

CAMBIAMO TARIFFE

Appaiono segnali di una profonda trasformazione dell'autotrasporto, ma in quale direzione? Lo abbiamo chiesto ad Alessandro Peron, segretario generale della Fiap, che disegna anche un possibile scenario del futuro in tema di prezzi

Dopo la pubblicazione del Decreto che stanziava un contributo straordinario di 500 milioni di euro per aiutare l'autotrasporto ad affrontare l'impennata dei prezzi del carburante, pare che il tavolo istituito al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile per creare nuove regole per il settore abbia subito un rallentamento.

Ma fuori dalle mura ministeriali, l'evoluzione del settore non rallenta, così come non si stanno sciogliendo alcuni nodi importanti, come la questione tariffaria - che non sembra mostrare grandi cambiamenti dall'introduzione dei costi minimi per la sicurezza - la carenza di autisti, i tempi di pagamento e quelli per le attese al carico o allo scarico dei veicoli.

QUESTIONI ANTICHE

Sono temi su cui per lustri le associazioni degli autotrasportatori e quelle della committenza si sono trovate su fronti opposti, a sfavore delle prime per la loro incontestabile debolezza. Forse qualcosa sta cambiando e cominciano a delinearsi nuovi modelli per l'autotrasporto. Tra coloro che li stanno individuando c'è Alessandro Peron, che da dicembre 2020 è segretario generale della Fiap, Federazione italiana autotrasportatori professionali. Da allora ha portato nel settore nuove idee, grazie anche alla sua precedente esperienza imprenditoriale, anche comediante di società di telecomunicazioni. Peron sta quindi trasformando una delle storiche associazioni dell'autotrasporto, nata nel 1949, che si sta distinguendo per alcuni posizioni originali e perfino contrastanti con quelle del resto del mondo as-

“
L'AUTOTRASPORTO È UN SERVIZIO CHE NON DEVE ESSERE PIÙ PAGATO A CHILOMETRO, MA A TEMPO DI USO DEL CAMION
”

sociativo. E forse è per questo motivo che sta raccogliendo nuovi associati, come ha mostrato il Village creato al Transpotec, dove hanno partecipato importanti nomi del settore e della logistica. E proprio in fiera abbiamo incontrato Peron per capire quale è la sua visione attuale e futura, chiedendogli se veramente il settore sta cambiando. "Già vediamo alcuni segnali che mostrano il futuro - commenta - però molti fingono di non accorgersene o non li vogliono interpretare. Sono così contrari al cambiamento che preferiscono mettere la testa sotto la sabbia".

NON TEMERE LE EVOLUZIONI

Ma è un atteggiamento sbagliato, secondo Peron, "perché un imprenditore che oggi programma investimenti deve prevedere cosa succederà nei prossimi anni e non bisogna ripetergli che non cambierà nulla. Faccio un esempio concreto: l'imposizione di tariffe. Pensare ancora a un sistema analogo a quello della forcina significa innestare una retromarcia, anche perché quando erano in vigore le tariffe obbligatorie non abbiamo visto imprenditori dell'au-

totrasporto arricchirsi. Il cambiamento non è solo un elemento negativo, ma può essere un'opportunità".

Ma quali sono questi segnali? Peron parte dalla pandemia: "Proprio durante la fase dell'emergenza Covid si è diffusa la consapevolezza dell'importanza della logistica, rendendosi conto che questo settore non è scontato ma bensì strategico. Puoi realizzare il miglior prodotto al mondo, ma se non lo consegna nei tempi e nei modi che vuole il tuo cliente, non serve a nulla. E in una fase in cui mancano gli autisti, e quindi anche i camion, i committenti hanno cominciato a porsi qualche domanda. Certo, questa evoluzione non è rapida, ma già ora le grandi imprese produttive si stanno rendendo conto che, se non hanno un trasporto affidabile e competitivo, loro stesse non sono competitive. Ed è un significativo passo in avanti, perché vediamo importanti organizzazioni che stanno investendo di più sulla logistica". Ma questo richiede imprese strutturate, in grado di fare importanti investimenti. Una situazione che non vediamo ancora in Italia: "Il tessuto produttivo è formato da medie imprese che oggi hanno difficoltà ad arrivare in tutto il mondo, quindi hanno bisogno di fornitori di logistica efficienti e competitivi. Però trovano piccole imprese di trasporto non strutturate, anche a causa della politica finora attuata nel trasporto".

I LIMITI DEL PICCOLO

Continua Peron: "Si è voluto aiutare tutti con finanziamenti a pioggia e il risultato è avere 80mila imprese di autotrasporto, di cui una minoranza ha una flotta di oltre cento veicoli. Bisogna riaffermare che nel trasporto piccolo non è bello, soprat-



Salto dimensionale

Autotrasporto e logistica dovranno crescere insieme per affrontare le nuove sfide. E sarà sempre meno lo spazio per le piccole realtà che, invece, sono ancora molto radicate nel nostro Paese. Questa, almeno, è la visione di Alessandro Peron della Fiap.



► tutto se guardiamo al futuro. La sostenibilità ambientale, sociale ed economica richiede investimenti e dobbiamo dire la verità agli imprenditori. Per esempio, chiarire che finirà il beneficio dello sconto sulle accise, perché non è in linea con la sostenibilità ambientale. D'altra parte è noto che non è mai stato un elemento di guadagno per le imprese di autotrasporto, perché viene indirettamente girato ai committenti come sconto sulla tariffa. Nello stesso tempo dobbiamo chiaramente dire ai committenti che devono pagare di più il servizio.

DINAMICHE NUOVE

Quindi dovrà cambiare anche il rapporto tra vettore e committente? "Indubbiamente, perché come ho detto l'impresa produttiva per essere competitiva deve investire nella logistica. Può farlo attivando forti collaborazioni con un operatore del settore e in alcuni casi, che stiamo già vedendo, entrando nel capitale d'impresе di autotrasporto per favorirne la crescita. Sul versante del trasporto, le piccole realtà dovranno aggregarsi e legarsi a quelle

più grandi, mentre queste ultime avranno la responsabilità di pagarle adeguatamente per aiutarle a compiere investimenti. Forse ci sarà una grande riduzione delle imprese e se avverrà dovremo aiutare i padroncini a diventare dipendenti. Se le associazioni e lo Stato accompagneranno questo cambiamento, il processo potrà essere indolore, ma se continuiamo a pensare che questo non succederà mai dovremo affrontare una bomba sociale".

SISTEMA SUPERATO

Secondo Peron, l'attuale sistema tariffario è inadeguato e la soluzione non è quella delle tariffe imposte, più o meno esplicitamente, per legge. È inevitabile, quindi, chiedergli quale è il suo modello ideale di tariffa dell'autotrasporto. "Quando sono entrato in Fiap, nel 2013, la prima cosa che ho detto è che gli autotrasportatori vendono un servizio e tutti i servizi sono fatturati a ore e non a chilometri. Allora mi diedero del matto, ma oggi vedo molte imprese che cominciano a ragionare in questi termini. Il committente ha bisogno

di un camion? L'autotrasportatore lo mette a disposizione, ma già deve fatturare un costo fisso, per esempio 600-700 euro, e poi in base al chilometraggio potrà aumentare la tariffa".

CAMION A SERVIZIO

Questo perché il vettore offre non solo un veicolo, ma l'organizzazione per farlo funzionare, che ha un costo a prescindere dal chilometraggio svolto. Questa logica oggi sta emergendo anche a causa della carenza di automezzi. Insomma, secondo Peron "bisogna uscire dalla logistica del camion ed entrare in quella del servizio di trasporto. E in tale logistica deve entrare l'intermodalità. Il trasportatore deve offrire un prezzo per il tutto strada e uno per diversi tipi di trasporto combinato e ovviamente deve sapere coordinarli. L'intermodalità è inevitabile, perché non si può pensare di far viaggiare un autista per tre settimane di seguito. La carenza di conducenti, infatti, non è solo legata alla retribuzione, ma anche alla qualità del lavoro e della vita".