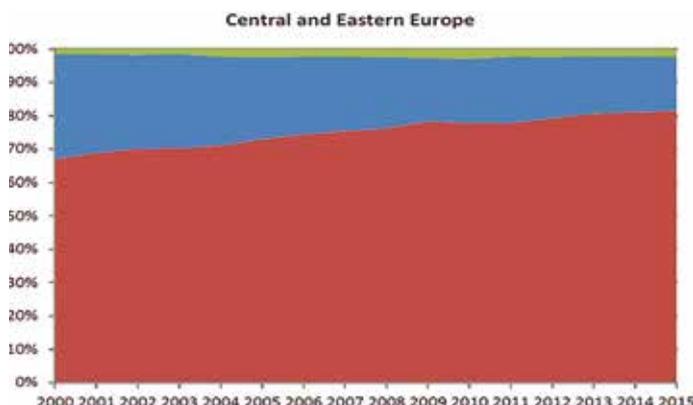
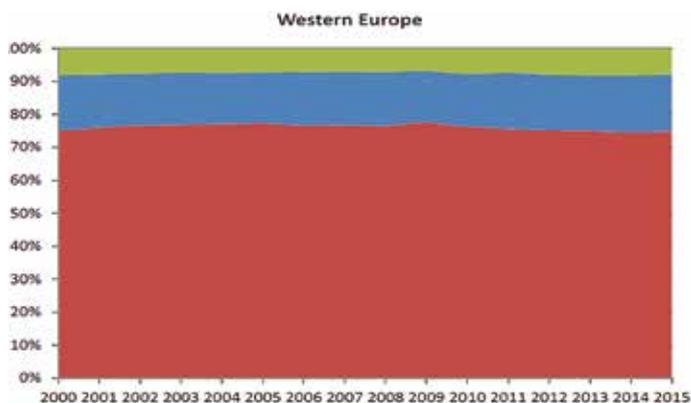


# AUTOTRASPORTO: RISORSA INDISPENSABILE PER IL FUTURO DELLA LOGISTICA

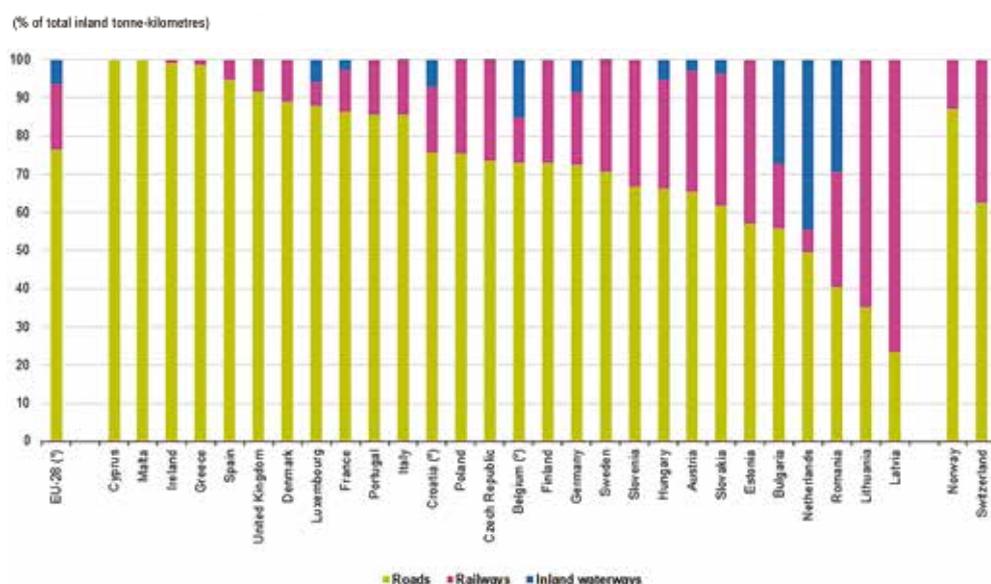
**IN UN QUADRO GENERALE IN CUI L'ECONOMIA GLOBALE DA METÀ DELLO SCORSO ANNO HA SUBITO UN DECISO RALLENTAMENTO CHE INFLUENZERÀ ANCHE IL 2019, PRIMA DI INIZIARE UNA NUOVA FASE DI RIPRESA PREVISTA NEL 2020, IL TRAFFICO MERCI SU STRADA A LIVELLO EU28 REGISTRA UN'EVOLUZIONE NON UNIFORME CON I PAESI DELL'EST EUROPA IN NETTA ASCESA**

**L**Italia registra maggiori distanze percorse rispetto alla media europea e un recupero in termini di veicoli-chilometro da tutti i vettori con portata superiore a 3,5 t sia su corto sia su lungo raggio. In tale contesto, è degno di nota considerare anche il fenomeno del cabotaggio che nel 2016 è stato caratterizzato sull'intera rete stradale da un flusso di scambio dell'Italia con l'estero pari a circa 16,8 milioni di veicoli, di cui poco meno di 10 milioni (60% circa) di transiti di veicoli con motrice di nazionalità straniera.

L'aumento del volume di merci trasportate, accompagnato da un incremento di traffico, segna una ripresa economica contraddistinta da un fatturato complessivo del settore logistico in crescita. È in atto una riorganizzazione del trasporto in conto Terzi, che ha portato a una riduzione del numero di Imprese di autotrasporto, con una conseguente maggiore concentrazione del settore. In questi anni, le politiche dei trasporti a livello nazionale ed europeo hanno supportato con incentivi economici, con divieti e limitazioni al transito, il trasferimento del traffico



**1A e 1B.** Ripartizione modale del trasporto merci su base nazionale per i Paesi Europei (% di t/km)  
(Rosso: strada; Blu: ferrovia; Verde: vie d'acqua)



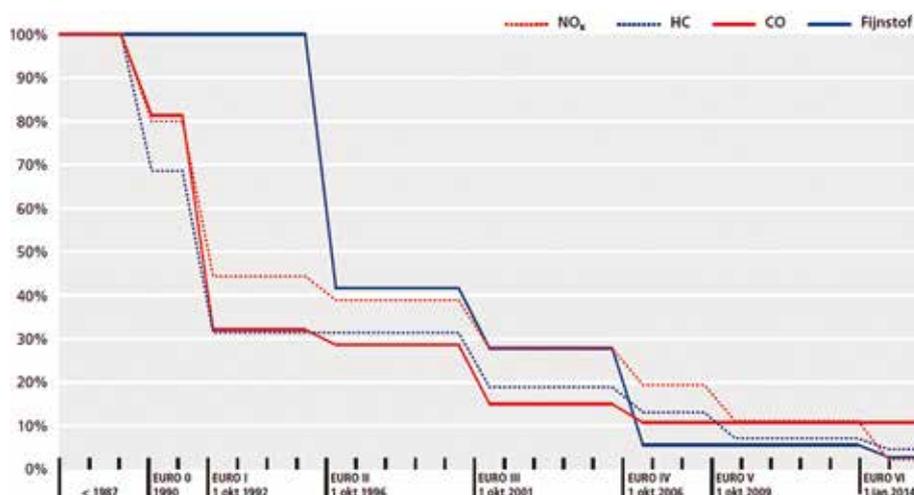
Note: excluding pipelines. Cyprus and Malta: railways not applicable.  
 (\*) Includes rail transport estimates for Belgium and Croatia and does not include road freight transport for Malta (which is negligible).  
 (\*\*) Estimates.  
 Source: Eurostat (online data code: 'tran\_hv\_fmmod')

eurostat

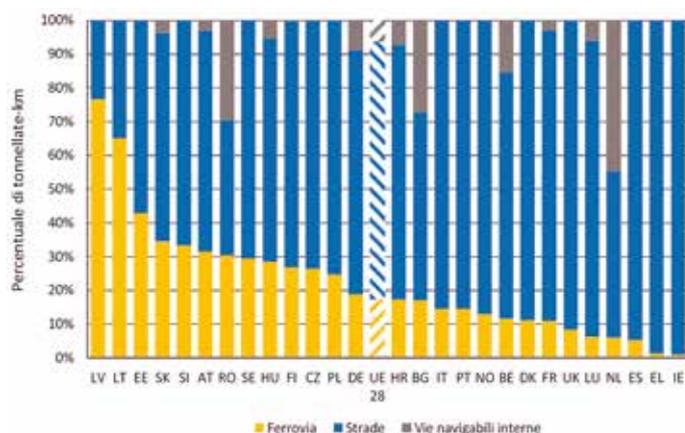
2. La ripartizione modale del trasporto terrestre di merci per Stato Membro nel 2016

merci dalla strada alla ferrovia o alle vie navigabili interne e marittime. L'Unione Europea ha inserito come obiettivo degli Stati membri il trasferimento del 30% dei flussi stradali superiori ai 300 km alle ferrovie e alle vie navigabili entro il 2030 e il 50% entro il 2050. D'altro canto, le statistiche mostrano chiaramente l'inefficienza delle politiche di trasferimento modale, con un impatto decisamente al di sotto delle aspettative.

Sebbene i costi totali del trasporto siano comunque importanti nella scelta della modalità, diversi altri fattori entrano in gioco nel processo decisionale, tra cui la velocità delle spedizioni, l'affidabilità e la flessibilità. Inoltre, gran parte del mercato



4. La riduzione delle emissioni da Euro 0 a Euro VI delle diverse sostanze inquinanti



3. Le classi Euro in relazione alla riduzione delle emissioni dei camion rispetto a Euro 0 (1990-2014) (Fonte: TLN - 2015, p. 139)

ca. L'industria automobilistica ha compiuto negli ultimi 20 anni passi da gigante grazie ai miglioramenti introdotti dall'adozione di Norme più stringenti in materia di emissioni, rumore e sicurezza per i nuovi veicoli, come mostra la Figura 3.

Sulla base dei dati in nostro possesso, possiamo ritenere che ulteriori progressi tecnologici nella riduzione delle emissioni nocive dei veicoli merci su strada saranno difficili sebbene le tecnologie emergenti potrebbero contribuire a ridurre le emissioni in condizioni di guida reali.

L'affacciarsi sul mercato di tecnologie emergenti che utilizzano fonti di carburante alternative (per esempio i sistemi elettrificati a livello autostradale) potrebbero aiutare ad abbassare i livelli di inquinamento.

A breve termine, un uso più efficiente dei carburanti a basso impatto come il Gas Naturale Liquefatto (GNL) appare un utile strumento per ridurre l'impronta ecologica del trasporto per

due motivi principali: si tratta di un carburante in grado di abbassare fino al 15% le emissioni di CO<sub>2</sub>, fino al 55% gli NOx e fino al 95% il PM10 rispetto alle emissioni di un motore a gasolio Euro VI (già enormemente più performante di un Euro 0) e soprattutto perché i motori a GNL sono tecnologicamente pronti per la trazione a bio-metano, in grado di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 90% (si veda anche "Il GNL in Italia per un trasporto sostenibile - Quaderno 28" del Freight Leaders Council scaricabile gratuitamente su [www.freightleaders.org](http://www.freightleaders.org)).

Nel 2015, con "Connettere l'Italia" è stata avviata nel nostro Paese l'ennesima nuova stagione di pianificazione, programmazione e progettazione che ha preso in esame anche il trasporto merci e la logistica e che si ispira all'obiettivo di costruire un sistema logistico sostenibile e resiliente a servizio del sistema economico produttivo nazionale.

Il vulnus di questo piano sta nelle modalità individuate per raggiungere gli obiettivi (condivisibili) delineando una sorta di graduatoria che vede in cima le modalità di trasporto ritenute più virtuose - porti e ferrovie - e in coda l'anacronistico e poco elegante trasporto su gomma. Ma siamo sicuri che il trasporto su gomma vada sempre e comunque discriminato?

L'autotrasporto rappresenta un comparto che negli ultimi dieci anni ha ridotto di circa 105 milioni di Euro il suo gettito fiscale nelle casse dello Stato e ha perso circa 135.000 posti di lavoro, senza contare l'indotto.

Un numero impressionante di piccole Imprese ha chiuso i battenti e una quantità non indifferente di aziende medio-grandi è stata delocalizzata. Il settore lamenta un parco circolante tra i più vecchi d'Europa (età media di 13,5 anni), il 63,1% dei veicoli >3,5 t è ante Euro IV. Solo il 12,4% è rappresentato da veicoli Euro VI. Al di là delle emissioni la vetustà del parco veicolare impatta pesantemente anche sulla sicurezza attiva e passiva (dati UNRAE); basti pensare che attualmente soltanto l'11,9%

dei veicoli è dotato dei dispositivi di sicurezza, obbligatori dal 1° Novembre 2015 (frenata autonoma d'emergenza e mantenimento corsia). Malgrado questo, l'autotrasporto ha generato un fatturato di oltre 47 miliardi di Euro con 350.000 addetti.

Smettiamo quindi di demonizzare questa modalità di trasporto e vediamola piuttosto inserita in una più complessiva programmazione che tenga conto delle specificità economico-geografiche del nostro Paese e soprattutto dei tre componenti fondamentali del sistema: il veicolo, l'infrastruttura stradale e l'uomo. Questo per quanto riguarda il trasporto di lunga percorrenza mentre il primo e l'ultimo miglio dovranno essere sempre gestiti in modo dinamico sia che si tratti di veicoli commerciali a basse o nulle emissioni sia che si tratti di veicoli autonomi o droni. In questi termini quindi uno sviluppo sostenibile della logistica delle città non è solo auspicabile, ma anzi può fungere da volano per le economie locali.

Auspichiamo quindi un nuovo modello di governance fondato sul principio della premialità per gli operatori che decidono di accreditarsi al servizio di logistica urbana rispettando un set di parametri condivisi anche su base territoriale città per città.

L'indicazione che viene da questo nuovo modello di governance è, in sintesi, una maggiore produttività con conseguenti risparmi per gli operatori logistici, una maggiore efficienza e rapidità per i destinatari delle merci, un minore inquinamento e congestione - anche in termini di occupazione del suolo pubblico - per il comune e per la collettività. Per rendere questo cambiamento di prospettiva - investimenti privati in cambio di premialità pubblica - stabile e definitivo c'è quindi la necessità che la politica faccia la sua parte nel percorso che va verso la creazione della smart logistics garantendo un sistema di regole e di Leggi abilitanti allo sviluppo di un ecosistema in cui veicoli e infrastrutture siano in grado di comunicare e d'interagire in modo proattivo e in tempo reale.

L'enabler di questo nuovo approccio che non colpevolizza il

trasporto su gomma ma lo rende parte del processo di sviluppo resiliente del nostro Paese è la tecnologia che rende possibile l'armonizzazione dei modelli di governance attraverso la diffusione del principio dell'accreditamento (o dell'inclusione) e dal sempre maggiore utilizzo delle tecnologie ITS (che debbono seguire le necessità di monitoraggio e di enforcement delle aree metropolitane).

Serve accelerare un processo di stabilizzazione del sistema complessivo della logistica senza discriminare l'autotrasporto (troppo spesso penalizzato a causa dall'assenza di misure strategiche e di investimenti) al fine di permettere alle Aziende italiane di poter essere all'altezza di uno scenario europeo sempre maggiormente competitivo. ■

<sup>(1)</sup> *Presidente del Freight Leaders Council*

