

Autotrasporto, i Tir italiani tra i più vecchi in Europa

Logistica. L'età media del parco circolante supera i 14 anni, il 22% dei camion sono euro 0, I e II
Le imprese: per il ricambio servono aiuti pubblici

Pagina a cura di
Marco Morino

Un parco circolante vecchio e inquinante, condotto da autisti in larga parte over 50. Una professione che non attira più i giovani. Un settore squassato dagli spaventosi rincari dei carburanti (gasolio, Gnl, additivo AdBlue), che hanno messo in pericolo la sopravvivenza stessa di migliaia di imprese.

È la fotografia del trasporto pesante italiano, chiamato alla sfida della transizione ecologica. Partendo da un dato: l'autotrasporto italiano (circa 100mila imprese che occupano 1,5 milioni di addetti) si caratterizza per avere i mezzi più obsoleti d'Europa, penultimo dopo la Grecia, con un'età media pari a 14 anni. Secondo l'Unrae, in Italia circolano quasi 430mila veicoli industriali ante euro V, contando solo quelli con targa italiana, di cui il 92% con oltre 15 anni di anzianità. A sua volta, Anita (l'associazione delle imprese di autotrasporto e logistica aderente a Confindustria) stima che il 22% dei camion in circolazione sulle strade italiane sono di classe euro 0, I e II. Veicoli definiti di generazione preistorica. Il secondo dato da tenere presente è quello relativo alle alimentazioni: il 97% dei camion immatricolati nel 2020 in Europa sono diesel (gasolio).

Transizione ecologica in salita

Nei fatti, sulla transizione ecologica l'autotrasporto è ancora all'anno zero. Dice Thomas Baumgartner, presidente dell'Anita: «Quando si parla di un futuro abbastanza prossimo con un trasporto merci a zero emissioni il discorso si fa complesso e la strada per raggiungerlo appare piena di in-

cognite». E questo è un problema, visto che ancora oggi il tutto strada assorbe oltre il 75% del traffico merci interno dell'Unione europea. Ci vorranno anni prima che la ferrovia possa rappresentare un'alternativa valida al trasporto merci su strada.

Un rapporto dell'Isfort, presentato al forum internazionale di Confortrasporto-Conffcommercio, va dritto al punto: «L'attenzione per la transizione ecologica del camion da parte delle istituzioni - sostiene l'Isfort - appare ancora carente. I dati sulle immatricolazioni dei camion dovrebbero preoccupare tutti e sollecitare le istituzioni a identificare una road map per integrare l'autotrasporto all'interno delle strategie per una mobilità sostenibile delle merci».

Oltre a segnalare che l'autotrasporto è responsabile di buona parte delle emissioni nocive, osserva l'Isfort, sarebbe altresì opportuno indicare quali siano le misure poste in essere per sostenere il processo di contenimento di tali emissioni da parte del comparto, così come lo si è fatto per le altre modalità di trasporto. È necessaria una netta inversione di tendenza, al momento non adeguatamente supportata dalle istituzioni,

che non sono in grado di offrire un piano di interventi e di sostegni chiaro, completo e di media lunga durata. Ma serve anche il contributo dei costruttori, che ancora non hanno messo sul mercato veicoli in grado raggiungere l'obiettivo emissioni zero e dalla rete di rifornimento, che al momento non rifornisce i mezzi con la capillarità e la velocità garantita dal motore a scoppio alimentato a diesel.

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) guarda altrove: all'acqua (efficientamento energetico delle flotte navali, elettrificazione delle

banchine dei porti e rafforzamento delle zone retroportuali) e al potenziamento del trasporto merci ferroviario. Lo ammette anche il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini: «L'autotrasporto non può beneficiare di risorse del Pnrr per rinnovare, ad esempio, il parco veicolare, ma potrà appoggiarsi ad altri aiuti». Il ministro, di recente, ha firmato due decreti che prevedono uno stanziamento totale di 100 milioni di euro per il rinnovo del parco circolante, incentivando in particolare l'acquisto di veicoli ecologici ibridi (diesel/elettrico), elettrici e a carburanti di ultima generazione. Un primo passo, apprezzato dalle imprese. Ma non basta. Baumgartner insiste: «Non si può prescindere da un forte sostegno pubblico al ricambio del parco veicolare».

Mancano gli autisti

L'altra grande emergenza che affligge l'autostrada è la carenza di autisti: secondo le associazioni degli autotrasportatori ne mancano almeno 20mila in Italia, mentre per Gipa (società di analisi specializzata nell'ambito automotive) a livello europeo la carenza avvertita è di circa 200mila conducenti. Quasi la metà di quelli attivi ha più di 50 anni e per varie ragioni (calo demografico, il venir meno della leva obbligatoria che permetteva a tanti ragazzi di acquisire la patente per guidare gli autocarri, tempi lunghi e costi elevati per il conseguimento delle licenze, il minore appeal della professione) il ricambio generazionale si è fermato.

Sul piano dei costi, per conseguire la patente ci vogliono 5-7mila euro e in Italia per diventare autista occorre la carta di qualificazione del conducente (Cqc), ottenibile dai 21 anni in poi. Abbassare l'età a 18 anni potreb-

be essere un modo per allargare il bacino. Sulla questione, la viceministra Teresa Bellanova ha annunciato l'istituzione un fondo che stanzierà 3,7 milioni da qui al 2026, mentre il governo pensa alla possibilità di semplificare le procedure per ottenere la Cqc. Paolo Uggè, presidente di

Confrasperto, lancia un'idea: «Un'altra parziale soluzione potrebbe essere quella di consentire alle imprese di autotrasporto di impiegare più immigrati». Uggè propone di seguire l'esempio della Germania, dove gli accordi con alcuni Paesi extracomunitari, come le Filippine, consen-

tono di formare i conducenti anche nella loro terra di origine per poi poterli assumere nelle imprese tedesche. «A questo aggiungerei un vincolo di 5 anni tra l'autista e l'azienda che gli ha consentito di ottenere la patente, per evitarne l'esodo verso altri settori di guida» precisa Uggè.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Trasporto pesante.

Nella foto sopra: Tir in marcia lungo la tangenziale est esterna di Milano; a sinistra e qui sotto: visitatori al Transpotec 2019, ultima edizione prima del Covid



I NUMERI DEL TRASPORTO PESANTE

75%

Il trasporto su strada

Commissione europea e governi nazionali spingono la ferrovia ma ancora oggi il tutto strada assorbe oltre il 75% del traffico merci all'interno della Ue

14

Età media dei mezzi pesanti

L'Italia ha il parco circolante tra i più vetusti e inquinanti d'Europa (età media di 14 anni). Troppi i veicoli che potremmo definire di generazione preistorica

97%

Tutto diesel

Il 97% dei camion immatricolati nel 2020 in Europa sono alimentati a diesel. Le imprese costruttrici sono in ritardo sulle alimentazioni alternative

I nodi dell'autotrasporto

IL PARCO CIRCOLANTE

Flotta vecchia e obsoleta

L'autotrasporto italiano si caratterizza per avere i mezzi più obsoleti e meno sostenibili d'Europa. Secondo l'Unrae, nel nostro Paese circolano quasi 430mila veicoli industriali ante Euro V (contando solo quelli con targa italiana), di cui il 92% con oltre 15 anni di anzianità. Nel complesso, l'età media del parco mezzi circolante in Italia è di 14 anni (dopo di noi c'è solo la Grecia). Va aggiunto che il 97% dei camion immatricolati nel 2020 in Europa sono alimentati a diesel. In definitiva: sulle strade italiane circolano ancora troppi veicoli che potremmo definire di generazione preistorica. Urge un cambio di rotta

IL RINNOVO DEI MEZZI

L'aiuto pubblico

Con questi dati davanti agli occhi, è evidente che non si può prescindere da un forte sostegno pubblico al ricambio del parco veicolare. Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, nei mesi scorsi ha firmato i due decreti "Investimenti ad alta sostenibilità" e "Investimenti finalizzati al rinnovo e all'adeguamento tecnologico del parco veicoli", che prevedono uno stanziamento totale di 100 milioni di euro per il rinnovo del parco circolante dell'autotrasporto. Ma la strada da fare è ancora molto lunga, anche perché i mezzi pesanti sopra le 3,5 tonnellate (i Tir) sono responsabili di metà della CO2 prodotta dall'intero comparto dell'autotrasporto

TRANSIZIONE IN SALITA

Le criticità

Al momento la transizione ecologica nell'autotrasporto non sembra essere adeguatamente supportata: 1) dalle imprese costruttrici di mezzi (che ancora non hanno messo sul mercato camion in grado raggiungere l'obiettivo emissioni zero); 2) dalla rete di rifornimento energetica, che al momento non è in grado di rifornire i mezzi con la capillarità e la velocità garantita dal motore a scoppio alimentato a diesel; 3) dalle istituzioni pubbliche, che non sono in grado di offrire un piano di interventi e di sostegni chiaro, completo e di media lunga durata di supporto alla transizione ecologica

LA CARENZA DI AUTISTI

Emergenza conducenti

A tutto ciò, si somma la preoccupazione per la carenza di autisti. Oggi mancano circa 20mila autisti di mezzi pesanti in Italia (ma secondo alcuni la quota mancante è di 25mila conducenti) perché i giovani, ormai da troppo tempo, non trovano più attrattiva la professione, a causa di una scarsa considerazione della figura dell'autista e di costi e tempi elevati per il conseguimento della patente e dei titoli necessari alla guida dei veicoli pesanti. Le imprese chiedono con urgenza degli interventi pubblici per tagliare i tempi e i costi di Cqc (Carta di qualificazione del conducente) e patenti. Confratrasporto propone di seguire il modello Germania sugli immigrati



Transizione ecologica in salita: il 97% dei nuovi mezzi immatricolati nella Ue nel 2020 erano ad alimentazione diesel

