

Lo scenario

Smog e mobilità ma la colpa non è tutta delle auto

LUIGI DELL'OLIO

La lotta all'inquinamento prodotto dal traffico si gioca anche su altri piani, come la cultura, la logistica e la progettazione. Solo un'azione combinata centerà gli obiettivi dell'Ue sulla decarbonizzazione

Non è solo questione di carburanti. La lotta all'inquinamento prodotto dai trasporti si gioca anche su altri piani, come la logistica, la progettazione della mobilità e la cultura, nella consapevolezza che solo un'azione combinata potrà assicurare effetti rilevanti, consentendo di centrare gli obiettivi di decarbonizzazione fissati a livello comunitario. Il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni di anidride carbonica in Europa, con i veicoli per le merci che in proporzione incidono molto più rispetto a quelli destinati ai passeggeri.

Sul fronte della transizione energetica i piani comunitari non saranno rivisti alla luce dell'emergenza energetica causata dalla guerra in Ucraina. Anzi, la Commissione Ue ha fatto sapere che addirittura potrebbe essere alzata l'asticella degli obiettivi relativi alla produzione da fonti rinnovabili con l'obiettivo di

rendere l'area indipendente dalla dipendenza da Paesi instabili a livello geopolitico. Per il momento il termine ultimo per la vendita di mezzi a combustione interna (automobili e veicoli commerciali entro le 2,6 tonnellate) è fissato per il 2035, mentre i veicoli commerciali (quelli utilizzati a livello imprenditoriale o professionale) pesanti ci sono dieci anni in più. Tempi più lunghi nel secondo caso, per un settore che l'Ue ha incluso tra quelli *hard to abate* (duri da abbattere), sottolineando come l'evoluzione tecnologica sui vettori energetici – l'elettrico, l'idrogeno e i biocarburanti – non sia ancora arrivata al punto di garantire performance almeno paragonabili a quelle dei carburanti tradizionali. Inoltre, diversi studi sottolineano come l'incidenza dell'inquinamento prodotto dalle merci sia destinata a crescere: se oggi pesa per poco più di un terzo delle emissioni totali dei trasporti, nel 2050 dovrebbe arrivare a valere circa la metà.

Queste tendenze fanno emergere l'urgenza di intervenire in modo deciso per invertire la rotta, ma devono fare i conti con le difficoltà oggettive della transizione, specialmente in un settore caratterizzato da margini ridotti, da una forte frammentazione delle imprese e dall'inefficienza del sistema infrastrutturale, un problema che riguarda l'Italia più di altri Paesi europei.

In questa cornice la logistica può svolgere un ruolo decisivo. In primo luogo occorre prendere consapevolezza (oggi ci sono soluzioni per il calcolo) di quanto questa incide sulle emissioni di anidride carbonica prodotte da ciascuna azienda. Così, non è più sufficiente adottare strategie aziendali per ridurre il consumo di carta o creare un impianto fotovoltaico sul tetto dello stabilimento, ma occorre anche agire sulle emissioni della propria catena logistica. Anche perché la crescita del commercio elettronico tende a favorire il traffico delle merci.

L'evoluzione della tecnologia può contribuire a migliorare incrementare il *load factor* (coefficiente di riempimento) medio e a ridurre le percorrenze a vuoto, in particolare attraverso la digitalizzazione e la crescente capacità di raccolta e analisi di enormi quantità di dati e informazioni, nonché lo sviluppo di protocolli per certificare gli scambi come la blockchain. C'è un filone emergente, identificato come trasporto collaborativo, che fa leva sui big data per tracciare tratte di trasporto condivise, coniugando le esigenze di aziende diverse e riducendo il numero dei viaggi a vuoto. Fermo restando che non si può trascurare il processo di sostituzione dei veicoli, se si considera ad esempio che oggi i due-terzi dei camion in circolazione sulle strade italiane sono di classe Euro 4 o precedente e uno su tre non supera la categoria Euro 2.

Ai ritmi degli ultimi anni non basterebbe un quarto di secolo per un rinnovamento con le soluzioni oggi disponibili sul mercato. Le dinamiche di acquisto sono strettamente legate alla congiuntura; basti pensare al crollo – nell'ordine del 21% – delle immatricolazioni 2020 rispetto al dato del 2019. Secondo le rilevazioni di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), nel 2021 i volumi sono tornati ai livelli pre-pandemici, anche se con andamenti differenti tra i vari segmenti. Le immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri si sono fermate a quota 183.320, il 2,4% in meno rispetto al 2019, mentre il confronto a due anni indica un più 5% per gli autocarri, con 24.776 immatricolazioni nel corso del 2021. Poco sopra i 15 mila sono stati i rimorchi e semirimorchi immatricolati lo scorso anno, in aumento del 4,6% sul 2019. In tutti e tre i casi, si registrano progressi rispetto al 2020 nell'ordine della doppia cifra.

Quanto alle alimentazioni, il diesel resta di gran lunga la scelta preferita da chi acquista un van (83,3%, oltre 150 mila veicoli), mentre i modelli ibridi e full electric si fermano rispettivamente al 3,6% e 2%. Il diesel è ancora più diffuso (95% del totale) tra i veicoli che pesano più di 3,5 tonnellate, con metano e gnl (gas naturale liquefatto) che restano marginali, al pari delle soluzioni ibride, addirittura in calo rispetto al 2020. Per questa ragione, la battaglia antinquinamento non può che essere giocata anche sul piano culturale, sensibilizzan-

do anche i consumatori sull'anidride carbonica generata da ciascun prodotto, un po' come si fa oggi con il calcolo delle calorie presente sui prodotti alimentari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Enrico Giovannini
ministro
dei trasporti



Adina-Ioana Vălean
commissario
Ue ai Trasporti

I trasporti sono responsabili di un quarto delle emissioni nocive in Europa

Le cifre



- 21%

IMMATRICOLAZIONI

Il crollo di immatricolazioni provocato dalla pandemia: meno 21% nel 2020 rispetto al 2019. Nel 2021 si è tornati a livelli pre-pandemici, anche se con andamenti differenti tra i vari segmenti. Le immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri si sono fermate a quota 183.320, il 2,4% in meno rispetto al 2019, mentre il confronto a due anni indica un più 5% per gli autocarri, con 24.776 immatricolazioni nel '21.

L'allarme

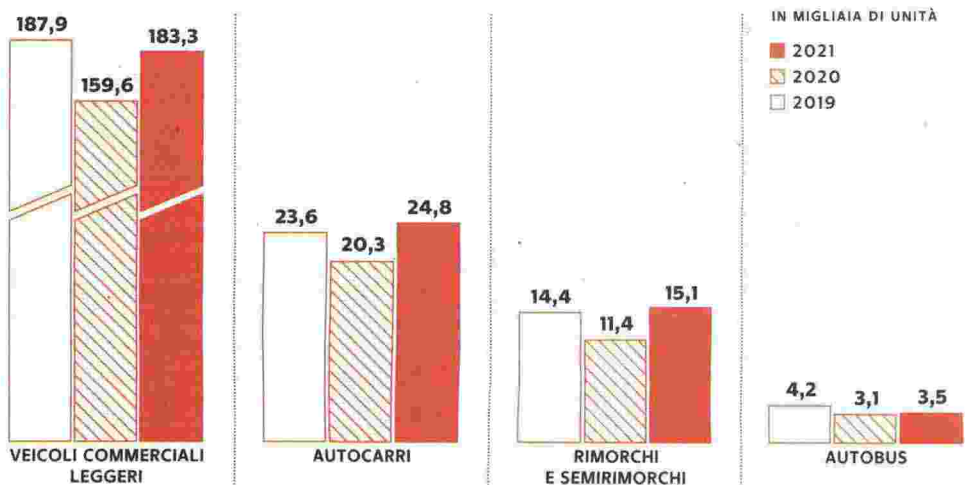


NON CI SONO PIÙ AUTISTI

In Europa mancano 400 mila autisti. Nonostante livelli elevati di disoccupazione in molte aree del vecchio continente, è sempre più difficile trovare mila conducenti di mezzi, in particolar modo quelli della categoria ultimo miglio. Nel tempo la professione ha perso appeal presso i giovani, che in buona parte la percepiscono come particolarmente faticosa. La stima sulla carenza di lavoratori rispetto alla domanda è di Transport Intelligence, che segnala come la situazione sia particolarmente critica in Polonia (ne servirebbero 124 mila in più), Gran Bretagna e Germania. La situazione è meno grave in Italia, dove pure c'è un deficit nell'ordine di 15 mila unità. Come colmare il gap? Secondo Federtrasporti servirebbe agire su più livelli, a cominciare dalla formazione. La federazione di settore auspica una riforma degli istituti professionali, con la creazione di un corso dedicato alla logistica e al trasporto delle merci. Inoltre viene chiesto al legislatore di prevedere una corsia preferenziale per far assumere alle aziende di autotrasporto i lavoratori di società in difficoltà o impiegati in settori produttivi in crisi.

I numeri

**L'ANDAMENTO
DEL MERCATO ITALIANO DEI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI**



L'evento

C'è un software di bordo per la guida fluida e sicura

MILANO

Greco della Fiera di Milano: «Con Transpotec Logitec offriamo una piattaforma per la crescita». Al polo meneghino dal 12 al 15 maggio

«**L**a sostenibilità ambientale ed economica, la digitalizzazione e le professionalità». Simona Greco, direttrice manifestazioni di Fiera Milano, sintetizza così i filoni principali del comparto trasporti, alle prese con una serie di cambiamenti strutturali. «Per questo ci proponiamo come piattaforma di business e dialogo tra i professionisti e le aziende», aggiunge. L'occasione è data da Transpotec Logitec, manifestazione che si svolgerà presso il polo fieristico meneghino dal 12 al 15 maggio prossimi. L'evento, al quale prenderanno parte 346 espositori (per il 15% esteri), sarà la prima occasione a disposizione delle case costruttrici per presentare i nuovi modelli, dopo la parentesi difficile degli ultimi due anni. Ampio spazio sarà riservato alle proposte destinate alla logistica conto terzi, che ha chiuso il 2021 a quota 86 miliardi di fatturato, appena uno in meno del dato generato nel 2019.

La situazione congiunturale non lascia immune il settore, anche se l'impatto è per il momento molto più contenuto rispetto ad altri segmenti dell'economia nazionale. «Pur considerando il problema dei ritardi legati a materie prime e microchip, non si vedono per il momento segnali di ritardo rispetto a una serie di obiettivi di transizione energetica che guardano al 2030 e al 2050, verso i quali le aziende sono già orientate da tempo e per i quali si stanno già muovendo persino in anticipo», sottolinea Greco. «La sostenibilità assume rilievo nella doppia direzione della riduzione delle emissioni inquinanti e dell'ottimizzazione dei costi di gestione», sottolinea. «Le case automobilistiche stanno affrontando questo scenario con investimenti in nuove tipo-

logie di alimentazione sempre più performanti».

Sul fronte mezzi pesanti ci saranno Daf Veicoli Industriali, Ford Trucks, Iveco, Mercedes-Benz Trucks Italia, Scania, Volvo Trucks, brand che rappresentano insieme oltre l'80% dei mezzi venduti negli ultimi due anni. Quanto ai veicoli leggeri, oltre a Iveco e Mercedes-Benz Trucks Italia, che presenteranno la loro intera gamma, ci saranno anche Ford Italia e Piaggio. La sostenibilità sarà un elemento centrale anche nella proposta di rimorchi e semirimorchi. La ricerca su aerodinamica, materiali e meccanica dei mezzi è infatti oggi strategica per risparmiare tempo e carburante.

L'altro grande aspetto di cui tenere conto è la digitalizzazione. «L'avanzamento tecnologico non passa infatti solo attraverso la meccanica, ma si sviluppa mediante la diffusione di sistemi di controllo del mezzo sempre più evoluti». Qualche esempio delle novità che animeranno la manifestazione? Sensoristica e software di bordo comportano una guida più semplice e fluida, ma significano anche una più razionale gestione della flotta, con migliori performance in termini di sicurezza e affidabilità. Uno scenario che cambia, richiedendo nuove competenze. «La carenza di autisti è un problema molto sentito nel settore dell'autotrasporto», ricorda Greco. Per questo Transpotec Logitec, in collaborazione con la trasmissione televisiva Next to the Truckers, negli scorsi mesi ha lavorato alla individuazione di futuri autisti che, in occasione dell'evento, riceveranno l'attestato di iscrizione alla Transpotec Truckers School. Un'iniziativa che punta a sensibilizzare l'opinione pubblica sul grave problema del ricambio generazionale e vuole raccontare la professione sotto una luce diversa, fuori

dai cliché che spesso accompagnano la figura dell'autotrasportatore.

Tra gli eventi da segnalare il convegno di apertura «Sostenibilità e sicurezza per l'autotrasporto italiano», organizzato da Tir, organo ufficiale dell'albo nazionale degli autotrasportatori (ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), che si focalizzerà su interventi e incentivi finalizzati a modernizzare e rendere più green infrastrutture e mobilità e sostenere le imprese di autotrasporto profondamente colpite dall'incremento del gasolio. Oltre a quello intitolato «Dal Nord al Sud Europa. Voci di corridoio» focalizzato sulle ultime decisioni dell'Unione Europea che, all'interno delle reti Ten-T ha adottato un approccio a «corridoio» per migliorare i collegamenti tra gli Stati membri.

Non solo business. Transpotec Logitec sarà anche un'occasione di incontro sulle tematiche più interessanti per i professionisti, con un fitto calendario di appuntamenti permetterà agli operatori di scegliere il proprio percorso formativo e di confrontarsi con le maggiori realtà del settore. Tra i temi in discussione, le ricadute del Pnrr sulla logistica e come le prospettive di sostenibilità cambieranno il settore, fino agli skill necessari per essere oggi operatori logistici.

Inoltre, nell'area esterna di Largo Nazioni, raggiungibile direttamente dai padiglioni espositivi, si potrà anche salire a bordo e provare i mezzi. L'area sarà infatti allestita come pista per i test-drive.

«Il nostro obiettivo è proporre un evento che sia un mix equilibrato di tutte le anime che compongono questo mercato: l'innovazione, la formazione, il confronto con le istituzioni e, naturalmente, l'esperienza e la passione», conclude Greco. - I.d.I.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il personaggio



Simona Greco
direttore manifestazioni
Fiera Milano

346

ESPOSITORI

Alla Fiera di Milano per la manifestazione dedicata ai trasporti

15%

DALL'ESTERO

Il 15% degli espositori arriva dall'estero per presentare nuovi modelli

