Un ecosistema favorevole per accompagnare la transizione

I RISULTATI DI UNA SURVEY – FRUTTO DELLA COLLABORAZIONE TRA RSE E ALIS – PER ILLUSTRARE COME LE AZIENDE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA SI PREPARANO AD AFFRONTARE LA SFIDA DELLA TRANSAZIONE ENERGETICA. IL COMPLESSO RAPPORTO TRA OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ E REALTÀ E ASPETTATIVE DEL SETTORE

mobilità / infrastrutture

di Marco Borgarello e Federica Savini, *RSE*

Per soddisfare gli obiettivi di un progressivo abbandono delle fonti fossili sino al consumo *quasi zero*, sarà necessaria una vera rivoluzione che richiederà un cambio di paradigma nel modo di produrre e di consumare. E per il settore del trasporto delle merci e della logistica questo passaggio non sarà privo di difficoltà.

Anche di questo si è parlato in occasione di *LETExpo 2022, Logistics Eco Transport*, l'evento fieristico su logistica, trasporti e intermodalità sostenibile, organizzato da ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) in collaborazione con Veronafiere, durante il quale sono stati presentati i risultati di una survey, organizzata da RSE con ALIS, per valutare il *sentiment* verso il tema della transizione energetica e per comprendere come le aziende del settore si stiano predisponendo ad affrontare tale sfida.

L'indagine, che prosegue l'esperienza sul tema della sostenibilità del 2021, vuole rappresentare una sorta di cartina tornasole del complesso rapporto tra obiettivi di sostenibilità e realtà e aspettative del mondo del trasporto e della logistica, un comparto così capillarmente diffuso sul territorio e strategico per lo sviluppo economico del Paese.

La survey fa riferimento all'intero mondo ALIS che – con oltre 1.800 realtà e aziende associate, per un totale di oltre 210.000 lavoratori, un parco veicolare di oltre 135.000 mezzi e 40 miliardi di euro di fatturato aggregato – ha i numeri per fornire una fotografia

> **Per il 66 per cento degli intervistati i cambiamenti climatici sono una realtà con cui confrontarsi, il 33 per cento ne percepisce l'importanza con un atteggiamento attendista mentre solo l'1 per cento ritiene che non siano un problema**

significativa e rappresentativa del settore.

Dall'analisi deriva che il campione di indagine è costituito per il 70 per cento da aziende del mondo degli autotrasportatori e, per la restante fetta, da quelle dei servizi e spedizioni, logistica, trasporti ferroviari e marittimi.

In termini di dipendenti e fatturato, nel campione sono presenti grandi aziende del trasporto e della logistica e una significativa compagine di aziende con una minore forza lavoro e, coerentemente, con fatturati più ridotti. (**Figura 1**)

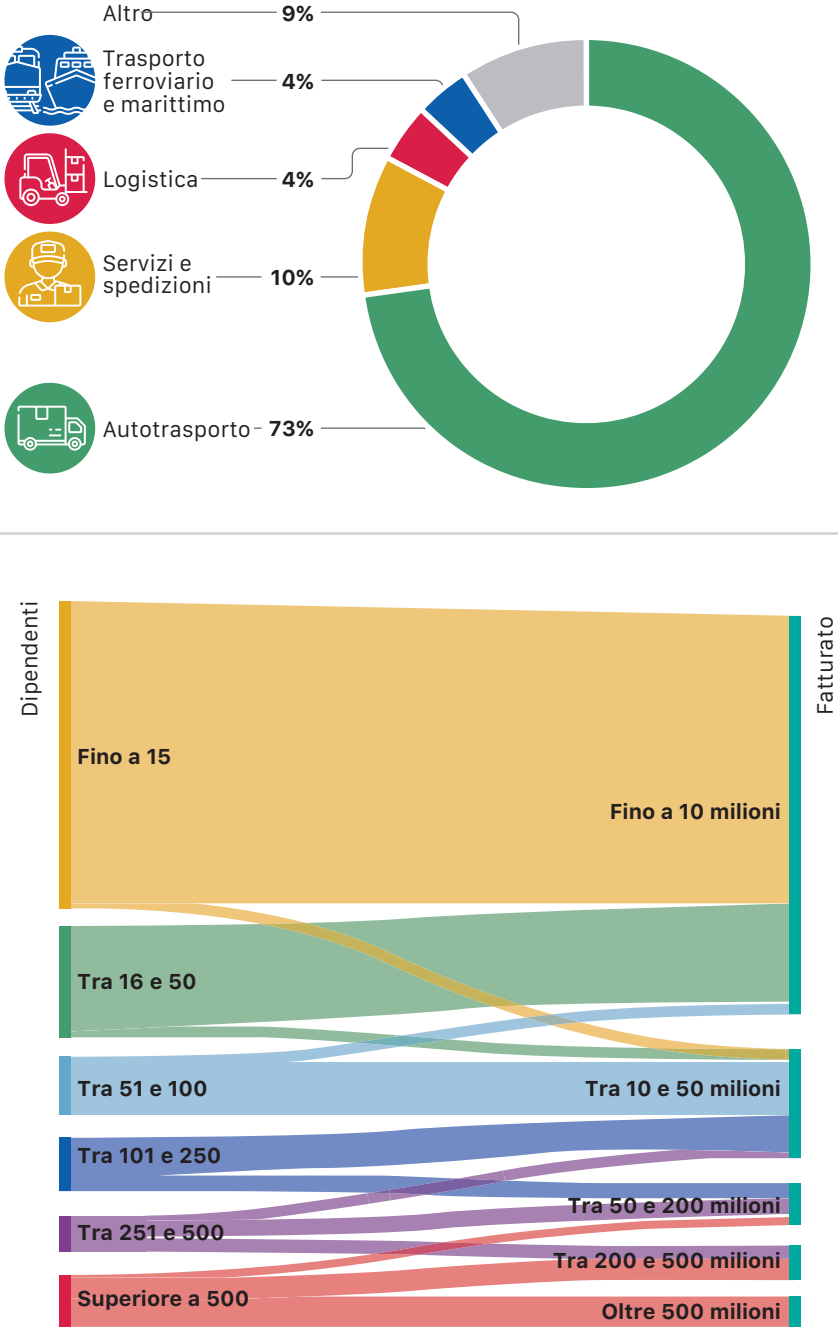
In termini di parco circolante, in questo caso riferito al settore dell'autotrasporto, vi è una prevalenza di automezzi alimentati a diesel (82 per cento), quasi esclusivamente euro 6 e 5, ma anche una fetta di mezzi alimentati con fonti *green*: elettrico nel caso di veicoli leggeri, GNL e biocarburanti nel caso di mezzi pesanti.

Ma come si rapportano queste aziende rispetto all'importante tema dei cambiamenti climatici?

Per il 66 per cento degli intervistati c'è la consapevolezza che i cambiamenti climatici siano una realtà con cui confrontarsi e alla quale adattarsi, in quanto problema di rilevanza globale. Il 33 per cento ne percepisce l'importanza, ma con un atteggiamento di prudenza e attendista mentre solo l'1 per cento ritiene che non siano un problema.

Passando dal problema alla soluzione, la risposta appare più nitida: per il 90 per cento delle aziende, il percorso di transizione è una necessità e un'opportunità: c'è una visione positiva nel medio e lungo periodo sull'economia, ma non si nasconde che nel breve le aziende dovranno affrontare notevoli costi per adeguarsi. Per il 4 per cento del campione, il timore dei significativi costi che tale transizione comporterà oggi sembra prevalere sulla visione a lungo termine, mentre il 6 per cento degli intervistati vede altre priorità su cui concentrarsi. Peraltro, questo atteggiamento a due orizzonti – del contingente e della visione a medio temine – sembra essere un

Figura 1 **I numeri della survey: tipologie di imprese coinvolte e rappresentatività in termini di fatturato e forza lavoro**



elemento di fondo che caratterizza l'intera indagine.

Un altro aspetto indagato è il rapporto costi-benefici della transizione. Prevalgono i vantaggi che sono ravvisati, dal punto di vista dell'imprenditore, come opportunità. Le misure connesse alla transizione determineranno, complessivamente, benefici di efficientamento che si tradurranno in un complessivo miglioramento ambientale per la collettività, ma anche come un ritorno per le imprese che vedranno ridursi i costi della logistica e avranno maggiori opportunità di business. Le minacce riscontrabili, tuttavia, sembrano essere viste all'esterno del perimetro aziendale e fanno riferimento alla italica sfiducia verso le istituzioni nella capacità di realizzare un ecosistema di regolazione e di infrastrutture favorevole e opportuno al cambiamento, con la preoccupazione di fondo che tale trasformazione richiederà, comunque, un costo significativo.

Nella domanda sui rischi e fattori, anche qui si ritrovano i due aspetti già evidenziati: una visione a lungo e breve termine. La prima fa ritenere che i fattori che potranno fare la differenza saranno l'avanzamento tecnologico, lo sviluppo della logistica e la volatilità dei prezzi. Mentre, con *l'occhio del contingente*, emergono le problematiche dell'oggi, la difficoltà del post pandemia, la mancanza di autisti e operatori e l'aumento del costo del trasporto. Fra le minacce troviamo, anche se sottotraccia, il tema degli equilibri geopolitici; fattore che, alla luce delle gravi preoccupazioni connesse al conflitto in Ucraina, presumibilmente oggi occuperebbe le prime posizioni.

A lungo termine i fattori che potranno fare la differenza saranno l'avanzamento tecnologico e lo sviluppo della logistica. Guardando all'oggi, tra le problematiche emergono la difficoltà del post pandemia, la mancanza di autisti e l'aumento dei costi

Un altro aspetto sulla visione del futuro è legato al quesito "come cambierà la domanda delle merci?". Emerge come considerazione di fondo che, per nessuno degli intervistati "non cambierà nulla". Per la maggior parte, infatti, si modificherà la filiera logistica come necessità legata alla crescente attenzione ai temi ambientali e vi saranno effetti indotti dai cambiamenti comportamentali degli utenti, quali lo sviluppo dell'e-commerce e una maggiore flessibilità nei servizi.

Terminata la fase di indagine sul *sentiment*, la survey approfondisce l'aspetto delle soluzioni, ovvero quali tecnologie e misure saranno le protagoniste del futuro.

La prima misura che le aziende vedono come soluzione, e che in parte hanno già avviato, è quella dell'efficientamento dei mezzi. Analizzando, infatti, le aziende che nel corso degli ultimi cinque anni hanno rinnovato il proprio parco circolante, di queste la metà ha provveduto al rinnovo del 70 per cento del proprio parco, mentre la restante metà ha rinnovato fra il 50-70 per cento e tra il 30-50 per cento.

La visione verso il futuro, poi, si estende al tema della digitalizzazione, alla logistica 4.0 e allo sviluppo delle infrastrutture.

Il primo aspetto coinvolge le opportunità della digitalizzazione, che consente di fornire una serie di servizi per rendere i trasporti energeticamente più efficienti, ridurre i costi e favorire la sicurezza. Nella narrazione degli intervistati prevalgono i temi dei cronotachigrafi smart, dei veicoli a guida autonoma e lo sviluppo di piattaforme per il monitoraggio e la condivisione

Figura 2 **Il parco mezzi**

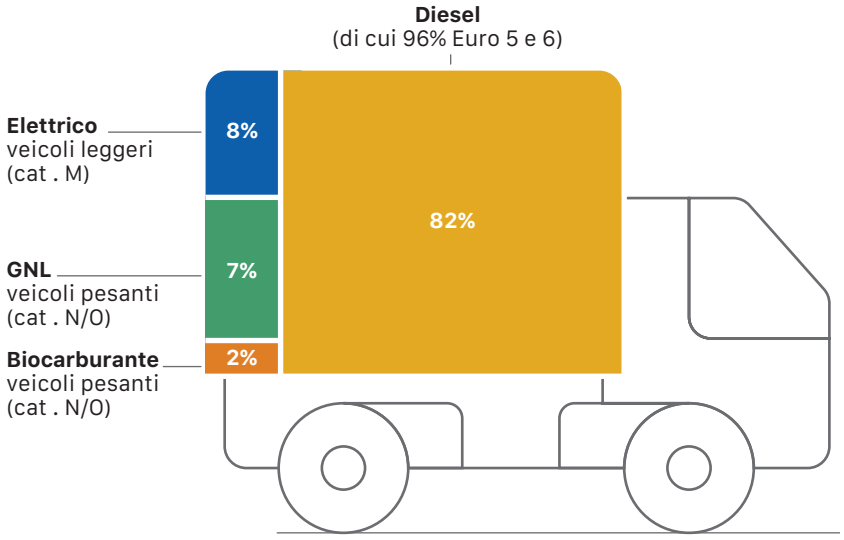
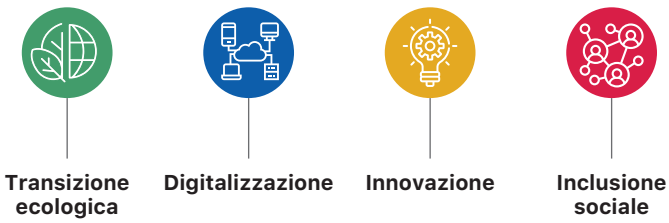


Figura 3 **Gli elementi chiave per il successo della transizione del settore**



dati. Connesso a questo aspetto vi è quello dello sviluppo di una logistica 4.0, che sappia migliorare l'accessibilità alla intermodalità, i collegamenti dell'ultimo miglio e favorisca la razionalizzazione dei flussi logistici e l'ottimizzazione di *supply chain* e magazzino.

Infine, non manca il tema delle infrastrutture. Il futuro passerà dall'elettrificazione dei porti, dall'interconnessione fra snodi logistici e dalla infrastrutturazione, per favorire il passaggio a combustibili alternativi come i biocarburanti e i combustibili sintetici, il vettore elettrico e l'idrogeno.

Ma le tecnologie dovranno essere accompagnate anche da opportune strategie e azioni. Internamente alle aziende, si dovrà sviluppare una differente cultura organizzativa e strategica del lavoro, mentre esternamente saranno fondamentali una serie di leve che chiamano in causa le Istituzioni, con la definizione di chiari indirizzi strategici, con misure infrastrutturali e con l'integrazione del trasporto intermodale.

Una sfida, dunque, impegnativa da affrontare, ma con qualche segnale di speranza e di concretezza nei disegni del Pnrr (Piano nazionale ripresa resilienza) apprezzati dagli intervistati, in particolare nei punti relativi ai temi del potenziamento dei porti e delle reti di interporti e aeroporti, e del rafforzamento della mobilità elettrica.

In conclusione, dalla *survey* emerge che è in atto un processo di transizione energetica che le aziende del campione percepiscono, in larga misura, come una necessità e una opportunità.

Non sarà un percorso semplice: vi sono molte minacce e variabili in gioco che potranno creare barriere e difficoltà, ma si riscontra la convinzione che il successo della transizione del settore sarà legato a una serie di condizioni al contorno.

In primis, la capacità di creare delle opportunità di sostituire i combustibili fossili con altre tipologie alternative, sia in termini di vettori energetici che di infrastrutture, ma anche la digitalizzazione del settore, sia nelle fasi di trasporto sia della logistica. A questo si aggiunge una maggiore intermodalità, per creare ulteriori sinergie e ottimizzazioni fra le diverse forme di trasporto e, infine, la capacità delle Istituzioni di fornire indicazioni chiare e sostenibili e creare un ecosistema favorevole di azioni e misure in grado di accompagnare gli operatori lungo il percorso.