



**SCIENZA E INDUSTRIA :
LE NUOVE TECNOLOGIE PER LA
VALORIZZAZIONE DELLE PMI.**

7 appuntamenti
febbraio - maggio 2022

**PROSPETTIVE PER L'INDUSTRIA FERROVIARIA PIEMONTESE
ED EUROPEA DERIVANTI DA RINNOVATE ESIGENZE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA**

**06
APRILE
2022**

in collegamento on line
con il **Politecnico di Torino**
ore 17.30 - 19.30

Enzo Pompilio D'Alicandro

Presidente e AD di Mole scpa

AD di Sito Logistica scpa

Sito Logistica s.c.p.a.



MOLE
LOGISTICA

Prospettive per l'industria ferroviaria piemontese ed europea derivanti da rinnovate esigenze dei trasporti e della logistica.

La Conferenza porrà un accento particolare sulle competenze ferroviarie della ns Regione e come queste, in molti casi, rappresentano dei veri centri di eccellenza a livello mondiale.

*Al tempo stesso la transizione digitale ed ecologica affiderà al ferroviario obiettivi ambiziosi, essendo per definizione una modalità di trasporto "green", e **molto ci sarà da fare per raggiungere gli obiettivi europei di switch dal trasporto su gomma a quello su rotaia, particolarmente per le merci.***

*Si sottolineerà altresì come il ns territorio ha un bisogno estremo di crescere e **nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione, entro il 2030.***

La corretta coniugazione di questi vari fattori tra di loro potrà certamente rappresentare un enorme opportunità per le imprese del ns territorio.

Sito Logistica s.c.p.a.

MOLE
LOGISTICA

Molto ci sarà da fare per raggiungere gli obiettivi europei di switch dal trasporto su gomma a quello su rotaia, particolarmente per le merci.

PARTIAMO DAGLI OBIETTIVI EUROPEI: Il Green Deal Europeo

La Commissione Europea, con la Comunicazione del 11 dicembre 2019, ha assunto l'impegno ad affrontare le sfide climatiche ed ambientali definendo "Il Green Deal Europeo" con obiettivi di largo respiro da conseguire entro il 2050.

Per quanto riguarda la mobilità, e i trasporti correlati, la comunicazione anzidetta ricorda che **"I trasporti rappresentano un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE e continuano a crescere"** stabilendo un quadro di iniziative da intraprendere e obiettivi da raggiungere per interrompere il trend negativo e migliorare la qualità della vita:

- entro il 2050 è necessaria una riduzione del 90% delle emissioni dei trasporti per raggiungere la neutralità climatica;
- **il trasporto multimodale ha bisogno di un forte impulso. Ciò aumenterà l'efficienza del sistema di trasporto;**

Molto ci sarà da fare per raggiungere gli obiettivi europei di switch dal trasporto su gomma a quello su rotaia, particolarmente per le merci.

Il Green Deal Europeo

- il sistema e le infrastrutture di trasporto dell'UE saranno adattati per supportare nuovi servizi di mobilità sostenibile in grado di ridurre la congestione e l'inquinamento;
- **il prezzo del trasporto deve riflettere l'impatto che ha sull'ambiente e sulla salute. Le sovvenzioni ai combustibili fossili dovrebbero terminare;**
- **una parte sostanziale del 75% delle merci interne trasportate oggi su strada dovrebbe spostarsi sulla ferrovia e sulle vie navigabili interne;**
- **occorrerà raggiungere un'efficace tariffazione stradale nell'UE anche riprendendo il meccanismo dell'"Eurovignette";**

Molto ci sarà da fare per raggiungere gli obiettivi europei di switch dal trasporto su gomma a quello su rotaia, particolarmente per le merci.

Il Green Deal Europeo

- occorrerà accelerare la produzione e la diffusione di carburanti sostenibili per i trasporti alternativi. Entro il 2025, saranno necessari circa 1 milione di stazioni pubbliche di ricarica e rifornimento per i 13 milioni di veicoli a zero e basse emissioni previsti sulle strade europee;
- norme più rigorose sulle emissioni di inquinanti atmosferici per i veicoli con motori a combustione;
- rivedere entro il 2021 la normativa sulle prestazioni in materia di emissioni di CO2 per auto e furgoni, al fine di garantire un chiaro percorso dal 2025 in poi verso la mobilità a emissioni zero;
- **messa a disposizione di contributi finanziari per la sostenibilità della mobilità, tre cui ad esempio 26 miliardi di € per migliorare i collegamenti transfrontalieri CEF – Connecting Europe Facility.**

Le rinnovate esigenze dei trasporti e della logistica favoriscono l'industria ferroviaria

La progressiva realizzazione sia in Italia sia nel resto dell'Europa della rete della grande viabilità autostradale ha consentito di spostare gradualmente il traffico merci dalla ferrovia alla strada. Inizialmente i veicoli stradali non permettevano grandi prestazioni ma **la flessibilità del porta a porta e una maggiore certezza nei tempi ha costituito una forte diminuzione dell'utilizzo del trasporto su ferro.**

Per tale motivo si è arrivati a una diminuzione del trasporto ferroviario tradizionale così come del trasporto combinato.

Si è creato quindi uno squilibrio fra la rigidità del sistema ferroviario e l'estrema flessibilità di quello stradale che, alla fine, ha preso il sopravvento.

Tutto ciò è stato possibile finché il servizio di trasporto stradale è riuscito a soddisfare la domanda a livelli di servizio accettabili.

Negli ultimi anni il traffico pesante è diventato un problema molto rilevante in termini di **congestione e inquinamento**, per tale motivo il rilancio del trasporto intermodale viene visto come una possibile soluzione.

Le rinnovate esigenze dei trasporti e della logistica favoriscono l'industria ferroviaria

LA PANDEMIA E LE TENSIONI INTERNAZIONALI hanno cambiato radicalmente il quadro generale.

Il sistema logistico e dei trasporti si deve ora confrontare con queste nuove variabili.

- **Le catene logistiche si accorciano.** Spedire un container dalla Cina o dalle Americhe all'Europa e vice versa è diventato complicato: tempi di resa e costi non sono più certi e stabili.
- **La difficoltà a reperire veicoli ed attrezzature di trasporto.** Più di 12 mesi per la consegna di veicoli nuovi.
- **L'Aumento del costo dell'energia:** il prezzo del Gasolio è alle stelle.
- **La mancanza di conducenti.**

Le rinnovate esigenze dei trasporti e della logistica favoriscono l'industria ferroviaria

LA PANDEMIA E LE TENSIONI INTERNAZIONALI hanno cambiato radicalmente il quadro generale - La mancanza di conducenti.

Basta guardare alla **Gran Bretagna** per capire quelli che sono i rischi collegati alla **carenza di autisti di camion** in una nazione, con ripercussioni non solo economiche ma anche sociali.

Dopo la Brexit si stima che in UK manchino all'appello 100mila addetti, una mancanza che sta mandando in tilt le **catene di logistica e trasporto** nel settore della distribuzione, con effetti su tutte le attività economiche.

[L'organizzazione mondiale del trasporto su strada](#) (IRU, International Road Transport Union) ha rivelato in un rapporto stilato di recente che, nel solo 2020, l'offerta di camionisti in Europa è diminuita di ben tre quarti.

Queste cifre arrivano peraltro in un momento critico, in cui la domanda risulta notevolmente aumentata. Di fatto, si stima che la carenza di autisti in Europa sia superiore alle 400.000 unità, mancano 30mila autisti in **Germania**, 40mila in **Francia** e 35mila in **Polonia**. **In Italia ne mancano tra i 17mila e i 20mila**

Le rinnovate esigenze dei trasporti e della logistica favoriscono l'industria ferroviaria

LA PANDEMIA E LE TENSIONI INTERNAZIONALI hanno cambiato radicalmente il quadro generale - **La mancanza di conducenti.**

Per indagare sulle origini del problema, torniamo al report allestito dall'IRU.

Il dato più rilevante è che **solo il 7% dei trasportatori ha meno di 25 anni di età. L'età media degli autisti supera i cinquanta anni** e solo un conducente su quattro presenta un'età inferiore.

La causa principale di una simile contrazione della forza lavoro disponibile è tuttavia da ricercare in un preciso fattore: la mancanza dell'esperienza necessaria per la guida dei mezzi pesanti. **Per condurre un camion** occorrono determinati requisiti, che non tutti possiedono o possono permettersi. **E' necessario disporre di un certificato** di idoneità professionale (CQC) e per ottenerlo bisogna superare un esame, dopo aver seguito un corso di formazione di 280 ore.

Sito Logistica s.c.p.a.

MOLE
LOGISTICA

Le rinnovate esigenze dei trasporti e della logistica favoriscono l'industria ferroviaria

LA PANDEMIA E LE TENSIONI INTERNAZIONALI hanno cambiato radicalmente il quadro generale - **La mancanza di conducenti.**

A tutto ciò si aggiunge il sempre minor gradimento della professione di camionista e il **discredito sociale** che deriva dall'esercitare la stessa.

Simili elementi **rendono tale lavoro poco attraente per i giovani.**

Essere un autista di mezzi pesanti comporta **molti sacrifici e numerose rinunce**, in termini di vita sociale o familiare, disponibilità di tempo libero, lunghe permanenze lontano da casa.

Da non dimenticare, poi, le condizioni lavorative che caratterizzano il settore della logistica: salari, problemi di sicurezza sui percorsi ecc..

Le rinnovate esigenze dei trasporti e della logistica favoriscono l'industria ferroviaria

LA PANDEMIA E LE TENSIONI INTERNAZIONALI hanno cambiato radicalmente il quadro generale

Per queste cause il **sistema dei trasporti stradali è in forte difficoltà**, non riesce più soddisfare la domanda ed i nuovi livelli di servizio richiesti dal mercato e rischia di comprimere la crescita dell'economia.

Attraverso la tecnica intermodale il sistema ferroviario può fare recuperare efficienza al sistema della logistica, ma solo attraverso una forte collaborazione ed integrazione con il mondo del trasporto stradale.

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

Un recente studio commissionato dalla CCIAA di MI/MB/LO all'Università BOCCONI ha analizzato **l'impatto della realizzazione della TAV e del Terzo Valico dei Giovi per l'economia della Lombardia.**

Lo studio ha sancito che le due opere contribuiranno per 3,68 miliardi di valore aggiunto incrementale per l'economia della sola Lombardia, di cui 2,66 dalla TAV e 1,02 dal Terzo Valico.

L'assunto è dato dal fatto che la migliore accessibilità del territorio lombardo grazie alle due nuove opere, **oltre a determinare una riduzione di tempi e costi del trasporto, amplia i mercati potenzialmente raggiungibili** e dunque la produttività delle imprese manifatturiere e del commercio,

Un'area ad altissima vocazione di internazionalizzazione qual è quella lombarda, potrebbe ulteriormente avvantaggiarsi del fatto che grazie ai nuovi collegamenti aumenterebbe la capacità di attrazione di nuove realtà produttive e del commercio.

Sito Logistica s.c.p.a.

MOLE
LOGISTICA

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'?

Ogni anno **più di un milione di TIR** percorrono le autostrade tra Torino e Lione, di cui 750 mila attraverso il Traforo del Frejus e 300 mila attraverso quello del Monte Bianco.

Di quei veicoli solo una piccola parte (**forse il 20%**) hanno targa Italiana o Francese. Tutti gli altri hanno targa estera (PL HU BG RO ecc.), che si stimano in più di 800 mila camion all'anno.

Ma perché circa 800 mila camion immatricolati in paesi esteri percorrono tutti gli anni le autostrade da Torino a Lione e non vengono impiegati prevalentemente quelli delle imprese di autotrasporto Italiane e Francesi?

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'?

Ma perché circa 800 mila camion immatricolati in paesi esteri percorrono tutti gli anni le autostrade da Torino a Lione e non vengono impiegati prevalentemente quelli delle imprese di autotrasporto Italiane e Francesi?

Per due ragioni:

- Secondo **il principio della libera circolazione delle persone e delle merci** la legislazione europea ha completamente liberalizzato i traffici stradali tra i paesi dell'UE. Vi è quindi totale libertà per un trasportatore comunitario di effettuare trasporti tra due paesi, a prescindere dal luogo di immatricolazione del veicolo. Pertanto un trasportatore lituano, polacco o portoghese, al pari di un italiano o di un francese è totalmente libero di eseguire trasporti tra l'Italia e la Francia e vice versa.
- La seconda ragione è dovuta al fatto che **gli operatori di alcuni paesi neo comunitari sono più competitivi**. I loro servizi costano di meno di quelli resi dagli operatori Italiani e Francesi perché in molti paesi dell'est Europa il costo dell'autista supera di poco i 30 mila € tra retribuzioni, imposte e contribuzione, mentre in Italia e Francia il costo supera i 50 mila €.

Tutto quanto in regola con le normative Italiane e Comunitarie. Il fenomeno è noto come **DUMPING SOCIALE**.

Sito Logistica s.c.p.a.

MOLE
LOGISTICA

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'?

Ma con la nuova Linea ferroviaria Torino Lione potrebbe cambiare questa situazione?

CERTO! Se da Torino a Lione, invece di impiegare un TIR con un autista che guida ore e ore, si potesse impiegare la modalità intermodale, che offre la possibilità di caricare solo il rimorchio sul treno, e poiché **il treno costa uguale per TUTTI**, le imprese Italiane tornerebbero competitive rispetto ai concorrenti neo comunitari.

Infatti, il costo della tratta verrebbe ad essere equiparato tra gli operatori, senza distinzione del paese da dove proviene il veicolo ed il suo conducente.

In questo caso l'operatore che può disporre di un minor costo, e quindi di una maggiore competitività esclusivamente attribuibile alla componente lavoro, non avrebbe più convenienza a dispiegare la propria Flotta per effettuare stabilmente trasporti tra due paesi spesso lontani dal proprio Paese di origine.

Poiché il transit time ed il costo della tratta intermodale potrebbero essere assolutamente comparabili con quella tutto-strada operata da trasportatori low cost, non vi sarebbero effetti negativi per il sistema produttivo e commerciale insediato nei territori.

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'?

Anzi il sistema delle imprese, comprese quelle della logistica, potrebbe beneficiare, sempre sotto il profilo economico, dalla diminuzione dei due fattori tempo e costo che deriverebbe dall'innalzamento tecnologico del sistema intermodale apportato dalla nuova linea ferroviaria,

Il territorio diventa così più attrattivo per nuovi insediamenti produttivi, commerciali e di servizi a valore aggiunto.

Peraltro, gli effetti per l'ambiente degli stessi territori attraversati dalla nuova linea sarebbero molto positivi.

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'

Si potrebbero assumere nuovi dipendenti? Ci sarebbe più lavoro?

CERTO! Perché le imprese italiane si potrebbero concentrare nello **svolgere servizi di primo e ultimo miglio** (magazzino/Terminal – Terminal /magazzino).

Come già evidenziato i concorrenti stranieri non avrebbero più interesse a dispiegare la propria Flotta per effettuare stabilmente trasporti tra due paesi spesso lontani dal proprio Stato di origine. Si tratta di oltre 800 mila TIR che ogni anno percorrono la tratta tra Torino e Lione, più di 3.000 al giorno che potrebbero essere impiegati nei servizi di primo ed ultimo miglio.

A questi si aggiungono gli operatori per i terminal ferroviari, per l'effettuazione del trasporto ferroviario e per la gestione dell'infrastruttura.

Sito Logistica s.c.p.a.

MOLE
LOGISTICA

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'?



800 mila TIR ogni anno percorrono la tratta tra Torino e Lione, più di 3.000 al giorno

3.000 TIR al Giorno sono più di 70 Treni intermodali. L'obiettivo del 75% previsto dal Green Deal Europeo corrisponde a più di 50 treni giorno



Sito Logistica s.c.p.a.

MOLE
LOGISTICA

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'

Si potrebbero assumere nuovi dipendenti? Ci sarebbe più lavoro?

Le aziende di trasporto italiane potrebbero tornare ad assumere autisti in più con condizioni lavorative più apprezzate in termini di vita sociale o familiare, disponibilità di tempo libero, azzerando la permanenza lontano da casa.

Inoltre, le merci del sistema delle imprese produttive e commerciali Italiane tornerebbero ad essere gestite da operatori logistici e del trasporto Italiani.

Come già evidenziato l'effetto che ne deriva è di miglioramento della produttività, di maggiori investimenti in Italia e quindi di crescita dell'economia nazionale.

Sito Logistica s.c.p.a.

MOLE
LOGISTICA

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'?

Ma quanto vale in soldoni?

Il Prof. Baccelli dell'Università BOCCONI ha presentato agli Stati Generali della Logistica e dei Trasporti del Nord Ovest alcuni dati della Banca d'Italia che evidenziano un rilevante **disavanzo della bilancia dei pagamenti internazionali causato dal settore del trasporto su strada.**

Questo disavanzo solo nel 2017 è sfavorevole per l'Italia per 3,27 miliardi di € ed è in costante crescita in termini assoluti fra il 2008 (-1,58 mld€), il 2013 (-2,37 mld€). E' la dimostrazione plastica della continua e costante perdita di competitività delle imprese di autotrasporto italiane.

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'

Ma quanto vale in posti di lavoro?

Abbiamo detto che il disavanzo della bilancia dei pagamenti per il solo 2017 è sfavorevole per l'Italia per 3,27 miliardi di €.

Questa somma è rappresentata da servizi di trasporto resi principalmente da operatori neocomunitari come certificato da EUROSTAT che ha sancito il fatto che le imprese di autotrasporto Italiane e Francesi sono quelle con la quota di mercato relativa più bassa in assoluto negli scambi intra-UE da e per i paesi di riferimento. Secondo questi dati nel 2016:

- l'Italia si è piazzata al 24° posto con una quota di poco superiore al 10% dei veicoli impiegati negli scambi in import ed export da e vs UE;
- La Francia si è piazzata al 25° posto con una quota di poco inferiore al 10% dei veicoli impiegati negli scambi in import ed export da e vs UE
- le prime 4 posizioni sono occupate da 1° Polonia (+90%) 2° Bulgaria (+- 90%) 3° Ungheria (-90% exp e +60% imp) 4° Romania (+80% exp e -70% imp).

Nessun territorio può davvero svilupparsi se non sviluppa il suo sistema logistico, soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione

IL TRASPORTO DI MERCI TRA ITALIA E FRANCIA: UN'OPPORTUNITA'?

Ma quanto vale in posti di lavoro?

Poiché nella struttura dei costi di un'impresa di **trasporti il costo del lavoro rappresenta oltre il 40%**, la quota del disavanzo della bilancia dei pagamenti internazionali del trasporto su strada attribuibile a questa voce è di almeno 1,3 mld€,

Tradotti in stipendi, tasse e contributi **sono almeno pari a circa QUARANTAMILA posti di lavoro per i soli conducenti!**

Ai conducenti devono essere ovviamente sommati il personale fisso di azienda, e tutto l'indotto (concessionari, officine di manutenzione, tutto il mondo dei servizi che va dalle assicurazioni all'informatica).

Molto ci sarà da fare per raggiungere gli obiettivi europei di switch dal trasporto su gomma a quello su rotaia, particolarmente per le merci.

RICORDIAMO GLI OBIETTIVI DELL'UE CHE PIU' IMPATTANO SULLO SWITCH MODALE:

- il prezzo del trasporto deve riflettere l'impatto che ha sull'ambiente e sulla salute. Le sovvenzioni ai combustibili fossili dovrebbero terminare;
- il trasporto multimodale ha bisogno di un forte impulso. Ciò aumenterà l'efficienza del sistema di trasporto;
- una parte sostanziale del 75% delle merci interne trasportate oggi su strada dovrebbe spostarsi sulla ferrovia e sulle vie navigabili interne;

Le rinnovate esigenze dei trasporti e della logistica favoriscono l'industria ferroviaria

RICORDIAMO I FATTI CHE HANNO CAMBIATO RADICALMENTE IL PARADIGMA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI

- **Le catene logistiche si accorciano.** Spedire un container dalla Cina o dalle Americhe all'Europa e vice versa è diventato complicato: tempi di resa e costi non sono più certi e stabili.
- **La difficoltà a reperire veicoli ed attrezzature di trasporto.** Più di 12 mesi per la consegna di veicoli nuovi.
- **L'Aumento del costo dell'energia:** il prezzo del Gasolio è alle stelle.
- **La mancanza di conducenti.**

Molto ci sarà da fare per raggiungere gli obiettivi europei di switch dal trasporto su gomma a quello su rotaia, ma le nuove esigenze dei trasporti e della logistica favoriscono l'industria ferroviaria.



Sito Logistica s.c.p.a.

MOLE
LOGISTICA



**Il nord ovest del Piemonte ha davanti a sé
una grande opportunità di sviluppo,
grazie alla logistica ed ai trasporti,
soprattutto con l'arrivo della nuova Linea Torino-Lione.**

Sito Logistica s.c.p.a.

MOLE
LOGISTICA

Grazie per l'attenzione

Enzo Pompilio D'Alicandro

Presidente e AD di Mole scpa - e.pompilio@molelogistica.com

AD di Sito Logistica scpa – e.pompilio@sitologistica.it

Sito Logistica s.c.p.a.



MOLE
LOGISTICA

The logo for Mole Logistica features the word "MOLE" in a large, bold, red sans-serif font above the word "LOGISTICA" in a smaller, bold, dark grey sans-serif font. To the right of the text is a stylized red icon of a crane hook.