

Autotrasporto e sostenibilità

di **Alessandro Placa**

Digital Marketing Specialist Contship Italia

Il settore dell'autotrasporto italiano si trova oggi davanti a sfide complesse, legate all'evoluzione dello scenario competitivo, al rallentamento della crescita economica e all'attenzione crescente dei consumatori e dei committenti nei confronti della sostenibilità ambientale, economica e sociale delle operazioni logistiche. Gli operatori sono costretti a fare i conti con un'erosione costante dei margini di profitto, legati a una competizione al ribasso, che spesso focalizza esclusivamente l'attenzione sul costo del servizio, ignorando in maniera miope una serie di esternalità negative, inevitabili quando l'unica logica è quella del "risparmio a tutti i costi".

Il trasporto delle merci e, più in generale, le attività legate alla logistica, vengono tipicamente percepite come un puro costo, da controllare e comprimere il più possibile, per mantenere competitivo il prezzo finale dei prodotti. Questa logica rende estremamente difficile differenziare il servizio offerto, motivare qualsiasi impatto sulle tariffe e quindi sul crescente valore (legato ad esempio a investimenti in sistemi di trasporto più sostenibili o a una corretta gestione del personale e al rispetto di tutte le normative vigenti). Questa pressione genera a sua volta un appiattimento verso il basso dell'offerta, e crea le condizioni per la sussistenza di una "zona d'ombra", all'interno della quale opera una moltitudine di operatori caratterizzati da dimensioni ridotte, pratiche operative al limite della legalità e tariffe relativamente basse, rese possibili dal trasferimento di una serie di oneri e costi, dall'azienda ai suoi lavoratori e, più in generale, alla collettività. Il mancato rispetto delle prescrizioni legate alla durata dei turni di guida, e la conseguente manomissione dei cronotachigrafi, della quale si legge quotidianamente sulla stampa specializzata, è il classico esempio di pratica scorretta, i cui effetti ricadono tanto sui singoli autisti, costretti a turni di durata eccessiva, con tutte le conseguenze del caso (peggioramento



sito: www.sos-logistica.org email: segreteria@sos-logistica.org



Il mancato rispetto delle norme legate alla durata dei turni di guida è un tipico esempio di pratica scorretta, che ricade in primo luogo sugli autisti costretti a turni di guida massacranti

delle condizioni di lavoro, logoramento e rischi per la salute nel breve e nel lungo periodo) ma anche sulla collettività, che sconta il costo di queste pratiche quando è costretta a fare i conti con le conseguenze degli incidenti, ma anche con il peggioramento delle condizioni di salute degli stessi autisti. Questi costi sono spesso "invisibili", perché è molto difficile ricondurre ogni caso specifico al comportamento scorretto che può avere contribuito a originarlo, ma il loro effetto è tutt'altro che trascurabile. Oltre che nei confronti dei singoli individui e della società nel suo insieme, queste pratiche illegali pesano anche sul comparto e sui competitor, perché contribuiscono a mantenere artificialmente basso il prezzo praticato dai soggetti che le adottano, falsando la competizione e causando un enorme danno a quelle aziende che >

LA FERCAM E IL FUTURO

Fercam è stato il primo operatore logistico italiano a ordinare Nikola Tre, un mezzo pesante che, nella visione del trasporto a zero emissioni della Nikola Motor Company (società americana di progettazione di camion ibridi con sede a Phoenix, Arizona), arriverà sul mercato nel 2021 come mezzo elettrico e dal 2023 in versione a idrogeno. A Torino, è stato presentato un automezzo elettrico con un'autonomia di 400 chilometri adatto in particolare per le spedizioni regionali mentre il modello Nikola Fuel Cell Electric Model (FCEV, con celle a idrogeno) ha una portata doppia e giungerà, come detto, sul mercato nel 2023. "Siamo molto soddisfatti di avere creduto fin dall'inizio nelle tecnologie innovative, dall'LNG all'elettricità, all'idrogeno, in grado di rivoluzionare il mondo dei trasporti, perché gran parte dei problemi inerenti alla sostenibilità del settore logistico e dei trasporti sono superabili solo grazie alla ricerca e all'innovazione e ci avvicinano all'obiettivo dell'impatto zero", ha sottolineato alla presentazione di Torino Thomas Baumgartner, presidente della Fercam.



Nella foto, da sinistra, Elizabeth Fretheim, Head of Business Development, e Dane Davis, Chief Technology Officer Nikola Motor Company, e il presidente Fercam Thomas Baumgartner

rispettano le regole e investono in sicurezza, formazione e nuove tecnologie, per garantire un servizio di qualità e il rispetto degli standard richiesti.

Allargando l'orizzonte di queste considerazioni, possiamo adottare una prospettiva critica anche nei confronti di alcuni approcci al trasporto su lunghe distanze. Analizzando i dati relativi alla distanza media dei trasporti internazionali, si nota che il dato relativo ai trasportatori italiani è piuttosto elevato, in linea con quello dei trasportatori sloveni, ungheresi e slovacchi, e doppio rispetto ai trasportatori olandesi, tedeschi e francesi. Possiamo leggere questi dati come prova dell'ostinazione con la quale si continua a considerare la modalità stradale come prima scelta per i trasporti di lunga distanza. Questo approccio è certamente influenzato dalla relativa scarsità di alternative intermodali su determinate tratte, ma è anche legato alla difficoltà di modernizzare il modello di business dell'autotrasporto, che troppo spesso continua a guardare alla ferrovia come alternativa, piuttosto che complementare, rispetto all'offerta stradale. Se da un lato il trasporto stradale sulle distanze più lunghe può infatti apparire più remunerativo, rispetto a un impegno su distanze

ridotte, bisogna considerare tutte le conseguenze di questa scelta: dall'impegno richiesto agli autisti, impegnati per giorni in lunghe trasferte, alla maggiore usura dei mezzi utilizzati, e al loro impiego per tempi più lunghi, con una conseguente crescita dei tempi di sosta e stazionamento. Ulteriori e sostanziali esternalità negative si possono poi riscontrare nei confronti delle infrastrutture, del traffico e dell'ambiente, che subiscono le conseguenze di un utilizzo indiscriminato dei vettori stradali, causa di usura, incidenti, lunghe code e inquinamento. Un modello di trasporto alternativo, basato su servizi di breve e media distanza, spesso concentrati attorno a uno o più hub intermodali, permette al contrario di garantire condizioni di lavoro migliori, una migliore rotazione dei mezzi e un utilizzo più intensivo e remunerativo dell'equipaggiamento. Al tempo stesso, uno sviluppo intelligente delle infrastrutture dedicate al servizio di un numero limitato di piattaforme logistiche dedicate al trasporto multimodale, può contribuire a ridurre lo stress esercitato dal comparto su strade, viabilità e ambiente, soprattutto se viene data agli operatori la possibilità di utilizzare e di sfruttare le nuove tecnologie per migliorare la sostenibilità delle operazioni di trasporto.

In questo caso non si parla soltanto di carburanti alternativi (come il GNL) e sistemi di propulsione alimentati da fonti di energia rinnovabili, ma anche di sistemi intelligenti per la gestione della flotta e per l'ottimizzazione delle operazioni logistiche, che riducano i viaggi a vuoto, i tempi di attesa per il carico e lo scarico, e in generale l'utilizzo di risorse energetiche, umane e economiche, necessarie per erogare i servizi richiesti. Lungi dall'essere esercizi puramente teorici, queste considerazioni acquisiscono giorno dopo giorno connotati sempre più pratici, legati all'inevitabile evoluzione dei fattori che danno forma allo scenario competitivo. Ignorare rischi e opportunità legati allo sviluppo tecnologico, all'ottimizzazione della gestione delle informazioni e alla stessa evoluzione dei tradizionali costi di esercizio (dal carburante ai pedaggi autostradali, fino al costo e alla disponibilità di personale qualificato) significa nascondere la testa sotto la sabbia. Per quanto tempo può resistere un modello di business basato su presupposti non più attuali, prima che intervengano elementi distruttivi, in senso negativo, sotto forma di shock esogeni o, in senso positivo, sotto forma di nuovi competitor, più performanti e competitivi, o di una domanda di servizi sempre più "green", da parte di clienti, consumatori e degli stessi cittadini? Quali sono le strategie di lungo periodo degli autotrasportatori per rispondere a questi interrogativi? Se da un lato le soluzioni non possono essere demandate esclusivamente agli operatori, ma richiedono consapevolezza e volontà di intervento da parte dei decisori politici, così come una maggiore sensibilità da parte della committenza, dall'altro innovazione ed evoluzione sono gli unici strumenti efficaci in mano ai trasportatori che vogliono garantire alle proprie aziende e al settore dell'autotrasporto un futuro sostenibile,



In Italia, con ostinazione, si continua a usare l'autotrasporto anche sulle lunghe distanze



dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Per approfondire ulteriormente l'argomento, è possibile scaricare il white paper "L'autotrasporto italiano tra crisi congiunturale, competizione internazionale e nuovi modelli di business", realizzato dal Gruppo Contship Italia per stimolare il dibattito e la consapevolezza su questi temi, da parte degli operatori logistici e dei caricatori. Il paper è disponibile all'indirizzo: hubs.ly/H0jrg500

CHI È CONTSHIP ITALIA

Contship Italia è la holding di un gruppo fondato nel 1969 che, nell'ambito della supply chain globale, aspira a diventare il partner italiano di riferimento per i terminal container marittimi, il trasporto intermodale e gli altri servizi logistici a valore aggiunto. Contship è socio fondatore di SOS-LOGistica.