germania anche l'Italia si prepara ad emanare nuove regole nazionali contro la concorrenza sleale nell'autotrasporto, se l'Unione Europea non adotterà al più presto provvedimenti condivisi.

Ma quali potrebbero essere oggi gli strumenti utilizzabili da un Paese come l'Italia, per avviare un processo di riequilibrio nei confronti del resto d'Europa, che da un lato recuperi imprese e lavoro e dall'altro consenta di offrire un sistema logistico e trasportistico con un *appeal* competitivo?

Di fronte ad una situazione decisamente delicata e complessa come quella che si riscontra, le direttrici per una ripresa del sistema trasportistico italiano, almeno per quanto riguarda il trasporto stradale, possono essere individuate in:

- Rinnovo del parco, in ossequio alla necessità di andare il più rapidamente possibile verso una mobilità sostenibile nel trasporto e nella distribuzione delle merci.
- Per conseguenza, necessità di poter contare su misure strutturali di sostegno della domanda di veicoli di ultima generazione;
- Formazione ed aggiornamento degli autisti, con un occhio particolare al problema dell'occupazione giovanile.
- Per conseguenza, necessità di prevedere sgravi fiscali per le aziende e, in particolare, per quelle che si impegnano nella formazione e che impiegano giovani formati secondo programmi mirati.

L'UNRAE rappresenta l'industria che produce mezzi di trasporto ed è convinta che il veicolo industriale rappresenti un esempio visibile a tutti di concentrazione di innovazione tecnologica d'avanguardia contenuta in questi mezzi, non solo per rispondere alle stringenti prescrizioni normative internazionali, ma anche per ragioni di business, e attraverso i continui progressi e successi, registrati nel corso degli anni, oggi si presenta sul mercato in condizioni di garantire non solo la massima economicità di esercizio e la sicurezza della circolazione e del trasporto, ma anche la miglior risposta possibile all'esigenza di procedere verso una mobilità ecologicamente sostenibile, per non parlare della sperimentazione e dell'offerta sul mercato di trazioni e carburanti alternativi.

La ricerca in tal senso continua e continuerà incessantemente, ma occorre che l'innovazione passi velocemente dai laboratori delle Case costruttrici alla strada, se vogliamo che gli ingenti fondi impegnati dall'industria in ricerca e sviluppo diano frutti concreti.

Perciò riteniamo indispensabile che le Autorità di governo considerino di primaria importanza promuovere il rinnovo del parco con misure strutturali, che diano certezza agli investimenti, dopo la attuale fase, pur apprezzabile, di provvedimenti contingenti.

Annettiamo importanza determinante allo sviluppo di una politica dei trasporti che preveda l'integrazione delle varie modalità, e siamo convinti che il veicolo stradale abbia un ruolo primario da giocare in tale integrazione, perché è ancora l'unico che consenta la flessibilità necessaria per rispondere a molte esigenze vecchie e nuove del mondo del trasporto e soprattutto della distribuzione, che cambia velocemente.

Siamo consapevoli di essere oggi parte di un problema, ma stiamo lavorando con impegno e serietà per essere anche parte della sua soluzione, poiché non è pensabile un efficace sviluppo sostenibile del trasporto senza la componente stradale, per quanto si possano potenziare le altre modalità.

Tra le dotazioni di bordo che hanno portato il veicolo industriale ad essere oggi il più ricco di innovazione tra i mezzi che si muovono su strada ci sono quelle che gestiscono la sicurezza attiva e passiva; quelle che presiedono ad una gestione del veicolo in marcia tale da garantire il massimo risparmio di carburante possibile (e quindi minori emissioni di CO<sub>2</sub>); i sistemi ITS di connettività che fanno dialogare i veicoli tra loro e con la strada, nonché con il gestore della flotta e con il costruttore, fino a ricordare gli interventi di manutenzione programmata e consentire la diagnosi remota dei guasti, programmando i controlli o attivandosi per gli interventi di emergenza; ancora, i sistemi di guida autonoma che consentono tra l'altro le missioni di più veicoli abbinati collegati tra loro, dei quali solo il primo è guidato attivamente da un autista (*platooning*).

Naturalmente, tutta questa tecnologia non potrebbe essere attivata e non porterebbe alcun reale beneficio se alla guida di tali veicoli non fosse destinato personale altamente qualificato.

Per questo oggi possiamo pensare, magari con nostalgia, alla immagine deteriorata che si è data per anni alla professione del camionista, diventata icona del secolo scorso, ma - invece - ci troviamo di fronte ad una realtà che fa del veicolo industriale uno dei più interessanti posti di lavoro.

Se la riqualificazione dell'autotrasporto italiano, per convinzione comune di Costruttori e trasportatori, non può che passare attraverso il rinnovo del parco, solo la corretta gestione dei nuovi mezzi può poi garantire che il loro impiego porti tutti i vantaggi per i quali sono stati progettati e costruiti. E pertanto essi non possono che essere affidati a personale addestrato e responsabile.

Ed è proprio di fronte a tale evidenza che UNRAE ha da qualche tempo cominciato una ricerca per verificare la possibilità di portare la conoscenza di questo posto di lavoro ai giovani in età scolare o in cerca di lavoro, per informarli intanto sulle reali potenzialità offerte dalla professione di conducente di veicoli industriali e contribuire così a sfatare un mito negativo per sostituirlo con la consapevolezza di una reale possibilità di occupazione qualificata.

Con queste intenzioni, anche grazie al sostegno delle Associazioni di categoria dell'autotrasporto, l'UNRAE partecipa oggi al Progetto di formazione predisposto dal Comitato Centrale dell'Albo, con una collaborazione che prevede la sottoscrizione di uno specifico Protocollo d'Intesa.

Tra poco, grazie alla presenza del Presidente del Comitato Centrale dell'Albo, ne sarà data ufficialmente conferma.

Si tratta di un atto concreto, col quale si ribadisce l'attenzione delle Aziende associate all'UNRAE per il mondo dei giovani e del lavoro.

Questa iniziativa è anche la prova di come sia cambiato il rapporto tra i soggetti che agiscono nel mondo dei trasporti in Italia che, per troppo tempo, hanno in passato lavorato su Tavoli diversi.

Nell'acquisita convinzione che separatamente non si raggiungono obiettivi validi, l'UNRAE sollecita il Governo, le Associazioni imprenditoriali e la Stampa a continuare sulla strada del "fare squadra", al fine di portare la logistica e i trasporti del nostro Paese verso un futuro sostenibile e praticabile.

Non abbiamo più molto tempo perché il cambiamento è già in corso.

Il futuro è adesso!

Ringraziamo tutti voi per la partecipazione a questo nostro evento, invitandovi a visitare gli esemplari di veicoli che abbiamo portato con noi e che sono esposti qui fuori.