Priorità per i Trasporti e la Logistica

Audizione presso Comitato Scientifico

Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica

Sommario

Premessa: le Linee Guida del Piano per la Logistica 2
Descrizione del comparto: il mercato dei veicoli industriali e dei rimorchi e semirimorchi 3
Le misure oggi in campo a sostegno del settore 4
Le misure da attuare: l'efficienza della logistica a partire dall'efficienza dei veicoli 5
Misure di breve e di lungo periodo 6
Conclusioni 7

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 – Telefono +39 011 5546511 – Fax +39 011 545464 – E-mail: anfia@anfia.it – 00144 Roma – Viale Pasteur , 10 – Telefono +39 06 54221493 (4) – Fax +39 06 54221418– E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

Premessa: le Linee Guida del Piano per la Logistica

Con riguardo alle Linee Guida del **Piano nazionale della logistica**, i cui lavori sono ripresi a luglio scorso sotto il coordinamento del Sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Bartolomeo Giachino, apprezziamo il lavoro di aggiornamento che, a cinque anni dalla prima edizione del Piano della logistica, si sta svolgendo.

Tuttavia, poiché quel primo documento restò sostanzialmente sulla carta - se si fa eccezione per alcuni progetti pilota settoriali (agroalimentare, merci pericolose, distribuzione urbana, rifiuti, prodotti farmaceutici) – e poiché nel frattempo, la crisi economica ha reso insostenibile quel **gap di 40 miliardi di Euro l'anno che grava sul nostro Paese a causa della mancata efficienza del sistema della logistica**, riteniamo oggi fondamentale la predisposizione di un nuovo documento di pianificazione della logistica nazionale che non sia un semplice aggiornamento, ma che possa dare risposte concrete al mondo dell'autotrasporto, ma anche al mondo dei costruttori di veicoli.

Per questo abbiamo molto apprezzato che il Sottosegretario Giachino, nelle Linee Guida del Piano presentate in Parlamento, abbia sottolineato che il documento «*non sarà un libro dei sogni, sarà un Piano operativo che, attraverso le azioni condivise e concertate con il territorio, darà vita ad un recupero, giorno per giorno, punto logistico per punto logistico, di efficienza del sistema*». Insomma, **un documento non destinato in maniera esclusiva al settore dell'autotrasporto**, ma caratterizzato da un approccio più ampio, a beneficio dell'intero sistema.

Condividiamo anche l'approccio con cui le Linee Guida hanno **inserito l'intero progetto nel quadro delle grandi reti di trasporto europeo** (reti TEN-T transeuropean network), ponendo le diverse modalità di trasporto non semplicemente su uno stesso piano, ma sul piano della loro valenza funzionale, applicando pienamente il concetto di "co-modalità", adottato ormai da anni dall'Unione europea. Dunque, un trasporto su strada non demonizzato, come troppo spesso si è fatto, ma valorizzato nell'ambito dell'interconnessione tra i diversi modi di trasporto.

Anfia desidera apportare un positivo contributo alla redazione del Piano, mettendo a disposizione sia l'esperienza dei Costruttori e dei Componentisti - che rappresentano tutta la filiera auto motive - sia la vocazione dell' associazione all'analisi di quelle tematiche, tra cui la logistica, che possono concretamente contribuire alla costruzione di una mobilità sostenibile.

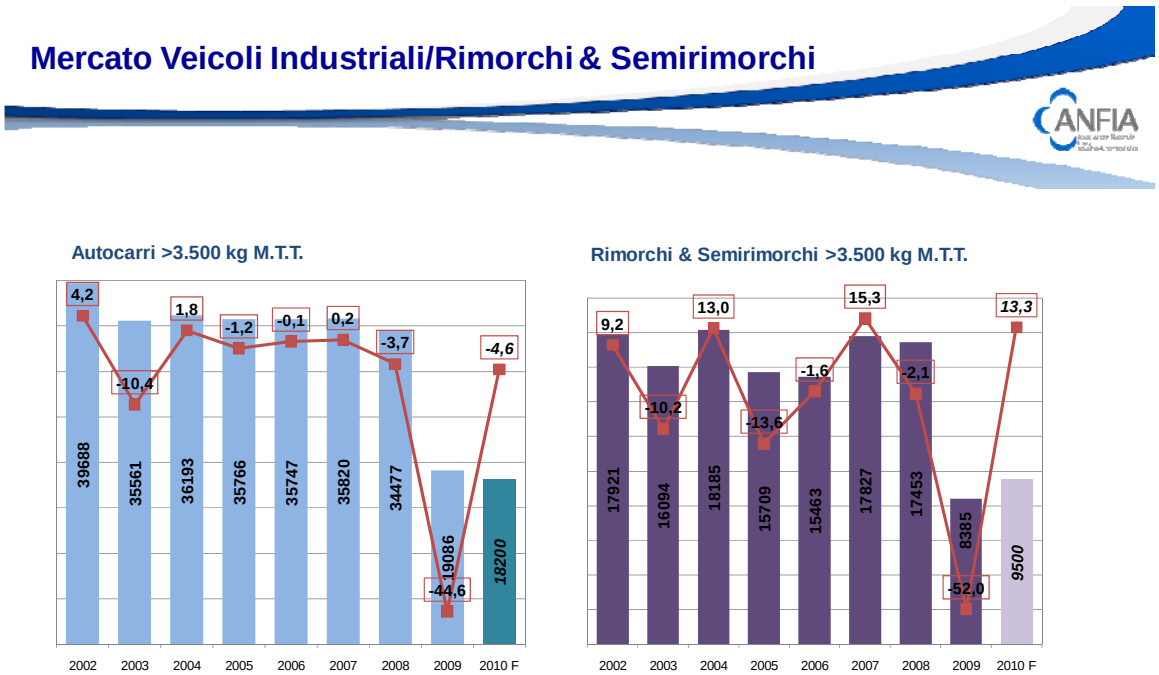
In tale ottica, vengono di seguito descritti il comparto da noi rappresentato e le proposte di misure utili a sostenerlo. Proposte che, ci auguriamo, possano essere inserite nel Piano, per poi essere rapidamente adottate.

Descrizione del comparto: il mercato dei veicoli industriali e dei rimorchi e semirimorchi

Tra i settori più colpiti dall'andamento dell'economia reale e dall'impatto della restrizione creditizia, iniziati nella seconda metà del 2008, vi è quello dei veicoli industriali (con peso totale a terra oltre le 3,5 t), fino ad oggi ancora sostanzialmente escluso da ogni iniziativa di supporto governativo.

Nel 2009, il settore dei veicoli industriali ha visto un crollo delle immatricolazioni di autocarri nuovi, passate da 34.477 del 2008 a 19.086, registrando una diminuzione del 44,6%. La contrazione è stata pesantissima per i veicoli oltre le 16 t, in calo complessivamente del 50% rispetto al 2008, particolarmente drammatica per il segmento dei trattori stradali (-56%).

Nei primi dieci mesi di quest'anno, si è registrato un ulteriore calo del 7% sullo stesso periodo dell'anno precedente, già caratterizzato da volumi molto bassi. Tale ulteriore caduta del mercato è dovuta in particolare ad una flessione del 26% del segmento fino a 16 t. Si prevede una chiusura del 2010 a -4,6% sul 2009 (18.200 unità).



Elaborazioni ANFIA su lla base del numero di libretti rilasciati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 – Telefono +39 011 5546511 – Fax +39 011 545464 – E-mail: anfia@anfia.it – 00144 Roma – Viale Pasteur , 10 – Telefono +39 06 54221493 (4) – Fax +39 06 54221418– E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

Il comparto dei rimorchi e semirimorchi ha registrato nel 2009 una caduta delle immatricolazioni del 52% per un totale di 8.385 unità immatricolate contro le 17.453 del 2008.

Nel 2010 il trend delle immatricolazioni è stato negativo fino a giugno, con un'inversione di tendenza, anche grazie al positivo impatto degli incentivi entrati in vigore ad aprile, a partire da luglio. Nei primi dieci mesi del 2010, il mercato registra perciò un +1,7% rispetto allo stesso periodo del 2009 e si prevede una chiusura del 2010 a +13,3% sul 2009 (9.500 unità)), ma ancora molto al di sotto dei livelli normali del periodo precedente la crisi (circa 16.900 unità in media nel periodo 2000-2008).

Questi numeri testimoniano l'ampiezza della crisi del settore dei mezzi pesanti , il quale, per le sue connessioni con il ruolo e la funzione dell'autotrasporto in Italia, le sue valenze in termini occupazionali, il suo impatto sull'ambiente e sui livelli di sicurezza della circolazione stradale, rappresenta un'assoluta priorità per il Paese.

Le misure oggi in campo a sostegno del settore

Numerose sono le azioni che abbiamo suggerito e stiamo continuando a suggerire ai nostri referenti istituzionali.

Tra le **azioni** che finora hanno ottenuto un positivo risultato a sostegno del settore dei veicoli industriali e dei rimorchi, abbiamo:

- gli incentivi **a sostegno del rinnovo e della sicurezza del parco per i rimorchi** e semirimorchi, con un **fondo di 8 milioni di Euro**, nell'ambito di un pacchetto di misure di sostegno all'attività produttiva e ai consumi finalizzate al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente e della sicurezza sul lavoro, a favore dei settori più innovativi e più colpiti dalla congiuntura economica.

  I fondi di questo pacchetto di misure rimasti inutilizzati (complessivamente 110 milioni di euro, di cui 2 del fondo destinato ai rimorchi), a partire dal 3 novembre sono confluiti in un più generale fondo unico a sostegno dei settori già incentivati con il precedente provvedimento.

- **l'estensione della garanzia del** *Fondo di Garanzia per l'Autotrasporto* **ai finanziamenti concessi alle imprese di trasporto per conto terzi**, finalizzati all'acquisto di veicoli di categoria N1, N2, N3 e O4 (veicoli commerciali, industriali medi e pesanti e rimorchi/semirimorchi).

Entrambe queste misure si sono rese possibili nell'ambito del **Quadro temporaneo sugli aiuti di stato Ue, in scadenza il 31 dicembre 2010.** E' per questo che stiamo lavorando a livello comunitario affinché **Bruxelles prolunghi il periodo di validità del Quadro, almeno** per le **misure** che riguardano in particolare il settore **trasporto conto terzi**.

Le misure da attuare: l'efficienza della logistica a partire dall'efficienza dei veicoli

Dal nostro punto di vista, migliorare il trasporto su strada per lo sviluppo della logistica significa in primo luogo **valorizzare** il grande contributo che le **tecnologie**, in particolare **veicolari**, possono già oggi apportare: **veicoli innovativi caratterizzati da bassissimi livelli di emissioni** (si pensi ai veicoli alimentati a gas naturale, nell'immediato, come all'utilizzo, nel lungo periodo, dell'idrogeno, passando,come tappa intermedia, all'uso di miscele di metano con circa il 30% di idrogeno), oltre che da numerosi **sistemi per la prevenzione degli incidenti** (ABS/EBS e ESC - sistemi di controllo della frenatura e della stabilità del veicolo-) e per la **protezione in caso di urto**.

Al fianco delle tecnologie veicolari occorre assolutamente facilitare la diffusione delle **tecnologie intelligenti**, **nel quadro della direttiva ITS**. **La telematica è divenuta la tecnologia abilitante per lo sviluppo di una mobilità sostenibile**.

E' necessario, quindi, prestare una grande attenzione a queste tecnologie e a questi aspetti, fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi comunitari per la sicurezza e la mobilità di persone e merci. I servizi aggiuntivi che la telematica e le infrastrutture ITS possono rendere disponibili sono molteplici:

- dai **servizi di mobilità e trasporto**, come il Floating Car Data o i servizi di informazione e prenotazione aree di sosta per mezzi adibiti al trasporto merci, alla gestione del trasporto pubblico locale,
- ai **servizi di sicurezza**, grazie ai quali si sta trasformando il veicolo intelligente in un sistema cooperativo intelligente (rapidità di intervento in caso di sinistro, recupero dei veicoli in caso di furto)
- per arrivare ai **servizi legati all'ambiente**, come Eco-Navigation ed Eco-Driving (lettura dei consumi di carburante e dei chilometri percorsi; analisi dei comportamenti di guida, ricevendo in cambio vantaggi in termini di risparmio assicurativo e di fruizione di servizi di sicurezza).

In sintesi riteniamo che il Piano della Logistica debba consentire di:

- **facilitare la diffusione delle tecnologie veicolari già esistenti**
- **promovuore l'utilizzo degli ITS e la loro standardizzazione a livello europeo**

Ma vediamo come nel dettaglio.

Misure di breve e di lungo periodo

Le Linee Guida del Piano indicano alcune **azioni che, a partire dall'anno 2011**, a costo zero per l'Amministrazione, **comporteranno minori costi per la Logistica**. Tra quelle indicate si riportano di seguito quelle di nostro interesse:

- **disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto;**
- **distribuzione urbana delle merci;**
- **piano nazionale per i sistemi intelligenti di trasporto**.

A queste azioni di breve periodo, noi riterremmo indispensabile aggiungere le seguenti azioni volte a:

- **miglioramento della qualità dell'aria[1],**
- **sicurezza attiva e passiva**: disincentivi all'utilizzo di veicoli non dotati di sistemi di ultima generazione.

Per le **azioni** che saranno definite **al 2020**, le Linee Guida del Piano indicano, tra le azioni di nostro interesse:

- **energia e i temi ambientali**
- **la sicurezza preventiva**

La figura seguente illustra, **sulla base delle azioni di breve e lungo periodo indicate nelle Linee Guida del Piano della Logistica, il dettaglio delle misure considerate prioritarie dall'industria automobilistica** per incrementare l'efficienza dei Trasporti e della Logistica.

[1] Anche in ragione della probabile multa per procedura d'infrazione che pende sul nostro paese - di un ammontare fino a 1,7 miliardi di euro - provocata dal superamento dei limiti consentiti di particolato (PM10) in alcuni centri urbani negli anni passati, per evitare la quale il Ministero dell'Ambiente sta preparando un pacchetto di misure che ci auguriamo possano essere di natura strutturale (ad esempio il rinnovo del parco circolante) e non solo emergenziali (come la diffusione dei filtri antiparticolato).

In *allegato 1* **vengono riportate in dettaglio le singole misure suggerite**, suddivise per le azioni al 2011 e al 2020 sopra individuate.

Conclusioni

Ci auguriamo che nei prossimi anni il settore dell'autotrasporto, anche grazie al contributo dei costruttori di veicoli - che sono poi i mezzi fondamentali per lo svolgimento dell'attività stessa -, possa crescere, liberando risorse pubbliche da destinare al miglioramento delle infrastrutture e più in generale al Sistema Paese.

Con questi spunti di riflessione, ribadiamo la nostra piena disponibilità a fornire contributi utili all'azione di Governo, per arrivare - anche tramite questo piano nazionale della logistica - a risultati che possano incidere sull'intera economia nazionale, e dunque anche sul settore dei veicoli industriali che noi rappresentiamo.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 – Telefono +39 011 5546511 – Fax +39 011 545464 – E-mail: anfia@anfia.it – 00144 Roma – Viale Pasteur , 10 – Telefono +39 06 54221493 (4) – Fax +39 06 54221418– E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it