

Inevitabile fare il punto su una pandemia e su una crisi che non ha precedenti. Un lungo speciale che cerca di fare chiarezza sui **diversi aspetti scatenati dall'emergenza**, anche attraverso le **testimonianze dei protagonisti** del nostro settore

DI ANDREA TRAPANI  
INTERVISTE DI: FERRUCCIO VENTUROLI

# Covid delle mie brame...

Il Covid-19 ha colpito pesantemente il sistema sanitario di tutto il mondo con la diffusione del coronavirus. Non solo. Al di là degli aspetti sociali che andranno analizzati una volta finita l'emergenza, trasporti e logistica sono stati duramente impattati da tutte le externalità negative che la nuova situazione economica sta portando nel settore. Il necessario *lockdown*, a sua volta, rischia di affondare il settore: gli incrementi degli acquisti sul web da parte dei singoli consumatori, molto enfatizzati dalla stampa tradizionale, non compensano minimamente la riduzione dei carichi di merci che vengono trasportate. Il previsto calo del PIL su base annuale (OCSE prevede una doppia cifra a fine dicembre, ndr) avrà effetti importati sull'*automotive* che non solo rappresenta il 10% del PIL nazionale ma è, a sua volta, un settore trainante dell'*export* dando lavoro a circa 1,2 milioni di persone nell'intera filiera e generando, nel 2019,

un gettito fiscale di 75 miliardi di euro. All'interno del variegato mondo del trasporto, alcune categorie saranno più colpite di altre: si pensi ai concessionari o anche importanti marchi che hanno sbagliato le loro scelte strategiche. Il crollo del mercato a seguito del *lockdown* richiede misure eccezionali per non far affondare definitivamente il comparto nei prossimi mesi. Gli addetti del settore chiedono a gran voce una "grande attenzione, un'adeguata prudenza e i conseguenti interventi operativi attraverso protocolli condivisi e coordinati con le Autorità di riferimento". "Questo è quanto stanno mettendo in campo le Associazioni della logistica e dei trasporti nell'affrontare l'emergenza da Covid-19. Il tutto secondo una logica di collaborazione da parte degli attori di un settore che intende fare fronte comune, in vista non solo della difficile situazione presente, ma anche del post-evento emergenziale", ha dichiarato

Andrea Gentile, presidente di Assologistica, dopo aver incontrato – insieme alle altre organizzazioni – la ministra De Micheli. Assologistica ha dato immediato seguito all'incontro, come richiesto dalla ministra, con una lettera nella quale sono state avanzate richieste per fronteggiare il calo dei volumi nel settore portuale. In particolare, focalizzando l'attenzione sulla rivisitazione dei canoni

concessori sulla base dei minimi stabiliti con Decreto ministeriale, sull'annullamento dell'addizionale IRES per redditi derivanti dallo svolgimento di attività di concessione e sull'azzeramento delle accise dei combustibili per trazione utilizzati dai mezzi operativi portuali.

## AEREI, TRENI E SPOSTAMENTI

Da parte governativa, intanto, come è noto sono stati prorogati fino al 3 maggio i provvedimenti adottati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per far fronte all'emergenza sanitaria da Covid-19 e per contrastare la diffusione della malattia. La Ministra Paola De Micheli ha firmato, di concerto col Ministero della Salute, il Decreto che prolunga l'efficacia di alcune misure finalizzate ad una forte limitazione della mobilità delle persone sul territorio italiano e del trasporto dei passeggeri attraverso i diversi vettori e armatori. In estrema sintesi, ad esempio, nel settore del trasporto aereo, sono stati assicurati esclusivamente i servizi minimi essenziali e l'operatività dei servizi è limitata a un aeroporto per regione. Nel settore del trasporto ferroviario, invece, vengono garantiti i servizi minimi essenziali sia per le attività a mercato che per quelle svolte in base a contratti di servizio per la lunga percorrenza stipulati da Trenitalia con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con almeno una coppia di collegamento su ogni direttrice. Anche per quanto riguarda i servizi automobilistici interregionali, sono assicurati soltanto i servizi minimi essenziali.

Confermate invece le limitazioni dei collegamenti con le due isole principali, Sicilia e Sardegna, attraverso la sospensione del trasporto marittimo

dei viaggiatori, mentre continua ad essere assicurato esclusivamente il trasporto delle merci, possibilmente su unità di carico isolate non accompagnate.

## LA LETTERA DI ITALIA, FRANCIA E GERMANIA A FAVORE DEL TRASPORTO

Ad inizio dello scorso mese, il 3 aprile, i ministri Paola De Micheli, José Luis Ábalos Meco, Andreas Scheuer e Jean-Baptiste Djebbari hanno firmato una lettera congiunta al commissario UE ai Trasporti, Adina Valean. L'obiettivo di Italia, Francia, Germania e Spagna è stato quello di rappresentare un fronte unito nel chiedere all'Unione Europea misure forti e tempestive per fronteggiare l'emergenza sanitaria e ristabilire, il prima possibile, una connettività stabile nel settore trasporti, indispensabile per una resilienza alla crisi ma fortemente penalizzato dai contraccolpi socioeconomici. I ministri dei quattro Paesi hanno proposto alla Commissione di promuovere, con urgenza, l'adozione di misure forti per rispondere alle esigenze di breve e medio termine del settore trasporti, ricordando anche l'importanza di investire nella transizione ecologica e nella decarbonizzazione del settore, tra cui, tra i punti principali, la necessità di assicurare la prioritaria continuità del trasporto di tutte le merci all'interno dell'Unione Europea, in particolare la fornitura di beni essenziali quali i prodotti alimentari, farmaceutici/equipaggiamento medico, carburanti nonché di garantire che eventuali controlli sanitari alle frontiere interne dell'UE, ove necessari, siano

attuati in maniera proporzionata, trasparente, non discriminatoria e coordinata.

## BOTTA E RISPOSTA TRA MONDO DEL TRASPORTO E GOVERNO

L'urgenza della missiva è facile da comprendere: per il Governo e le categorie economiche sono settimane decisive. La giornata del 6 aprile ha forse rappresentato il clou del primo mese della cosiddetta "quarantena nazionale": nelle stesse 24 ore, infatti, sono arrivati importanti botta e risposta tra la Presidenza del Consiglio e i maggiori rappresentanti del comparto lavoratori. Mondo del trasporto *in primis*.

Cosa è successo? Il Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente **Giuseppe Conte** e del Ministro dell'economia e delle finanze **Roberto Gualtieri**, ha approvato un decreto-legge che ha introdotto le prime misure urgenti in materia di accesso al credito e il rinvio di adempimenti per le imprese. Il decreto interviene a sostegno delle imprese in difficoltà con misure specifiche su alcuni importanti ambiti: il primo è l'accesso al credito, il sostegno alla liquidità, all'esportazione, all'internazionalizzazione e agli investimenti, mentre il secondo si è focalizzato sulle misure per garantire la continuità delle aziende. Le misure adottate prevedono garanzie da parte dello Stato per un totale circa di 200 miliardi di euro concesse attraverso la società SACE Simest, del gruppo Cassa Depositi e Prestiti, in favore di banche che effettuino finanziamenti alle imprese sotto qualsiasi forma. In particolare, la garanzia coprirà tra il 70% e il 90% dell'importo finanziato, a seconda delle dimensioni dell'impresa, ed è subordinata a una serie di condizioni tra le quali l'impossibilità di distribuzione dei



dividendi da parte dell'impresa beneficiaria per i successivi dodici mesi e la necessaria destinazione del finanziamento per sostenere spese ad attività produttive localizzate in Italia. Una risposta a inderogabili esigenze che i più importanti rappresentanti avevano già illustrato nelle ore precedenti.

Tra questi si era espresso ai nostri microfoni, poche ore prima, proprio **Paolo Uggè**, presidente di Confrtrasporto, che aveva sollecitato il Governo: *"La credibilità di un governo si acquisisce se nei momenti difficili sa rischiare ed assumere decisioni coraggiose ed adeguate. Vietare sono in grado tutti. Assumere iniziative adeguate è dimostrare di saper interpretare i bisogni della Comunità che si governa"*.

Uggè ha fatto la fotografia della situazione dell'ultima settimana prima delle festività pasquali: *"La situazione legata alla diffusione del virus sembra far registrare dei miglioramenti che dovranno essere confermati. Se così, come speriamo sarà, si dovrebbe registrare una fase nella quale alcune attività riprenderanno, pur se con limitazioni e delle precauzioni. Il concetto che noi abbiamo nelle scorse settimane rappresentato, in linea con il suggerimento di Mario Draghi, sembra cominciare a far breccia in diversi rappresentanti ed opinionisti. Non sappiamo ancora come il Governo recepirà le proposte"*.

Già i primi giorni di aprile, infatti, Confrtrasporto aveva fatto pervenire al presidente del Consiglio ed ai ministri interessati, tra i quali ovviamente quella dei trasporti, le richieste minime che si ritengono indispensabili per affrontare questo periodo: *"Il tema centrale tuttavia è uno solo"*, spiega Uggè. *"Dare in fretta e senza ostacoli burocratici liquidità alle imprese. Questa è la chiave di volta che, nei*

*Paesi più avanzati, è stata già assunta: noi abbiamo messo in evidenza, pubblicando la comunicazione audiovisiva di un operatore, la situazione esistente in Germania"*.

## LE RISPOSTE

Una prima risposta è arrivata dal Governo, ma Uggè guarda avanti. La situazione mostra già criticità importanti. *"La fotografia è quella di un settore che sta soffrendo molto e che sta riducendo la propria presenza nei traffici nazionali e internazionali. Al 6 aprile, per dire, il calo del fatturato oscilla tra l'80 e il 90%. Ci sono due motivi fondamentali per questi dati. Il primo che stiamo perdendo mercato all'estero, i nostri mezzi sono stati sostituiti da altri Paesi senza ostacoli naturali o senza le misure di verifica presenti in Italia. Il secondo, quello per i traffici nazionali, invece è frutto della scelta delle imprese manifatturiere che hanno deciso di bloccare i sistemi produttivi. In tal senso si sono create anche situazioni particolari di disagio: ad esempio, abbiamo avuto committenti che hanno scritto agli autotrasportatori di pagamenti da effettuarsi solo l'anno prossimo. Naturale che molti abbiano deciso di fermare i propri camion di fronte a una prospettiva del genere"*, spiega Paolo Uggè.

## E LA FASE 2?

Per la fase 2, i cui tempi sono ancora incerti, Uggè anticipa la speranza di vedere *"misure intelligenti e che le operazioni di carico/scarico siano a carico del committente: se questo non è in grado, si lasci scendere dalla cabina l'autista nelle condizioni più sicure per la salute e più facili da applicarsi senza rigidità a carico del*

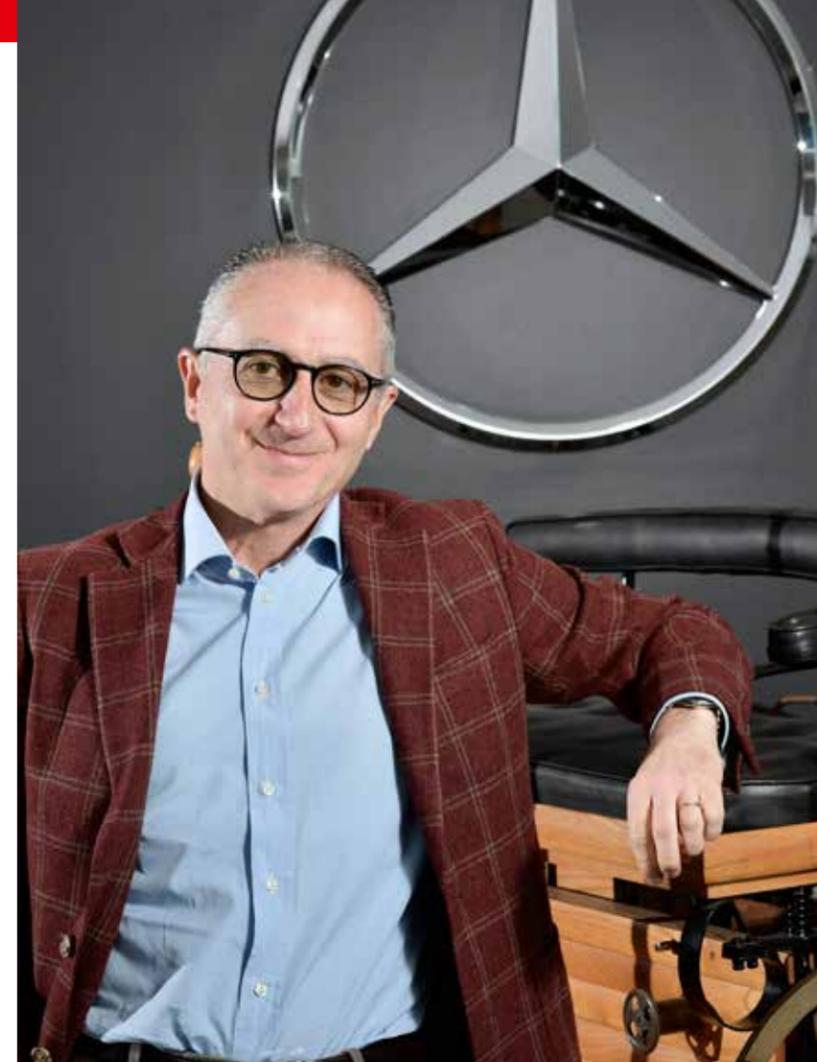
*trasportatore"*. Tra queste saranno necessarie tutte quelle misure che sono il corollario necessario per far riprendere le attività: dagli autogrill aperti alle forniture minime per garantire il sistema del trasporto.

*"Psicologicamente"*, illustra ancora Uggè, *"prevedo una ripartenza graduale: dal lato economico molte imprese piccole non riusciranno ad aprire e questo ci porterà ad affrontare il problema della garanzia dei servizi. Non bisogna dimenticare che la gomma è essenziale allo sviluppo economico, il rischio vero sarà non avere più realtà economiche"*.

**Come fare per evitarlo?** *"Liberiamo e contemporaneamente introduciamo norme severe e intelligenti per consentire una rapida ripresa delle attività"*, risponde il presidente di Confrtrasporto. *"Le verifiche vanno effettuate a posteriori. Già in questi frangenti abbiamo sicuramente perso contratti di appalto sui mercati internazionali. Ostacoli introdotti dai nostri competitori, interventi da parte di rappresentanti dei lavoratori che stanno ostacolando iniziative atte a favorire il proseguimento di attività. Politici che non trovano tra di loro l'intesa sugli interventi da realizzare. Non è che siete fuori di testa? Sentire certe dichiarazioni c'è da rabbrivire. Salario minimo a tutti invece che rilanciare le attività lavorative e turistiche. Non esiste altra strada – chiosa Uggè – che destinare risorse, facendo se necessario debito pubblico. La strada ci è stata ha indicata da signori che si chiamano Mario Draghi, Beppe Guzzetti e alcuni banchieri come Messina ed Ennio Doris. Forse è giunto il momento che la politica riprenda il ruolo che le compete. Ascoltate con intelligenza gli esperti ma la decisione spetta a voi"*, è l'appello di Paolo Uggè.

Un appello raccolto anche da altri cinque protagonisti del nostro settore, intervistati da Ferruccio Venturoli, vicedirettore di questo giornale e che trovate in queste pagine in ordine alfabetico. #

Paolo Uggè, presidente di Confrtrasporto.



## NUOVI PROGRAMMI E NUOVI MODELLI

**A**bbiamo visto che in un momento così difficile il trasporto si è ben comportato: ha retto, di fatto, le sorti del Paese. Dunque, da una parte piccole e grandi aziende, autisti e padroncini, che hanno dato il massimo, ma dall'altra i Costruttori che, anche se hanno assicurato l'assistenza ai propri clienti, hanno anche interrotto la produzione, con danni economici e gestionali difficilmente quantificabili. È Dario Albano, Managing Director Vans di Mercedes-Benz Italia a raccontarci come vive un grande costruttore questo momento. *"La rete Mercedes – dice Albano – ha funzionato quasi a pieno regime e, comunque, è stata sempre a disposizione dei clienti; come Casa madre, noi abbiamo contatti continui con i nostri concessionari, perché sono loro che si rapportano con i clienti"*.

### Un momento cruciale per l'automotive

Questa crisi cade in un momento cruciale per l'industria automotive, perché da una parte bisogna spingere sulla tecnologia elettrica e dall'altra rendere sempre più sostenibile

l'endotermico. Il timore è che questa situazione costringa i Costruttori a modificare determinati programmi, senza pensare poi a quale sarà il costo di aver fermato gli stabilimenti. *"Non credo che i programmi delle grandi aziende debbano essere rivisti – dice ancora Albano – forse potranno esserci ripercussioni nel breve periodo, per la chiusura di alcuni stabilimenti. Per noi i programmi restano tali. Quindi, tutto il processo di sviluppo delle gamme elettriche continua assolutamente invariato. Dopo il Vito elettrico, a breve, arriverà l'EQV, la Classe V elettrica e dopo l'estate toccherà allo Sprinter. Parlando delle perdite dovute all'arresto della produzione – riprende il manager di Mercedes-Benz – non saranno terribili; il vero bagno di sangue ci sarebbe stato proprio nel caso che la produzione non fosse stata fermata immediatamente. Non c'è cosa peggiore di stabilimenti che continuano a produrre quando nessuno compra. Credo che le nostre produzioni siano state bloccate in maniera tempestiva; prima per due settimane, poi portate a quattro. Vedremo..."*

**DARIO ALBANO**  
Managing Director  
Mercedes-Benz Vans Italia

### Una bassa competitività a livello europeo

Da parte di qualcuno si avanza l'ipotesi, la speranza, che questa crisi possa essere un trampolino per un nuovo "miracolo italiano". *"Ci sono due tendenze – risponde Albano – per così dire, contrapposte: da una parte c'è la voglia di fare, di lavorare, di riprendere a costruire, di confidare nella nostra fantasia, nella nostra elasticità; dall'altra bisogna fare i conti con i numeri, soprattutto in rapporto agli altri Paesi europei. Quello che ci affligge è un pesante debito pubblico, noi paghiamo più interessi rispetto ad altri Paesi e questo ci porta a una più bassa competitività, perché il nostro denaro costa di più. Siamo, insomma meno competitivi. Poi c'è la burocrazia – continua Albano – molte Aziende lamentano la troppa burocrazia necessaria, per esempio, per impiantare un'attività. Una cosa che di fatto limita la libertà imprenditoriale. Non dimentichiamo poi, che questo fermo totale sta portando a un problema di liquidità. Comunque, ripeto, la volontà c'è, l'italiano è creativo ed elastico e riesce sicuramente a gestire meglio di altri le situazioni critiche"*.

### Cambieranno le abitudini

Questa crisi probabilmente cambierà il comportamento dei consumatori e, forse, la tipologia dei veicoli, cioè ci saranno nuove e diverse richieste da parte dei clienti? *"Assolutamente sì – risponde – dialogando con i clienti ci rendiamo conto che anche quelli che in questo momento stanno crescendo tanto, per esempio nel grocery o i corrieri, hanno la necessità di rivedere i loro programmi, il loro modello stesso e di convertirlo in maggiori servizi verso il cliente. Secondo me la chiave per la crescita è insistere profondamente sulla digitalizzazione, molte aziende si stanno attrezzando per questo e molte si pentono di non averlo ancora fatto. Guardando al mercato futuro ci sarà un boom dei veicoli a temperatura controllata perché il delivery del food, e del fresco in particolare, è in grande sviluppo. Da qui all'elettrico il passo è breve e stiamo lavorando proprio per rendere l'elettrico fruibile anche per questa tipologia di trasporti"*. # FV





**MIHAI DADERLAT**  
General Manager IVECO  
Mercato Italia

“IVECO ha affrontato e sta affrontando questa emergenza con una completa assistenza per i clienti, anche se con le officine a personale ridotto per ottemperare alle norme sanitarie; ci sono anche alcuni servizi sviluppati e implementati proprio in fase di emergenza come, per esempio, l'assistenza a domicilio del cliente. Da un punto di vista commerciale, purtroppo, la situazione è molto critica perché chi potrebbe pensare, in questo momento, a comperare un camion?” Così Mihai Daderlat, general manager di IVECO Mercato Italia, ha risposto a chi gli chiedeva come un grande Costruttore possa resistere alla più grande emergenza sanitaria dal dopoguerra. Va da sé che queste “strategie”, messe in pratica per fronteggiare la crisi, potrebbero, anzi, saranno sicuramente trasportate almeno all'immediato dopo Coronavirus. “Sicuramente – dice Daderlat – dovremo modificare molte cose, dalle strategie di vendita alle offerte di assistenza programmata, per entrare in sintonia con delle aziende che, anche se sono riuscite a resistere, hanno subito sicuramente pesanti contraccolpi dal punto di vista economico. Anche se IVECO non cambia assolutamente i suoi programmi né di sviluppo tecnico né di marketing”.

#### Capire i reali confini della crisi

Anita parla di un calo dei volumi delle merci trasportate che si aggira tra il 60 e il 70% con differenze notevoli tra Nord e Sud. “Sono le stesse differenze – riprende il general manager IVECO – che stiamo riscontrando anche noi, per esempio, nella vendita dei

## GLI SCENARI POSSIBILI

nostri ricambi nelle officine: -60% a Nord, -30% a Sud. Per cercare di capire meglio la situazione abbiamo monitorato, attraverso la nostra Control Room, un campione di circa 2mila veicoli pesanti, di tipologie diverse; i dati che stiamo raccogliendo non sono davvero entusiasmanti. Per quanto riguarda i trasporti a corto raggio, stiamo riscontrando il 57% di veicoli fermi e, nel 25% di quelli in movimento, c'è un calo del chilometraggio dell'80%. Va un po' meglio, per modo di dire, nel medio raggio con il 26% di veicoli fermi e con il 44% dei veicoli in movimento che hanno avuto un calo di percorrenza del 60%. Infine, le aziende del lungo raggio; queste lavorano quasi in modo normale: solo il 4% dei veicoli resta fermo, con il 55% dei mezzi che perde il 15% del chilometraggio. Dunque, il trasporto sulle lunghe distanze, non starebbe subendo nessun contraccolpo”.

#### Una fotografia difficile

IVECO, dunque, monitorando i propri veicoli, ha tentato di scattare una fotografia della situazione attuale, fotografia, peraltro, che qualcun altro vede diversa; anzi, c'è chi si dichiara, ancora, impossibilitato a dare un'opinione realistica sulle dimensioni della crisi, tanto è a macchia di leopardo. Se non si riesce a realizzare una fotografia, tanto più sarà difficile stilare una previsione per il post emergenza. “In effetti – riprende Daderlat – è molto difficile; noi stiamo lavorando attualmente su tre macro previsioni, che non possono e non devono essere prese, però, come verità assoluta”.

#### Si lavora su modelli ipotetici

Dunque, sono tre previsioni possibili per il trasporto. Daderlat non ci dice chi le ha stilate e in base a quali parametri ma, dette da lui, non sembrano certo parole buttate lì per caso. “Abbiamo detto – riprende ancora Mihai Daderlat – che abbiamo tre tipi di previsioni con tre scenari diversi come tempi di realizzazione. Lo scenario ‘V’ è il migliore, quello che tutti vorremmo che si avverasse. Prevede una caduta repentina e profonda (la stanghetta di sinistra della V), di tre mesi, ma con una risalita altrettanto repentina (la stanghetta di destra della V). Questo scenario prevede il ritorno alla normalità prima della fine dell'anno, un tempo che si aggira intorno ai sei mesi e che porterebbe a un impatto negativo del 25%. È considerato, va detto, un po' troppo ottimistico. Io personalmente penso che lo scenario ‘U’ sia quello più realistico: prevede un anno di tempo perché ha una discesa veloce e verticale ma meno profonda, un periodo di assestamento un po' più lungo, per poi risalire anche stavolta in maniera veloce. Diciamo che in questo caso la ripartenza può stabilirsi a marzo 2021 con un impatto del 30-40%. L'ultimo – conclude – lo scenario ‘L’ è quello che non vorremmo vedere: una discesa repentina e una lunga fase di assestamento in basso (la stanghetta orizzontale della L), che vedrebbe i primi segnali di ripresa non prima di un anno e il ritorno alla normalità molto più in là. Qui l'impatto sarebbe davvero pesante: il 60% in meno rispetto ai valori pre-Coronavirus. Ma io sono ottimista”. # FV

## UN SETTORE ASSOLUTAMENTE STRATEGICO

“Il settore dei trasporti e della logistica è il settore dei settori, vuol dire che è un comparto fortemente strategico per il PIL, per l'economia in generale del nostro Paese e ora ha mostrato di avere anche una forte valenza strategica per la sicurezza nazionale”.

Così Franco Fenoglio, presidente di Scania Italia e della Sezione Veicoli Commerciali e Industriali di UNRAE, ma soprattutto personaggio tra i più addentro alle “cose” del trasporto, di cui è da sempre un appassionato paladino; chiedergli dunque il suo parere sul momento che sta vivendo il trasporto è come scatenare un fiume in piena. “Per anni – riprende – le vicende del trasporto non hanno interessato i politici e quindi neanche i mass media. Per anni sono stati chiesti interventi strutturali ma con pochissima fortuna. Il Coronavirus, tra le tragedie che ha scatenato, ci ha fatto un favore, perché per la prima volta al settore è stato riconosciuto un valore e un ruolo nell'economia italiana: l'opinione pubblica ha scoperto che se si fosse fermato il trasporto si sarebbe fermato il Paese. Gli autisti, addirittura i meccanici delle officine, per la loro abnegazione sono stati assimilati, da qualcuno, ai medici e agli infermieri”.

#### Provvedimenti tampone

In una situazione critica per tutta l'economia, quella del trasporto non è da meno, con alcuni settori come il cantiere o il petrolifero completamente fermi. Come fermi sono i concessionari delle varie Case, che a marzo hanno registrato una perdita del 40%.

“Alcuni settori come l'alimentare e il farmaceutico hanno continuato a lavorare anche se la grande disorganizzazione non ha permesso di ottimizzare il lavoro. Le prime mosse del governo sono positive; la moratoria dei pagamenti è un'ottima cosa e dà un po' di fiato alle imprese, ma servono aiuti veri, perché bisogna rendersi conto che questo



**FRANCO FENOGLIO**  
Presidente UNRAE Veicoli industriali e commerciali

provvedimento è solo un tampone all'emergenza attuale e che a settembre, quando, speriamo, sarà tutto finito, inizieranno i veri problemi di cassa. Tra sei mesi le imprese verranno sommerse dai costi di gestione: stipendi, assicurazioni, rate di leasing, gasolio e a questo punto dovranno essere aiutate, perché se arrivano con un pregresso di pagamento di sei mesi tutti insieme, in pochi ce la faranno e rischiamo che chiudano aziende sane, ma prive di liquidità e che il loro posto venga preso da trasportatori stranieri che vengono letteralmente a conquistarci”.

#### Interventi strutturali

Dalle parole del presidente di UNRAE sembra di capire che sta pensando a interventi da parte del governo che siano decisamente più importanti, che siano strutturali, che possano permettere alle aziende di uscire dal guado con moratorie, possibilità di spalmare i debiti in 6 o 10 anni, accesso al credito, agevolazioni fiscali. “E non sarebbe neanche male – riprende Fenoglio – se il governo erogasse quegli incentivi del 2017, del 2018 e del 2019 ancora e inespugnabilmente bloccati da qualche parte. Perché una cosa va detta: bisogna mantenere quello che si promette, soprattutto a chi fa una vita di sacrifici”.

#### Un calo preoccupante

Dunque tra settembre e ottobre si decideranno molti destini delle aziende italiane; qualcuno dice che il 40% di queste potrebbe chiudere o lasciare il Paese dove, va ricordato, l'86% delle merci viaggia su gomma. Abbiamo parlato di aziende di trasporto ma non dei Costruttori delle loro reti in Italia. È ovvio che in questo momento nessuno si sogna di acquistare un veicolo industriale e i concessionari sono più o meno deserti.

“Chiuderemo l'anno – dice Fenoglio – con una percentuale oscillante tra il -30 e -40%; a marzo i veicoli pesanti hanno segnato un -40% e il primo trimestre ha chiuso con un -12,1%. Naturalmente tutto è legato alla durata della paralisi, compresa la sopravvivenza delle nostre reti di vendita e assistenza che può rischiare il crack con un 20-30% di aziende coinvolte”.

Trasporto e futuro, cosa dovrebbe cambiare? “Senza fare voli pindarici, io punterei su due cose, un'armonizzazione dei sistemi di trasporto – conclude Franco Fenoglio – con uno sviluppo vero di mare, ferro, aereo e soprattutto dei sistemi di collegamento tra loro. L'altra cosa che mi piacerebbe è che il trasporto fosse unito, basta con la frammentazione che toglie potere contrattuale: una sola voce, un solo interlocutore, forte e deciso”. # FV





CLAUDIO FRACONTI

Presidente FAI Milano-Lodi-Monza-Brianza

## OBBLIGATORIO PUNTARE SULL'AGGREGAZIONE

Recentemente è circolata l'opinione di uno studioso del CNR che, in base a complicati modelli matematici, avrebbe stabilito che la propagazione del virus è avvenuta lungo le grandi direttrici; ha cioè viaggiato in autostrada. Non abbiamo motivi di dubitare del parere di chi ha studiato la situazione, fatto sta, però, che viaggiare sulle grandi direttrici, quelle che portavano proprio nelle "zone rosse", deve essere stato piuttosto pericoloso. Eppure, migliaia di autisti lo hanno fatto ogni giorno, per portare tutto quello di cui la gente aveva bisogno, dal latte per i bambini alle medicine. Si tratta di uomini e donne che nonostante il gravissimo rischio di contrarre il virus hanno lavorato e lavorato tanto. Ne parliamo con Claudio Fraconti, sia nella sua veste di presidente di Fai Milano-Lodi Monza Brianza, ma soprattutto come esperto imprenditore del settore.

### Assenteismo bassissimo

"Nonostante la situazione gravissima – dice Fraconti – e il pericolo insito nel lavoro svolto in quelle zone, la percentuale di assenteismo, in questo periodo, è stata ed è ancora bassissima, una dimostrazione di attaccamento al lavoro e di professionalità davvero encomiabili. Eppure – continua – la vita dei camionisti, soprattutto di quelli che fanno l'estero o le lunghe tratte, nei giorni clou della pandemia è stata durissima, dai comportamenti davvero deprecabili alla frontiera austriaca che



hanno causato file anche di venti chilometri, alle decisioni a volte davvero incomprensibili dei nostri governanti, che hanno fatto chiudere le aree di servizio alle 18.00 negando anche il minimo comfort a chi vive sulla strada. Per fortuna siamo intervenuti in tempo facendo rivedere quella situazione".

Insomma, l'autotrasporto sembra aver fatto una grande figura, un settore che, insieme alla logistica ha funzionato a dovere e ha permesso al Paese di continuare a vivere, nonostante le ataviche crepe di una filiera largamente migliorabile.

### Cambiamenti inevitabili

A proposito di miglioramenti, cosa dovrà cambiare per il trasporto dopo il Coronavirus? "I cambiamenti saranno fondamentali, saranno decisivi e irrinunciabili – dice il presidente Fraconti – perché nulla, credo in nessun

settore, sarà come prima. Il nostro modello di trasporto non può reggere più, è vecchio, c'è bisogno di aggregazione, di capitalizzazione. Alla fine di questa emergenza ci accorgeremo che tante aziende purtroppo non riusciranno a riprendersi, saranno naturalmente quelle più piccole, quelle meno strutturate; e molte di queste si pentiranno amaramente di non aver provveduto a cambiare il proprio modello di business. Ma non è solo il trasporto a dover fare un salto di qualità, c'è la logistica che deve sburocratizzarsi, deve diventare più agile".

### Insegnamenti importanti

La storia insegna che dai grandi eventi epocali, dai grandi cambiamenti, qualcosa si impara sempre. "Certo, si imparano tante cose, meglio, si impara a riflettere su tante cose. In questo momento me ne vengono in mente due: innanzitutto che non si può delocalizzare le produzioni soprattutto verso un Paese come la Cina, bisogna riportare qualcosa a casa e da questa considerazione ne arriva un'altra. Volevano chiudere le acciaierie di Taranto? Bravi! Cessare una produzione decisamente strategica, per poi andare a bussare ancora ai cinesi o ai turchi. Ecco credo che queste due considerazioni dicano tutto!".

### Previsioni impossibili

Dunque, la pandemia ci lascia con le ossa rotte e con alcune consapevolezza. Ma ora la domanda è: ci lascia anche qualche speranza? Qualcuno azzarda ipotesi fantasiose: la nostra proverbiale elasticità e voglia di fare, insieme con quello che abbiamo imparato, potrebbe servirci da trampolino verso un nuovo "miracolo Italiano". Ci si può sperare o no, ma al di là del "miracolo" ce la faremo?

"Fare previsioni – risponde Fraconti – non solo è difficile, ma anche azzardato, perché le sfaccettature di questa crisi sono talmente tante che solo capirne i reali confini risulta difficile per tutti. Comunque, io sono ottimista. Gli ultimi mesi dello scorso anno e i primi due di quest'anno per la mia azienda (la TRIAL Srl, di Sesto San Giovanni, n.d.r.) sono stati piuttosto positivi. Prima della crisi sentivo 'odore' di ripresa. Io ci spero, perché no?". # FV

## UN'OCCASIONE DA NON PERDERE

"La prima cosa da dire è che fino a pochi mesi fa la parola 'logistica' esprimeva un concetto per i più abbastanza vago; oggi non solo è al centro di un'infinità di discorsi, ma la gente è consapevole che la logistica è un servizio necessario, indispensabile e strategico per la società. Al pari dell'energia, dell'acqua potabile o delle comunicazioni".

A parlare è Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council, convinto che da questa tragedia possa uscire, per la filiera del trasporto e della logistica, anche qualcosa di positivo.

"Questa crisi – dice – ci dà l'incredibile possibilità di presentarci, diciamo così, con il vestito buono: Non dobbiamo sprecare quest'occasione. Il settore della logistica è stato il primo su cui è stato implementato l'accordo tra governo e parti sociali, sia datoriali che sindacali, sui tempi di lavoro durante il Coronavirus. Rispetto ad altre filiere, portiamo a casa la capacità di essere resilienti, perché ci siamo subito messi in sicurezza. Ora quello che dovremo fare è contribuire a limitare le occasioni di scambio tra persone".

### Sburocratizzazione e digitalizzazione

Per Massimo Marciani, a questo punto si apre il grande tema della sburocratizzazione e della digitalizzazione. Quello che auspica è un salto di qualità, trasformando la logistica di prima del Coronavirus, che definisce "decisamente precaria", in una logistica con molti meno passaggi, verifiche e controlli e più trasparenza nella procedura.

"Per arrivare a questo – riprende – prima di tutto serve la sburocratizzazione di tutte le verifiche, sia per le merci che arrivano nei porti, negli interporti e negli scali ferroviari, sia per quelle da consegnare al destinatario finale. Naturalmente senza trascurare due cose imprescindibili: i diritti dei lavoratori e la normativa antitafia".

Secondo il presidente di FLC, lo stato dovrebbe aiutare le

aziende sane a lavorare meglio, a essere sempre più competitive; e questo soprattutto in un momento in cui ci si sta accorgendo di quali e quanti siano i limiti del modello della delocalizzazione della produzione e della logistica just in time messo in atto finora. "Abbiamo visto – dice ancora – che se questo delicato sistema di 'vasi comunicanti' viene appena alterato, salta davvero tutto. Quindi al Governo io chiederei di ridurre assolutamente le verifiche non necessarie e rendere digitali quelle necessarie, perché con i sistemi di blockchain oggi possono essere assolutamente sicure".

### Sfruttare l'abbrivio

Anche se la filiera, come immagine, ne sta uscendo vincitrice, come gran parte dell'economia italiana ha le ossa rotte. L'interrogativo sta nel capire come possa il settore riproporsi, considerando sempre i nostri atavici problemi di costo del lavoro e senza pensare a una forte delocalizzazione, come per esempio sta facendo la Germania il cui trasporto e in gran parte in mani polacche...

"Oppure – ribatte – spingere il più possibile sull'automazione. Penso a veicoli a guida autonoma, a sistemi di intelligenza artificiale, di machine learning, tutti sistemi in grado di ridurre i costi del lavoro e aumentare la competitività grazie alla qualità che possiamo mettere in campo. La sfida è proprio quella di spostare il costo del lavoro sull'automazione. Ci vuole uno scatto di reni, dobbiamo sfruttare l'abbrivio, aiutare le aziende del comparto a crescere, aiutando anche il passaggio generazionale, facendo in modo di portare la mentalità giovane, manageriale e digitale in sella".

### Una normalità diversa

Ma quando torneremo alla normalità? "La 'nuova normalità' che sarà comunque diversa



MASSIMO MARCIANI

Presidente Freight Leaders Council

da quella di prima – risponde – non tornerà prima di un anno. E non possiamo neanche dirlo con un minimo di sicurezza, perché tutte le teorie e i modelli economici conosciuti e seguiti sino a oggi non riescono a interpretare quello che sta succedendo. Negli Stati Uniti – conclude – stanno usando supercalcolatori in rete per cercare di trattare i dati con il concetto del machine learning, la macchina che analizza il dato, lo interpreta e prende altri dati per continuare a interpretare. Ma i risultati non arrivano". # FV