

La soluzione per risolvere la crisi dell'autotrasporto - sottolinea un report di Contship Italia - consiste nel puntare all'intermodalità

Il nodo della questione - spiega il documento - è la necessità di redistribuire il traffico pesante, limitando il più possibile le tratte di lunga distanza e sfruttando la flessibilità del vettore stradale

Quali sono i fattori che hanno determinato e aggravano la crisi del settore dell'autotrasporto italiano? Ha provato ad individuarli il gruppo Contship Italia, che non è specificamente impegnato in questo comparto essendo attivo principalmente nei campi del terminalismo portuale, dell'intermodalità ferroviaria e della logistica, ma che si confronta quotidianamente con gli operatori del trasporto su gomma. Ne è nato un White Paper, in cui il gruppo ha raccolto una serie di dati utili a fare il punto sui diversi fattori che influenzano le dinamiche del settore, e a riflettere su alcune possibili soluzioni alla crisi. Soluzioni che, da quanto si desume dal Libro Bianco, sembrano invero tendere a tirare l'acqua al proprio mulino, dato che Contship Italia, riferendosi in particolare alla ripartizione modale, rileva che «il quadro economico e normativo determinato dalle scelte dei policy-makers è chiaramente legato a doppio filo alla disponibilità e alla sostenibilità economica delle alternative ferroviarie, che divengono progressivamente, a loro volta, volano del trasferimento dei volumi dalla strada alla ferrovia. Quando sussistono le condizioni per ren-

COSTO DEL LAVORO E COSTI DI ESERCIZIO DEI VEICOLI PESANTI IN ITALIA		CS contship italia group
	COSTO DI PROPRIETÀ ANNUO MOTRICE	€ 15.000
	COSTO DI PROPRIETÀ ANNUO SEMITRAILER	€ 2.700
	COSTO GASOLIO	€ 34.500
	PNEUMATICI	€ 4.000
	MANUTENZIONE E RIPARAZIONE	€ 8.000
	PEDAGGI	€ 13.000
	ASSICURAZIONE	€ 6.500
	BOLLO	€ 575
	COSTO TOTALE ANNUO AUTISTI	€ 57.750
TOTALE COSTI		€ 142.025
COSTO MEDIO / KILOMETRO		€ 1,23
PERCORRENZA MEDIA PER VEICOLO		115.000 Km/anno

dere praticabile questo percorso, e quando le scelte politico-economiche lo sostengono - sottolinea il White Paper - è dunque possibile innescare un circolo virtuoso, che permette agli operatori di investire nello sviluppo di nuovi servizi, facendo leva su economie di scala, infrastrutture dedicate, know-how e sensibilità del mercato; mercato che a sua volta riconosce, nel medio periodo, i vantaggi economici e operativi legati ad un mix modale più equilibrato e sostenibile, orientando la domanda verso un utilizzo sempre più spinto e intelligente dell'opzione intermodale».

Nel documento, dal titolo "L'autotrasporto italiano, tra crisi congiunturale, competizione internazionale e nuovi modelli di business", Contship evidenzia come

«il settore del trasporto su gomma italiano continui ad attraversare un periodo difficile, stretto tra il rallentamento della crescita a livello macroeconomico, la competizione con i trasportatori esteri e la necessità di rinnovare il proprio modello di business, per rispondere alle sfide imposte dal mercato e dall'evoluzione tecnologica».

Se «in Europa - rileva il documento - tre quarti del trasporto merci terrestre viaggia su strada (76,4%) e meno di un quinto (17,4%) su ferrovia; la quota restante (6,2%) si muove attraverso vie d'acqua interne. In Italia, quest'ultima modalità non è utilizzata, e lo split modale è ancora più sbilanciato a favore del trasporto stradale: 85,5% contro 14,5% (dati Eurostat 2016)». «Dai dati elaborati da Eurostat - prosegue il



Libro Bianco - si scopre che nel 2016 il trasporto italiano ha movimentato su scala nazionale 881.330 migliaia di tonnellate di merce, totalizzando oltre 100.200 milioni di tonnellate-kilometro, con una distanza media percorsa per ogni viaggio pari a 114 km. Per quanto riguarda le attività di trasporto internazionale, effettuate da aziende italiane, si parla invece di 20.170 migliaia di tonnellate movimentate e 12.355 milioni di tonnellate-kilometro, con una distanza media percorsa per ogni viaggio che supera i 600 km, sensibilmente più alta di quanto registrato in Germania, Francia e Olanda, e in linea invece con quanto registrato in Croazia, Slovacchia, Slovenia e Repubblica Ceca. In questo contesto competitivo, l'Italia continua a soffrire di un costante aumento dei costi e di una progressiva riduzione della competitività: il costo per chilometro del trasporto pesante italiano (escludendo i costi strutturali) resta uno dei più alti in Europa».

Il report constata inoltre come il Centro Studi della Banca d'Italia evidenzia che «il settore del trasporto su strada contribuisce in maniera crescente al rilevante disavanzo nella bilancia dei pagamenti internazionali nel settore dei trasporti, che caratterizza strutturalmente l'economia italiana. Infatti, il disavanzo generato dal trasporto su strada era nel 2008 pari a -1,58 miliardi di euro,

salito a -2,37 miliardi nel 2013 e a ben -3,27 miliardi nel 2017. Il trasporto su strada è passato dall'essere il segmento di mercato in grado di incidere per il 30,6% del saldo negativo nel 2008 al 54,6% del 2017 a causa della continua perdita di competitività delle imprese dell'autotrasporto italiano».

«La vicinanza a Paesi fonte di competizione, caratterizzati da un minore costo del lavoro (Slovenia, Croazia, Ungheria e Romania) - osserva il White Paper - non aiuta gli operatori italiani, che hanno registrato, tra il 2008 e il 2016, un calo del volume d'affari del 5% a livello nazionale, e del 10% a livello internazionale. Da notare che il 90% circa dell'attività di trasporto pesante dei trasportatori italiani ha luogo all'interno dei confini nazionali, e solo il 10% riguarda traffici internazionali».

Tra i problemi più pressanti per il comparto dell'autotrasporto, in generale nei Paesi europei e in particolare in Italia, il documento cita la mancanza di autisti qualificati. «Sono molti gli osservatori - rileva il White Paper - che guardano a questa dinamica come ad uno dei principali fattori che oggi limitano lo sviluppo dell'industria logistica. La mancanza di autisti diventa spesso il collo di bottiglia che si nasconde dietro alla carenza di capacità di carico, la quale a sua volta spinge verso l'alto i prezzi del servizio e la pressione legata ai tempi di consegna e ad uno sfruttamento spesso eccessivo delle risorse umane disponibili. Il trend, particolarmente evidente fin dal 2016, porta alcuni analisti ad ipotizzare un imminente collasso del sistema, a partire dai Paesi maggiormente coinvolti dal problema, come la Germania». Secondo il report, «le motivazioni di questa carenza di autisti vanno ricercate nella durezza del mestiere, che implica lunghi viaggi lon-

tano da casa, orari iper-flessibili e lunghe attese, rischi e difficoltà spesso non adeguatamente remunerati, anche a causa della pressione sui salari, mantenuta alta dalla competizione degli autisti stranieri e dalla necessità delle aziende di tenere i costi sotto controllo. Questi elementi contribuiscono a limitare il numero di lavoratori che scelgono di intraprendere la professione, innalzando progressivamente l'età media degli autisti».

lontano dalla propria casa e dalla propria famiglia - sottolinea il documento - i secondi concludono solitamente la propria giornata rientrando alla base operativa e possono scegliere di non lavorare nel fine settimana. L'organizzazione del lavoro attorno ai centri intermodali permette inoltre di ridurre i tempi di attesa per la presa in consegna del carico di ritorno, utilizzare officine di fiducia per le riparazioni, e ridurre la necessità

di e ferrovia è facile intuire come sia impensabile trasferire direttamente una quota consistente dei traffici stradali su rotaia, senza massicci investimenti infrastrutturali, che richiedono ingenti risorse, tempi lunghi e consenso politico e sociale, per essere realizzati».

Altro fattore che pesa sull'autotrasporto italiano è quello dei costi del lavoro e di esercizio dei veicoli. «Dai dati elaborati da Hannibal, operatore multimodale del gruppo Contship Italia - spiega il documento - si scopre che il costo del salario degli autisti rappresenta la voce più rilevante, tra i costi di esercizio di un veicolo pesante, e supera di poco, in media, i 55.000 €/anno per autista, seguito dal costo del carburante (34.500 €/anno), dai pedaggi (13.000 €/anno), dai costi di ammortamento del mezzo (15.000 €/anno per la motrice, 2.700 €/anno per il semirimorchio), dai costi di riparazione e manutenzione (8.000 €/anno), dal costo degli pneumatici (4.000 €/anno), delle assicurazioni (6.500 €/anno) e delle tasse (1.500 €/anno)». Relativamente a costo del lavoro - specifica il White Paper - «persistono differenze sostanziali tra i vari Paesi; l'Italia è il secondo Paese, dopo il Belgio, dove il costo del lavoro è più alto, più del doppio di quanto si registra in Paesi come Bulgaria, Romania, Lituania, Ungheria, Repubblica Ceca, Polonia, Slovacchia e Slovenia».

Quanto al dumping sociale, il documento rileva che «dagli studi del CNR - Comité National Routier francese emerge come siano cambiate, negli ultimi anni, le pratiche dei carrier italiani, sempre più interessati ad assumere autisti stranieri, direttamente o attraverso le subsidiaries attive in Stati esteri; a tal proposito, resta significativa la sostanziale differenza nella remunerazione del lavoro, che arriva fino al 20%, tra autisti italiani e autisti stranieri impiegati con contratti italiani».

VINCENZO MIELE TRASPORTI
SAS di Salvatore Miele & C.
 Via Palazziello, 102 - 80040 VOLLA NAPOLI
 Tel. 081.5725824/6159 - Fax 081.5726796
 info@vincenzomiele.it - www.vincenzomiele.it



Da oltre 70 anni presenti sul mercato con professionalità e passione.

Tanta strada percorsa, tanta da percorrere con entusiasmo e con la Vostra fiducia.

Siamo specializzati nel trasporto tradizionale e container ISO, potendo per questi effettuare trasporti in regime ADR, ATR, CER, RIBALTABILE e FUORI SAGOMA.

Dal 1997 siamo certificati con la norma UNI EN ISO 9001:2015 Istituto Certiquality.

Dal 2003 siamo TERMINAL CONTAINER VUOTI MSC.

Anche qui Contship spezza una lancia a favore del trasporto intermodale rimarcando l'importanza di sottolineare «come vi sia una profonda differenza tra le condizioni di lavoro degli autisti impegnati su tratte di lunga distanza e quelle degli autisti che operano a supporto dei servizi intermodali. Mentre i primi sono spesso impegnati in lunghi viaggi, che li obbligano a passare diversi giorni

di effettuare soste e pasti lontano dal territorio di provenienza».

Tuttavia Contship ammette che se l'intermodalità può rappresentare un'alternativa, occorre però «guardare ai dati con realismo: la capacità del sistema ferroviario di assorbire nuovi volumi - spiega il documento - non è illimitata, e considerando il forte sbilanciamento dello split modale tra stra-

Inoltre il report evidenzia che «il costo del carburante, secondo costo di esercizio in ordine di rilevanza, rappresenta un ulteriore elemento di compressione dei margini degli operatori, anche in virtù degli aumenti di prezzo, registrati negli ultimi anni (+26% da gennaio 2016 a marzo 2019)». A questo si sommano i rincari del costo dei pedaggi: «nonostante il blocco degli aumenti 2019, attuato dal Ministero dei Trasporti sul 90% della rete autostradale italiana - precisa il White Paper - il trend degli ultimi 10 anni, tanto in Italia quanto in Europa, fa segnare tariffe in costante aumento. Dal gennaio 2019 si registrano aumenti rilevanti in Austria e in Germania, mentre in Francia si discute addirittura di una ecotassa aggiuntiva per i veicoli stranieri. Per i trasportatori italiani, impegnati nel trasporto internazionale, vanno considerati anche gli aumenti delle tariffe legate ai valichi di frontiera, come nel caso dei trafori del Monte Bianco e del Frejus (+2,73% dal 1° gennaio 2019) e dalle limitazioni imposte ai veicoli pesanti, come il blocco totale per i mezzi sopra le 7,5 tonnellate che non soddisfano lo standard Euro4, relativo ai due trafori italo-

francesi appena citati, e la proposta austriaca di limitare ulteriormente il traffico commerciale transfrontaliero del Brennero, introducendo ulteriori limitazioni come il divieto notturno per le merci deperibili, e nuovi divieti settoriali, estesi anche ai veicoli Euro6».

Quanto alle possibili soluzioni per uscire dalla crisi, il documento osserva che, «dal punto di vista organizzativo, il consolidamento aziendale può permettere agli operatori più performanti di raggiungere la massa critica necessaria a rendere possibili gli investimenti utili ad ammodernare le flotte, sperimentare carburanti e sistemi di propulsione alternativi, come l'LNG e i motori elettrici, e nuovi modelli di trasporto, come il platooning, oltre all'ottimizzazione dei coefficienti di carico e alla riduzione dei percorsi a vuoto, che rimangono gli elementi di ottimizzazione più facilmente perseguibili nel breve periodo. Il nodo della questione - sottolinea il Libro Bianco - rimane però la necessità di ridistribuire il traffico pesante, limitando il più possibile le tratte di lunga distanza e sfruttando la flessibilità del vettore

stradale per servire in maniera efficace la distribuzione di primo e ultimo miglio, migliorando al tempo stesso disponibilità, velocità e qualità dei servizi ferroviari intermodali, che rappresentano già oggi un'alternativa affidabile e sostenibile al trasporto tutto-strada, sulle principali direttrici nazionali ed internazionali».

Global Ports Holding cerca gestori degli spazi commerciali nei terminal crociere di Cagliari, Catania, Malaga e Zara

Le attività saranno assegnate in concessione per la durata di sette anni

Il gruppo terminalista turco Global Ports Holding (GPH), che è il principale operatore indipendente di terminal crociere al mondo, è alla ricerca di partner che si occupino su base esclusiva della gestione degli spazi commerciali e dei negozi duty free nei terminal crociere del gruppo nei porti italiani di Cagliari e Catania, nel porto spagnolo di Malaga e nel porto croato di Zara.

In particolare, nel porto sardo il gruppo turco è presente attraverso la controllata Cagliari Cruise Port che gestisce il terminal al Molo Rinascita nell'ambito di un contratto di concessione con scadenza il 31 dicembre 2027. Nel 2018 il traffico delle crociere a Cagliari è stato di 394mila passeggeri, con un calo del -8,3% sull'anno precedente.

GPH è attivo nel porto siciliano attraverso la controllata Catania Cruise Terminal che gestisce il terminal crociere allo Sporgente Centrale dello scalo nel quadro di un contratto di concessione che scadrà il 7 giugno 2026. Lo scorso anno il traffico crocieristico nel porto di Catania è stato di 124mila passeggeri, con un incremento del +84,4% sul 2017.

Le attività commerciali nei quattro terminal crociere saranno assegnate da GPH in concessione per la durata di sette anni e il concessionario sarà responsabile della costruzione di nuovi negozi e spazi commerciali.

Proposte di ALIS per migliorare la competitività delle aziende logistiche italiane

Accordo con l'associazione ambientalista Marevivo. Hupac aderisce ad ALIS

In occasione della riunione di ieri a Roma del proprio consiglio direttivo, l'ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) ha presentato una versione aggiornata del documento programmatico definito dall'organizzazione per contribuire alla promozione della crescita sostenibile del Paese, documento - ha specificato il presidente dell'associazione, Guido Grimaldi, che è già stato consegnato lo scorso 10 giugno ai membri del governo presenti a



Manduria dove ALIS ha organizzato un evento sulla "Logistica sostenibile e semplificazione normativa a tutela del Made in Italy".

«In questa versione - ha spiegato Grimaldi - sono riportate ulteriori proposte e contributi settoriali pervenuti dai nostri coordinatori delle Commissioni tecniche, con particolare riferimento ai seguenti temi al fine di migliorare la competitività delle aziende logistiche italiane nel mercato domestico e continentale: Marebonus e Ferrobonus, rimodulazione delle tasse portuali, rinnovo del parco veicolare, riduzione dei pedaggi autostradali, riduzione della tassa di possesso per veicoli GNL, e-cmr, tachigrafo intelligente, semplificazione e riassetto normativo, semplificazione della logistica intermodale delle merci pericolose, semplificazione delle procedure di revisione degli autoveicoli adibiti al trasporto merci conto terzi, occupazione giovanile, miglioramento delle condizioni di lavoro, sviluppo del Mezzogiorno, monitoraggio dell'inquinamento marino e rilancio del Made in Italy».

«A tal proposito - ha specificato ancora il presidente di ALIS - riteniamo che sia di fondamentale importanza rendere possibilmente strutturali gli incentivi Marebonus e Ferrobonus, erogando i contributi direttamente alle aziende di trasporto e logistica e snellendo le procedure burocratiche per la ricezione degli stessi. Allo stesso tempo, auspichiamo anche un

adeguamento normativo su base nazionale, anziché diversificato Regione per Regione come avviene oggi, in riferimento all'esenzione della tassa di possesso per i veicoli GNL».

A margine del consiglio è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra ALIS e l'associazione ambientalista Marevivo onlus finalizzato all'attuazione di comportamenti virtuosi per la salvaguardia dell'ambiente. «Aderiamo con piacere - ha commentato Grimaldi - alla campagna "Plastic Free e non solo" promossa da Marevivo, impegnandoci ad adottare una serie di importanti linee guida, quali lo sviluppo della cultura green e blue presso i nostri associati e lavoratori attraverso progetti formativi ed ulteriori iniziative a favore della sostenibilità ambientale e della riduzione dell'inquinamento

marino, così come ad incentivare l'utilizzo di carburanti alternativi, nuove tecnologie e sistemi satellitari con l'obiettivo di sviluppare un trasporto sempre più sostenibile». «La partnership con ALIS, un'associazione istituzionalmente impegnata per la sostenibilità ambientale - ha sottolineato la presidente di Marevivo, Rosalba Giugni - è quasi un atto dovuto per chi, come Marevivo, punta profondamente sul contributo delle imprese che condividono le politiche sulla riduzione delle plasti-

che». Intanto l'elvetica Hupac, operatore leader nel trasporto combinato ferroviario, è entrata a far parte di ALIS, adesione - ha evidenziato il presidente Guido Grimaldi - che «è la dimostrazione che l'approccio trasversale dell'associazione al sistema logistico crea concrete sinergie tra i vari attori della catena logistica che si concretizzano in benefici economici ed ambientali per l'intero Sistema Paese». «Hupac - ha dichiarato il direttore generale dell'azienda svizzera, Bernhard Kunz - ha apprezzato l'importanza dei risultati raggiunti dall'associazione ALIS, la professionalità e la passione che la animano. Fiduciosa che con ALIS si possa dare ulteriore slancio all'intermodalità su ferrovia, ha deciso di entrare a farvi parte per dare un

impulso alle tematiche legate al mondo infrastrutturale, operativo, normativo intermodale ferroviario. Hupac - ha aggiunto Kunz - auspica di poter avere un ruolo attivo nell'ambito della commissione intermodale e, come operatore svizzero con vocazione transfrontaliera, anche nei rapporti con ALIS Europe per le questioni europee ed internazionali».

Apprezzamento di Uiltrasporti per la volontà di Assarmatori di giungere presto al rinnovo del contratto dei marittimi

Fantappiè: auspichiamo che le dichiarazioni siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo

Uiltrasporti ha espresso apprezzamento per la volontà espressa ieri dal presidente dell'associazione armatoriale Assarmatori di giungere presto al rinnovo del contratto dei marittimi: «riscontriamo favorevolmente - ha commentato il segretario nazionale del sindacato, Paolo Fantappiè - le dichiarazioni del presidente Stefano Messina durante la sua relazione di apertura all'assemblea di Assarmatori. In particolare, apprezziamo l'affermazione di voler definire in tempi certi il rinnovo del contratto collettivo di lavoro del settore marittimo ed il riconoscimento della serietà dimostrata dalle organizzazioni sindacali confederali per il lavoro fin qui svolto».

«Auspichiamo che tali dichiarazioni - ha concluso Fantappiè - siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l'aumento dell'occupazione marittima italiana».

