

edizione 2022

Umberto Cutolo - Elisa Bianchi

STORIE IN MOVIMENTO

100 numeri per capire l'autotrasporto



Edizione 2022

100 numeri per capire l'autotrasporto

STORIE
IN MOVIMENTO

**Uomini
e trasporti**

NEW GENERATION DAF

Il Numero Uno
sotto ogni aspetto



XF XG XG+



La Nuova Generazione di veicoli DAF definisce nuovi standard in termini di **efficienza, sicurezza e comfort di guida.**

Per questo motivo i veicoli DAF XF, XG e XG+ sono stati insigniti del titolo di "International **Truck of the Year 2022**", il riconoscimento più prestigioso nel settore dei veicoli industriali.

Entra in www.daftrucks.it/it-it/trucks e scopri perché La Nuova Generazione DAF è la Numero Uno sotto ogni aspetto.

WWW.DAFTRUCKS.IT

Umberto Cutolo - Elisa Bianchi

100 numeri per capire l'autotrasporto

.....

STORIE
IN MOVIMENTO

.....

Uomini
e Trasporti

INDICE



INTRODUZIONE

L'autotrasporto, questo sconosciuto di T.Bellanova	8
Una storia di padroncini sfruttati di C.Villa	10

Capitolo 1. LE AZIENDE

Il cambiamento

I NUMERI	14
1.1 Società di capitali: è un boom	16
1.2 Il tramonto dei padroncini	18
FORUM L'Osservatore. Enrico Finocchi (Albo Autotrasportatori): «Un artigiano che vuol crescere»	19
1.3 La lezione del Covid	20
FORUM L'Imprenditore. Ervino Harej (Autamarocchi): «Di fronte al futuro, ottimismo e volontà»	22

Capitolo 2. LE AZIENDE

L'eCommerce

I NUMERI	24
2.1 L'eCommerce prende il volo	26
2.2 Amazon, il protagonista	29
2.3 Arrivano le start-up	30
2.4 Flessibilità, digitalizzazione, sostenibilità	32
FORUM Il Ricercatore. Damiano Frosi (Politecnico Milano): «Una grandissima sfida per tutti»	34

Capitolo 3. LE PERSONE

Gli autisti

I NUMERI	36
3.1 La carenza	38
3.2 Ma quanto mi costi (e perché, poi?)	41
3.3 Soprattutto formazione a basso costo	46
3.4 All'estero non va meglio, anzi...	49
FORUM Il Testimone. Luciano Barattini (CARP): «Astronauti lo eravamo 40 anni fa»	50

Capitolo 4. LE PERSONE

Le donne

I NUMERI	52
4.1 Un tuffo nel passato	54
4.2 Imprenditrici multitasking	56
4.3 L'altra metà del camion	58
4.4 Anche all'estero autiste cercasi	59
FORUM La Sociologa. Luisa De Vita (Sapienza Roma): «Eppure, non è un lavoro da uomini»	60

Capitolo 5. I VEICOLI

Il parco mezzi

I NUMERI	62
5.1 È un vecchio parco	64
5.2 Incentivi col contagocce	67
FORUM L'Esperto. Davide Tabarelli (Nomisma Energia): «Diventeremo tutti più poveri»	69
5.3 In attesa delle emissioni zero	70
FORUM Il Costruttore. Paolo A. Starace (DAF): «Penalizzazioni e incentivi: la ricetta per svecchiare il parco»	72

Capitolo 6. I VEICOLI

Le motorizzazioni

I NUMERI	74
6.1 Il lungo addio del diesel	76
6.2 Ci vogliono le colonnine fast	80
6.3 Ma quanto è lontano l'idrogeno?	83
6.4 Carburanti di passaggio?	84
FORUM L'Ingegnere. Alfredo Liverani (Università Bologna): «Prima di scegliere è necessario fare i conti»	86



ZUNARELLI



STUDIO LEGALE ASSOCIATO

www.studiozunarelli.com

BOLOGNA - ROMA - MILANO - TRIESTE - RAVENNA - SHANGHAI
BARI - LA SPEZIA - PALERMO - PARMA - PEMBA

INDICE



Capitolo 7. FUORI RETE

I tempi di attesa

I NUMERI		88
7.1	L'aspettativa dell'autotrasporto	90
7.2	Il costo dell'inattività forzata	91
7.3	Il costo dell'improduttività del camion	91
7.4	Il tempo in cui l'autista non tocca il volante	92
7.5	Il travaglio dell'autista in amara attesa	94
7.6	Alla ricerca delle ragioni del tempo perduto	95
7.7	L'attesa, un deficit competitivo per il sistema Paese	97
7.8	La velocità statica del camion lumaca	98
7.9	Quanto ripagano, quando ripagano, i 40 euro	99
FORUM	L'Avvocato e Professore. Massimo Campailla (Università Ferrara): «L'attesa, un credito maturato e non riscosso»	101

Capitolo 8. NELLA RETE

La digitalizzazione

I NUMERI		102
8.1	Nasce la Logistic Digital Community	104
8.2	Blockchain e IA: il futuro della logistica	105
8.3	Smart Road, la strada che parla a chi guida	107
8.4	Dal PNRR 250 milioni per digitalizzare la logistica	109
FORUM	L'Esperto. Marco Federzoni (Webfleet): «Per garantire la digitalizzazione serve condividere esperienze e conoscenze»	111
8.5	La connettività a bordo	112
8.6	Nel mondo 35 milioni di camion connessi nel 2025	113
8.7	Una cabina sempre più tecnologica	114
8.8	Verso la guida autonoma	116
FORUM	L'Esperto. Massimo Marciani (FLC): «Cambiare la cultura per cambiare il settore»	118

Capitolo 9. LA STORIA

Settanta anni di leggi e decreti

I NUMERI		120
La storia	Settanta anni di autotrasporto	122
Anni 40-60	Il dopoguerra e il motore del boom	123
Anni 70	Gli anni Settanta e le regole del gioco	126
Anni 90	Gli anni Novanta e le liberalizzazioni	128
Anni 2000	Il nuovo secolo e la guerra delle tariffe	130



La storia	Cinquanta anni fa nasceva Federtrasporti	136
FORUM	Il Testimone. Alberto Collini (presidente Federtrasporti 1995-2008): «Da soli non si va da nessuna parte»	142

LA RIPARAZIONE IMMEDIATA SI FA STRADA IN ITALIA



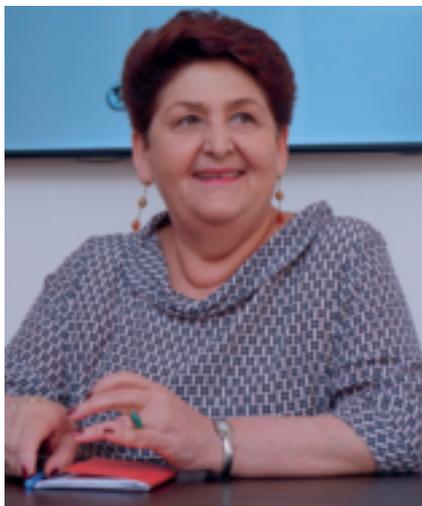
PRENOTA SUBITO
IL TUO INTERVENTO
SU **TELORIPARO.HELP**

O AL NUMERO: **328 326 7877**

Dopo **Cittadella**, **Livorno** e **Bologna**, apre a **Piacenza** il nostro nuovo Centro specializzato nella riparazione immediata di teli laterali e nella sostituzione del telo tetto per automezzi. Il nuovo Centro Teloriparo di Piacenza nasce in una delle zone logistiche più dinamiche d'Europa per supportare un numero sempre maggiore di autotrasportatori, offrendo loro un servizio pratico, sicuro e veloce. Truck fermo a causa di tagli e strappi ai teli del rimorchio? Oggi la soluzione c'è: **TELORIPARO**, e il business corre senza sosta.



L'AUTOTRASPORTO, QUESTO SCONOSCIUTO



Il volume che abbiamo tra le mani è un prezioso strumento di lavoro. Racconta come nel nostro Paese, numeri e grafici alla mano, si è modificato e sta continuando a cambiare il settore strategico dell'autotrasporto e fornisce utilissime indicazioni sugli eventuali approdi delle dinamiche in atto.

«L'autotrasporto, questo sconosciuto», si potrebbe parafrasare. Un vero e proprio universo, spesso ignorato, che il Paese ha improvvisamente scoperto nella sua importanza nei drammatici mesi della pandemia, quando sugli scaffali abbiamo continuato a trovare i prodotti, soprattutto agroalimentari e sanitari, di prima necessità, e questo ha consentito a tutti noi – impauriti e sgomenti, atterriti e disorientati da una minaccia che appariva ingovernabile e da settimane e

settimane di lockdown – di salvaguardare momenti di normalità, di non perdere abitudini, di restare aggrappati alle nostre vite.

Un intero mondo non si è mai fermato per garantire con la catena delle forniture non solo approvvigionamento, ma vera e propria coesione sociale e dunque sì, «persone di prima necessità», come a giusta ragione titola il volume fotografico che proprio Federservice ha pubblicato a fine 2021, capace di restituire attraverso testi e immagini coinvolgenti il ruolo determinante di quella che chiamiamo catena delle forniture.

Adesso, è evidente, siamo a un punto di svolta e quanto questo volume ci mette a disposizione diviene doppiamente importante per le sfide che abbiamo dinanzi – prima tra tutte quella della sostenibilità – e per le decisioni che come decisori politici dovremo assumere per sostenere l'autotrasporto nella dinamica in atto.

È emerso con chiarezza anche nel corso della giornata che celebrava i 50 di Federtrasporti: transizione è una parola complessa; perché accada nel modo giusto non è sufficiente evocarla. Ha bisogno di conoscenze, impegno, enorme determinazione, capacità di mettere insieme i tanti tasselli necessari come altrettanti punti di forza.

Ed è evidente che – soprattutto in questo segmento – costruire aggregazioni forti, alimentare e sostenere la domanda di trasporto intermodale e di interoperabilità, procedere velocemente verso il rinnovamento del parco veicolare, rafforzare i percorsi di digitalizzazione per un ecosistema dove innovazione e ricerca siano punti fermi e ineludibili in grado di informare anche le piccole e piccolissime aziende, sostenere la concorrenza leale e rafforzare il sistema di tutela degli aspetti sociali relativi al cabotaggio e al corretto

Quanto questo volume ci mette a disposizione diviene doppiamente importante per le sfide che abbiamo dinanzi – prima tra tutte quella della sostenibilità – e per le decisioni che come decisori politici dovremo assumere per sostenere l'autotrasporto nella dinamica in atto

impiego dei conducenti, costituiscono altrettanti step della strategia che ci deve vedere impegnati all'unisono: filiera istituzionale, mondo delle imprese, corpi sociali, comunità territoriali.

Per questo considero le analisi che il volume mette a disposizione altrettanti elementi di una mappa in movimento utile, anche a noi decisori politici, per assumere le decisioni funzionali a sostenere le trasformazioni.

Una mappa dove coesistono, a riprova della complessità con cui siamo chiamati a misurarci, il boom delle società di capitali tra il 2016 e il 2021 – secondo le rilevazioni di Unioncamere-Infocamere – in contrapposizione al decremento delle imprese attive, i cosiddetti padroncini, ditte individuali e società di persone, per testimoniare l'evoluzione e la transizione verso nuove forme di impresa.

Il che ci mette nella condizione di mettere meglio a fuoco quella carenza di autisti che grava sul settore: dinamica che ha trovato impreparato il mondo del lavoro e che non si giustifica esclusivamente con una limitata attrattività e inclusività verso le nuove generazioni e le donne, soprattutto in considerazione dei dati sulla disoccupazione anche nel periodo pre pandemico. Ecco perché ci obbliga a individuare forme e modi strutturali, e tra questi la formazione gioca un ruolo essenziale e strategico, per fare di questo un settore attrattivo, inclusivo, capace di parlare al futuro delle nuove generazioni.

Ugualmente critico il dato delle imprese giovanili, considerato come quelle costituite in prevalenza da giovani tra i 18 e i 35 anni, che vede una diminuzione nello stesso quinquennio del 16,8 per cento.

Un ragionamento a parte meritano le donne, tra i pochi elementi di ricambio nel settore. Dal 2016 ad oggi le imprese femminili (quelle con donne in posizioni apicali) sono cresciute del 4,17 per cento per arrivare alla attuale quota delle circa 9 mila unità. La crescita procede a un ritmo di crescita di circa l'1 per cento annuo: va sostenuta, stimolata, aiutata e allargata anche alle donne alla guida dei mezzi, la cui presenza si attesta intorno al 2,1 per cento del totale, con circa 4 mila autiste in più negli ultimi due anni.

Dati che dicono, come ho invitato a considerare già in passato, essere arrivato il tempo di una rivista e di un sito capaci di un cambio di passo: «Uomini, Donne e Trasporti».

Non resta che augurare, dunque, a tutte e a tutti una buona lettura, ribadendo da parte nostra l'impegno a voler accompagnare l'autotrasporto con sempre maggior precisione, sostegno, strumenti utili, consapevoli che proprio la logistica sarà uno dei banchi di prova su cui si misurerà l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e la qualità effettiva che avremo saputo imprimere al rilancio del Paese.

*Considero le analisi
che il volume mette
a disposizione altrettanti
elementi di una mappa
in movimento utile,
anche a noi decisori
politici, per assumere
le decisioni funzionali
a sostenere
le trasformazioni*

Senatrice Teresa Bellanova
Viceministra Infrastrutture e Mobilità Sostenibili

UNA STORIA DI PADRONCINI SFRUTTATI



Nei momenti di transizione vale la pena non concentrarsi soltanto sul punto di arrivo, ma tener sempre in memoria anche quello da cui si è partiti. Oggi siamo tutti consapevoli su cosa l'autotrasporto debba diventare in termini di efficienza, di sostenibilità, di supporto al sistema economico e distributivo. Spesso, invece, si tende a dimenticare la strada percorsa fino a oggi da questo settore. Ecco perché trovo estremamente opportuna la sezione storica di questa terza edizione dei «100 Numeri per capire l'autotrasporto». Perché se nelle prime edizioni ritenevo essenziale per il comparto poter disporre di numeri in grado di descrivere l'attività, in quanto laddove mancano – scrivevo allora – si corrono gli stessi rischi di chi si rade senza disporre di uno specchio in cui guardarsi, adesso reputo quanto

mai utile approfondire la storia e le vicissitudini di quella persona, capire cioè se soffre di una specifica allergia o se la sua pelle sia particolarmente sensibile.

Fuor di metafora, i numeri anche oggi continuano a dirci che è in corso un consolidamento organizzativo e strutturale del comparto, evidenziato dal costante ridimensionamento delle aziende monoveicolari, anche note come «padroncini» (dal 2010 a oggi ne sono scomparsi più di 30 mila) e dal crescente spazio occupato dalle società di capitali (aumentate nello stesso lasso di tempo del 61,8 per cento). La storia invece ci insegna come siano nati quei padroncini e, soprattutto, ci racconta come l'autotrasporto italiano sia interpretabile per buona parte tramite le vicende legate al loro sfruttamento.

Sono venuti fuori come funghi quando nel dopoguerra bisognava ricostruire il Paese e, a questo scopo, si potevano riconvertire a prezzi stracciati tanti residuati bellici in veicoli per trasporto merci. Un numero lo dice con estrema sintesi: nel 1947 in Italia circolavano più camion che vetture, i primi cioè battevano le seconde 186 mila a 184 mila.

E dietro questi tanti camion c'erano appunto tante braccia che, abbandonati i campi, avevano scelto di girare un volante perché era estremamente più redditizio.

In venti anni, dice un altro numero, accadde l'inverosimile, nacquero 135 mila imprese per la quasi totalità padroncini armati di tanta buona volontà e di enorme spirito di sacrificio, ma del tutto privi della minima capacità imprenditoriale.

Una solida cooperativa riesce a trattare con il committente allo stesso modo di un intermediario o di una grande impresa e, laddove acquisisce commesse, crea trasporti da delegare ai propri associati. Lo schema è simile, ma con un'unica differenza: che l'artigiano è anche parte della struttura aggregata

La soluzione flessibile e scalabile di Geotab per il trasporto

Geotab pone la massima attenzione per fornirti gli strumenti analitici a supporto delle tue decisioni e garantirti la massima semplicità di gestione nel tempo.



Grazie a soluzioni semplici da personalizzare e un vasto ecosistema di servizi integrati, Geotab ti offre un ampio ventaglio di scelte in termini di ottimizzazione della flotta, conformità, produttività e molto altro ancora.

Ottimizzazione dei tempi di attività della flotta

Identifica rapidamente i problemi e assegna la giusta priorità alle operazioni manutentive sulla base dei dati diagnostici provenienti dalla centralina del mezzo. Risparmia tempo e costi concentrandoti sulle potenzialità offerte da un'analisi predittiva dello stato del mezzo.



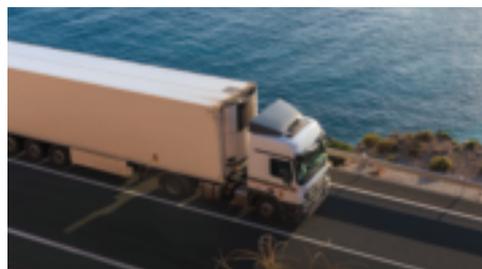
Gestione del tachigrafo semplificata

Geotab Tachograph ti permette di automatizzare la gestione del tachigrafo, consentendo l'identificazione del conducente e dello stato operativo in tempo reale. Con il download da remoto tutte le informazioni tachigrafiche vengono aggiornate, gestite e analizzate secondo gli obblighi di legge. Impostando l'invio di notifiche e-mail, puoi controllare le scadenze relative alle carte conducente e all'azienda, il rispetto delle tempistiche di scarico dei dati e molto altro ancora.



Riduzione dei costi grazie al monitoraggio dei consumi di carburante

Con Geotab puoi stimare qual è l'uso ottimale dei veicoli, ridurre gli sprechi di carburante e ottimizzare le risorse. Previene il consumo improprio di carburante, monitorando l'uso di AdBlue; aggiorna la dashboard, genera report o imposta notifiche e-mail quando l'AdBlue scende al di sotto dei livelli soglia.



Gestione del trasporto refrigerato

Esplora la soluzione di Geotab per le operazioni di mantenimento della catena del freddo. Rispetta le normative, ottieni il massimo dal monitoraggio della temperatura in tempo reale, personalizza i report, crea alert e molto altro.

E di conseguenza esposti alle mire di coloro che, senza investire una lira, compresero come fosse facile arricchirsi presentandosi da un committente e sottoscrivere un contratto per migliaia di trasporti da affidare poi a un qualche padroncino, dopo aver trattenuto una cospicua percentuale.

Anche tante eccezioni, anche tanti padroncini in grado di emanciparsi e di crescere utilizzarono un modulo analogo, nel senso che investirono in un'organizzazione presentabile, in grado di fargli conquistare il rapporto diretto con il cliente per poi subappaltare una buona fetta dei trasporti così acquisiti ai sempre disponibili padroncini.

In tutto questo esiste una sola importante eccezione: il mondo della cooperazione, l'universo cooperativistico e consortile capace di sommare tante debolezze per elevarle a un rango aziendale.

Perché una solida cooperativa o un'aggregazione di secondo livello riesce a trattare con il committente allo stesso modo di un intermediario o di una grande impresa e, laddove acquisisce commesse, crea trasporti da delegare ai propri associati.

Lo schema è simile, ma con un'unica differenza: che l'artigiano è anche parte della struttura aggregata.

Ha la stessa posizione di un cittadino all'interno di uno Stato. E se la struttura cresce, se riesce ad acquisire immobili logistici per coprire altri anelli della catena o ad acquistare collettivamente beni beneficiando di economie di scala, se riesce a gestire in proprio un'agenzia di assicurazioni, un ente formativo o una casa editrice, tutte queste cose, rese possibili da tanti padroncini alleati, sono anche l'espressione della loro ricchezza. In grado di elevarli, di riuscire a colmare con l'organizzazione eventuali lacune imprenditoriali e di metterli al riparo dallo sfruttamento altrui.

Tutto questo è un vanto che non soltanto è stato possibile, ma si è consolidato nel tempo.

Federtrasporti, che è la principale aggregazione di secondo livello in Italia, ha compiuto 50 anni.

E la sua storia è anche un pezzo di storia che ha tanto da insegnare.

I numeri oggi ci dicono che è in corso un consolidamento organizzativo e strutturale del comparto, evidenziato dal costante ridimensionamento delle aziende monoveicolari, anche note come «padroncini», e dal crescente spazio occupato dalle società di capitali

Claudio Villa

Presidente Gruppo Federtrasporti

EFFETTO ONE EXPRESS:



L'EUROPA È SEMPRE PIÙ PICCOLA!

Anche nel Regno Unito consegniamo con la stessa velocità pre-Brexit, sempre e comunque.

Servizio quotidiano ed espresso in tutta Italia e in tutta Europa
Customer service dedicato e una agile gestione
delle pratiche doganali per il Regno Unito

051-3766601



www.oneexpress.it



LE IMPRESE

99.465

è il numero totale delle **imprese iscritte** all'Albo degli autotrasportatori al 31.12.2021.

(Albo degli autotrasportatori)



81.352

è il numero di **imprese con veicoli**, iscritte all'Albo degli autotrasportatori al 31.12.2021.

(Albo degli autotrasportatori)



2.353

è il numero delle imprese con **oltre 50 veicoli** iscritte all'Albo degli autotrasportatori al 31.12.2021.

(Albo degli autotrasportatori)

75,02%

è la percentuale di imprese fino a 5 veicoli tra quelle con veicoli, **pari a 78.567**, al 31.12.2021.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



66,80%

è la percentuale di imprese fino a 5 veicoli tra quelle con veicoli, **pari a 54.349**, al 31.12.2021.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)

LA TIPOLOGIA



+22,71%

è l'incremento percentuale delle **società di capitali** dal 2016 al 2021, passate da 20.195 a 24.781, con un saldo positivo di 4.586 unità.

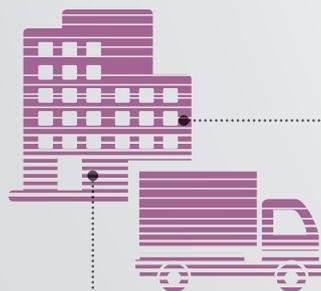
(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



677

sono le imprese di autotrasporto costituite come **consorzi o cooperative**.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



8.944

è il numero totale, in termini assoluti, delle **imprese scomparse** dal 2016 al 2021.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)

-9,3%

è il calo in termini percentuali delle **aziende di trasporto merci** su strada dal 2016 al 2021.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)

-42,8%

è la diminuzione percentuale del numero di **padroncini** dal 2012 al 2021, pari a 16.185.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



IAMENTO

AZIENDALE



-20,82%

è il decremento percentuale delle **imprese individuali** tra il 2016 e il 2021, passate da 54.681 a 43.296, pari a un saldo negativo di 11.385 unità.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



-13,27%

è il decremento percentuale delle **società di persone** tra il 2016 e il 2021, passate da 15.436 a 13.388, pari a un saldo negativo di 2.048 unità.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



-5,2%

è il decremento percentuale delle **imprese di autotrasporto** costituite come **consorzi o cooperative** tra il 2016 e il 2021.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)

DONNE E GIOVANI



9.010

è il numero delle **imprese femminili** di trasporto merci su strada.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)

+4,17%

è l'incremento delle **imprese femminili** dal 2016 al 2021, pari a un passaggio da 8.649 unità nel 2016 a 9.010 nel 2021.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



4.414

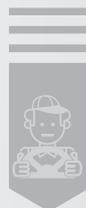
è il numero delle **imprese giovanili** di trasporto merci su strada.

(Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)

-16,8%

è il decremento delle **imprese giovanili** dal 2016 al 2021, pari a un passaggio da 5.309 unità nel 2016 a 4.414 unità nel 2021.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



LE ETÀ



14,1

sono gli anni di **età media** delle imprese di autotrasporto costituite come **società di capitali**.

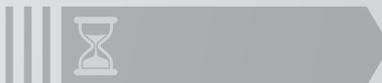
(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



19,7

sono gli anni di **età media** delle **imprese di autotrasporto**, aumentati di 1,4 anni rispetto ai 18,3 del 2016.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



22,0

sono gli anni di **età media** delle imprese di autotrasporto costituite come **ditte individuali**.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese)



Ormai per le società di capitali è un vero e proprio boom. In soli cinque anni – tra il 2016 e il 2021 – secondo le rilevazioni di Unioncamere-Infocamere, Movimprese, nella categoria Ateco 4941 (Imprese di trasporto merci su strada), questa forma di azienda è schizzata da 20.195 a 24.781 unità, con un balzo in avanti del 22,71%. Se poi il confronto si allunga al 2010, secondo i dati pubblicati nella prima edizione di *100 numeri per capire l'autotrasporto (2017)*, il balzo è impressionante: dalle 15.327 imprese di undici anni fa a oggi è pari al 61,8%.

Per di più in un contesto che vede diminuire il totale delle imprese attive nel settore che scendono, nel quinquennio, del 9,3%, risultato del passaggio dalle 95.801 del 2016 alle attuali 86.857 (dato al 30 giugno 2021), pari cioè a 8.944 aziende in meno. Un trend di decrescita costante, dal momento che nell'ultimo quinquennio si è assistito a un calo medio dell'1,9% annuo, il che rivela anche che la stessa pandemia da Covid-19 non sembra aver inciso significativamente sul numero delle imprese, dal momento che il trend di decrescita si è mantenuto costante anche tra il 2019 e il 2020 (-1,6%) e tra il 2020 e il 2021 (-1,7%). Un decremento che, comunque, va a colpire le ditte individuali e le società di persone – in pratica i padroncini – che perdono nel quinquennio rispettivamente il 20,82 e il 13,27%: percentuali che in cifre significano che sono sparite 11.385 imprese individuali e 2.048 società di persone. Anche nel loro caso il trend è costante e, dal momento che la distanza tra società di capitali e ditte individuali nel periodo considerato si è dimezzata (da 34.486 a 18.515), se la tendenza rimanesse immutata nei prossimi anni, si potrebbe assistere a un clamoroso sorpasso entro la fine del decennio (*Tabella 1.1.1*). Dunque, un autotrasporto più imprenditoriale e meno familiare. Ma anche più vecchio. Le imprese, che nel 2016 avevano un'età media di 18,3 anni, oggi sono salite a 19,7 (*Tabella 1.1.2*). In questo caso l'anzianità dell'impresa è un segno di consoli-

damento, ma è interessante notare – all'interno di questa età media complessiva – come le aziende di costituzione più recente siano proprio le società di capitali, con 14,1 anni, mentre le più vecchie sono le imprese individuali (22 anni), le società di persone (24,1 anni) e i consorzi (24,3 anni). Ed è ovvio che l'iniezione di società di capitali concentrata negli ultimi anni abbia tenuto giù la media sia della tipologia che dell'intero comparto, mentre consorzi e cooperative meritano un discorso a parte. Entrambe manifestano una certa volatilità, mantenendosi sugli stessi livelli: poco più di 500 i primi, poco meno di 5 mila le seconde. Ma si tratta di realtà consolidate ormai insediate sul territorio e spesso soggette a mutamenti societari con acquisizioni o scioglimenti che incidono poco sulla somma algebrica finale. Quello che, invece, appare preoccupante è l'età dei nuovi imprenditori, tra i quali l'afflusso dei giovani è sempre più debole. Analizzando infatti la distribuzione delle imprese giovanili, cioè quelle che secondo la legge 95/95 (ex 44/86) sono costituite in prevalenza da giovani di età compresa tra i 18 e i 35 anni, emerge un dato significativamente negativo: il calo è pari al 16,8%. Si è passati infatti dalle 5.309 imprese giovanili del 2016 alle attuali 4.414 al 30 giugno 2021 (-895 unità), a conferma di una disaffezione dal mestiere che tiene lontani i giovani non soltanto dal volante del camion, ma anche dal volante dell'azienda (*Tabella 1.1.3*). Per quanto riguarda le imprese femminili, invece, si assiste a un incremento del 4,17% dal 2016 ad oggi, pari cioè a 361 nuove imprese in termini assoluti. Nel 2016 erano infatti 8.649 le imprese femminili, mentre nel 2021 si attestano a quota 9.010 unità nell'ambito del trasporto merci su strada. Basti pensare che dal 30 giugno 2020 al 30 giugno 2021 le imprese femminili sono cresciute dell'1,07%, trend che si è dimostrato essere costante negli ultimi cinque anni e che lascia ben sperare per il futuro dell'autotrasporto (*1.1.4*). Quanto alla distribuzione territoriale delle imprese, in questo quadro di decremento complessivo la regione con il maggior



1.1.1 IMPRESE DI TRASPORTO MERCI SU STRADA (2016-2021)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	diff. 16-21	var. % 16-21
<i>Distribuzione delle imprese registrate (categoria Ateco 4941) al 30 giugno degli anni 2016-2021 per classi di natura giuridica</i>								
Società di capitali	20.195	20.998	21.944	22.983	23.819	24.781	4.586	22,71
Società di persone	15.436	15.017	14.553	14.134	13.757	13.388	-2.048	-13,27
Imprese individuali	54.681	52.221	49.788	47.244	45.389	43.296	-11.385	-20,82
Cooperative	4.806	4.912	4.877	4.870	4.800	4.715	-91	-1,89
Consorzi	544	535	529	528	526	526	-18	-3,31
Altre forme	139	142	147	145	152	151	12	8,63
TOTALE	95.801	93.825	91.838	89.904	88.443	86.857	-8.944	-9,34

Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Unioncamere-InfoCamere, Movimprese

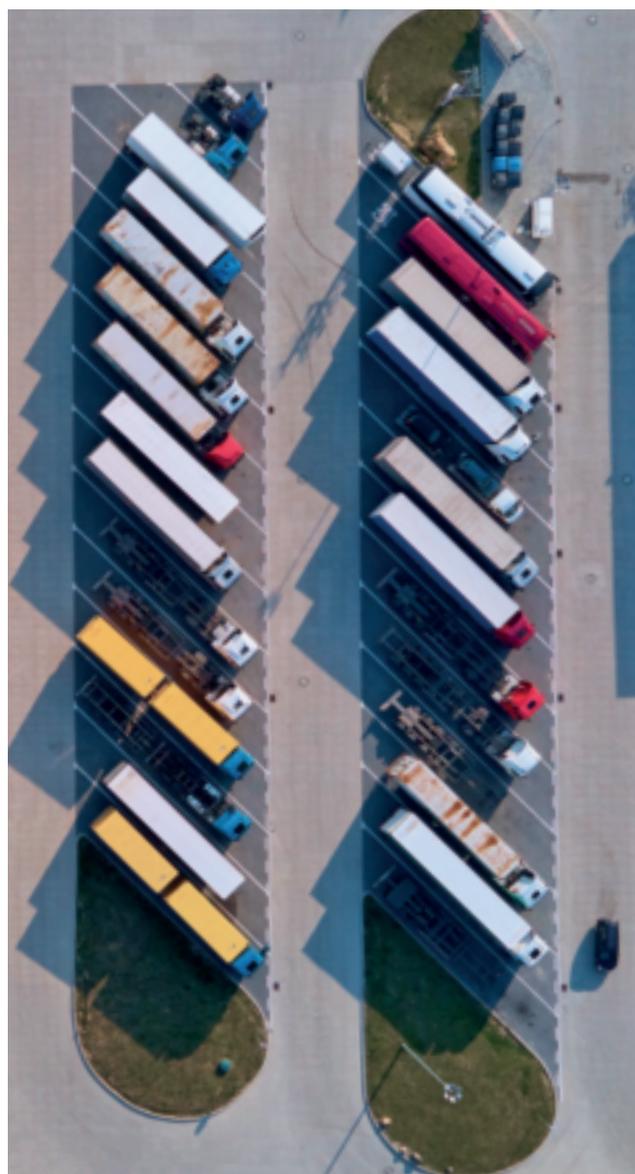
calo in termini assoluti è la Lombardia, che dal 2016 a oggi ha visto ridurre il numero di imprese di 1.520 unità, seguita da Emilia-Romagna (-1.361 unità), Piemonte (-1.126 unità), Veneto (-996 unità) e Lazio (-938 unità). Analizzando invece i dati in termini percentuali, scopriamo che la regione ad aver subito il calo maggiore in termini di numero totale di imprese è il Piemonte (-17,6%), in cui si è passati da 6.368 unità nel 2016 a 5.242 unità nel 2021, seguita da Friuli-Venezia Giulia (-17,3%), e Marche (-14%). Al contrario, l'unica regione ad aver registrato un leggero incremento, seppur minimo, è il Molise, dove si passa dalle 569 imprese registrate al 30 giugno 2016 alle attuali 574 (+0,8%), mentre la situazione in Trentino Alto-Adige resta pressoché invariata (-0,13%, pari cioè a sole due imprese in meno nell'arco degli ultimi cinque anni), seppur sia di particolare interesse: nel 2016, infatti, il numero totale di imprese era pari a 1.459 unità. Dopo un calo costante registrato dal 2017 al 2019, dal 2019 al 2020 le imprese hanno invece ripreso a crescere dell'1,7%, salendo così a quota 1.425 unità nel 2020 e riaffermandosi a quota 1.457 nel 2021 (+2,2% rispetto all'anno precedente).

1.1.2 ETÀ MEDIA DELLE IMPRESE

(in anni al 30 giugno 2021)

Società di capitali	14,1
Società di persone	24,1
Imprese individuali	22,0
Cooperative	15,6
Consorzi	24,3
Altre forme	18,0
età media 2021	19,7
età media 2016	18,3

Unioncamere-InfoCamere, Movimprese



1.1.3 IMPRESE GIOVANILI (*) DI TRASPORTO MERCI SU STRADA (2016-2021)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	diff. 16-21	var. % 16-21
	5.309	5.169	4.904	4.694	4.522	4.414	-895	-16,8

(*) Si considerano imprese giovanili quelle la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da persone la cui età è inferiore ai 35 anni

1.1.4 IMPRESE FEMMINILI (*) DI TRASPORTO MERCI SU STRADA (2016-2021)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	diff. 16-21	var. % 16-21
	8.649	8.780	8.807	8.892	8.914	9.010	361	4,2

(*) Si considerano imprese femminili quelle la cui partecipazione del controllo e della società è detenuta in prevalenza da donne

1.2. IL TRAMONTO DEI PADRONCINI

Undicimila aziende individuali in meno negli ultimi cinque anni. I dati di Infocamere ricavati dal Registro delle imprese non lasciano incertezze: l'estinzione dei padroncini nell'autotrasporto è costante e irreversibile. Se si aggiunge che anche tra le società di persone, come quelle società in nome collettivo o quelle in accomandita semplice, considerate il primo stadio evolutivo rispetto all'impresa individuale, il calo è di oltre 2 mila unità, il decremento complessivo nei cinque anni 2016-2021 è del 34%. Anche se è probabile che una parte, soprattutto delle società di persone, si siano trasformate o siano confluite in società di capitali andando a contribuire al loro incremento, il risultato non cambia: nell'ultimo quinquennio è scomparso un terzo dei padroncini. Il declino di una categoria che si è identificata nell'autotrasporto italiano, del resto, era visibile da tempo. Tra il 2010 e il 2016, la prima edizione di *100 numeri per capire l'autotrasporto*, già registrava un calo del 26,6% con la scomparsa di 19.543 imprese individuali. Riportando a oggi quelle cifre, siamo passati dalle 73.395 aziende del 2010 alle 43.296 di oggi. La perdita secca è di 30.099 unità, quasi la metà dei padroncini allora in circolazione. Si tratta di un processo strutturato da tempo, sul quale neppure il Covid ha inciso più di tanto, dal momento che la percentuale di decrescita è rimasta invariata sia tra il 2019 e il 2020 che tra 2020 e 2021, in cui si è passati progressivamente da 47.244 aziende individuali registrate nel 2019, a 45.389 nel 2020 (-3,9%, pari cioè a 1.855 unità in meno in termini assoluti), fino alle attuali 43.296 (-4,6% rispetto all'anno precedente, cioè 2.093 unità in meno). Più che alla pandemia, dunque, il tramonto dei padroncini sembra maggiormente legato alla concorrenza – spietata e spesso illegale – dei vettori e degli autisti dei paesi dell'Est europeo, entrati a far parte dell'Unione tra il 2004 (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, Ungheria) e il 2007 (Romania e Bulgaria). Di fronte a un'offerta di trasporto basata sul basso costo del lavoro e su una tassazione più morbida, molte ditte individuali italiane non hanno retto. Lo dimostrano i dati – ricavati sempre dall'edizione 2017 di *100 numeri* – sulle tonnellate per chilometro prodotte dal 2006 al 2014 dalle imprese di autotrasporto bulgare (+164%), ungheresi e slovacche (+54%) e slovene (+45%), mentre il traffico prodotto dalle imprese italiane è crollato del 51%. E quelli sul cabotaggio, aumentato negli stessi anni del 67,2%. Ma c'è anche un altro fattore che costringe i padroncini ad allinearsi alle tariffe dei vettori e degli autisti dell'Est, pur di lavorare: una vita disagiata non più adeguatamente remunerata e, per di più, complicata da una normativa sempre più stringente e una burocrazia sempre più invasiva che solo un'azienda strutturata è in grado di affrontare. Una delle tante lette-

re inviate da un padroncino lombardo che lavora da 20 anni, a un sito specializzato è emblematica di questo stato d'animo: «Amo il mio lavoro, la mia vita da camionista, ma ora come ora la concorrenza sleale dei Paesi dell'Est Europa e le leggi sempre più restrittive mi stanno facendo passare l'entusiasmo». E conclude: «Ci sono dei giorni che me lo domando: 'Ma se tornassi indietro, lo farei ancora questo lavoro?'. Nonostante, a distanza di 16 anni, mi piaccia ancora molto, non lo so più, perché come padroncino faccio molti sacrifici che ormai non mi vengono più ripagati». Dietro queste parole c'è una disaffezione confermata dai numeri. Tra i titolari di ditte individuali di autotrasporto merci, secondo un'elaborazione di Infocamere su dati del Registro delle imprese, al giugno 2021, solo l'8,3% ha meno di 40 anni, mentre più di un terzo, il 35,2% supera i sessanta (Tabella 1.2.1). Che gli ultranovantenni siano 349, più del doppio dei 151 under 24, è solo la ciliegina sulla torta del tramonto di una professione.

1.2.1 TITOLARI DI IMPRESE INDIVIDUALI PER ETÀ

Età	Titolari	%
da 18 a 24 anni	151	0,35
da 25 a 29 anni	493	1,14
da 30 a 34 anni	1.105	2,55
da 35 a 39 anni	1.863	4,30
under 40	3.612	8,34
da 40 a 44 anni	3.402	7,86
da 45 a 49 anni	5.497	12,70
da 50 a 54 anni	7.301	16,87
da 55 a 59 anni	8.184	18,91
under 60	24.384	56,33
da 60 a 64 anni	6.637	15,33
da 65 a 69 anni	3.987	9,21
da 70 a 74 anni	2.054	4,74
da 75 a 79 anni	1.073	2,48
da 80 a 89 anni	1.136	2,62
>= 90 anni	349	0,81
over 60	15.236	35,19
n.c.	58	0,13
TOTALE	43.290	100



L'OSSERVATORE

Enrico Finocchi, presidente dell'Albo degli autotrasportatori

«UN ARTIGIANO CHE VUOL CRESCERE»

Prima la globalizzazione, poi la pandemia, ora il Green Deal. Il mondo dell'autotrasporto (ma verrebbe da dire, più semplicemente, il mondo) è stato investito da una serie di stravolgimenti epocali che lasceranno il segno nei prossimi anni per l'ampiezza dei fenomeni e la profondità della loro incidenza. Il fatto è che l'autotrasporto merci è stato sempre come il canarino nella miniera, che i minatori portavano sottoterra perché, più sensibile dei loro polmoni, avvertiva prima degli uomini l'arrivo del grisù, pericoloso gas inodore. Così il trasporto merci su strada ha sempre anticipato crisi e ripartenze, cambiamenti e innovazioni. Una leggenda metropolitana di qualche anno fa, raccontava di un vecchio imprenditore che si era fatto allestire l'ufficio con ampia vetrata affacciata sull'autostrada. Gli bastava un'occhiata, da quella sua posizione privilegiata, per capire dal numero (e dal tipo) di camion in transito se gli affari sarebbero andati bene o no. Una posizione privilegiata per capire come andranno le cose è, oggi, quella di **Enrico Finocchi**, presidente dell'Albo degli autotrasportatori, dopo essere stato per sette anni – dal 2010 al 2017 – direttore generale per il trasporto e l'intermodalità dell'allora ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La fotografia che offre del mutamento in corso nell'autotrasporto merci nazionale è nitida: «Le imprese si stanno piano piano strutturando, crescono costantemente le società di capitale rispetto alle ditte individuali, ma – attenzione – lo zoccolo duro resta il mondo artigiano». Un'analisi suffragata dai dati delle imprese iscritte all'Albo: nel 2012 su 104.732 aziende con veicoli, i tre quarti ne aveva da 1 a 5; nell'ultima rilevazione, del dicembre 2021, la quota è scesa al 66,8%, ma il decremento è praticamente tutto a carico dei monoveicolari, passati dal 36, al 26,5%, mentre la fascia 2-5 veicoli guadagna quasi un punto e mezzo, passando dal 38,9 al 40,2%.

Dunque, sono i padroncini che tendono a scomparire?

Più che i padroncini che tendono a scomparire, vedo gli artigiani che tendono a crescere. Quelli che finora hanno fatto solo trasporto e, magari, prima di affrontare un investimento costoso come l'ampliamento della loro piccola flotta (anche per le incertezze sulle motorizzazioni dei prossimi tempi), cominciano a orientarsi verso la logistica: vogliono capire come funziona, anche attraverso una formazione appropriata e, appena si sentono più sicuri, cercano di entrare nei porti, negli interporti, nei magazzini. Anche le imprese più piccole cercano di essere maggiormente presenti lungo la catena logistica, di allungare la filiera, per offrire valore aggiunto al di là del puro e semplice camionato.

Ci riescono?

Non è facile. Soprattutto di questi tempi di e-commerce spinto. Indubbiamente gli acquisti online sono esplosi con la pandemia e con loro è cresciuto il ruolo della distribuzione: potrebbe essere uno sbocco proprio per gli artigiani, ma le multinazionali dell'e-commerce, anche per garantirsi tempi certi nelle consegne, governano rigidamente tutta la filiera e questo toglie ogni leva imprenditoriale dalle mani dell'artigiano, schiacciandolo in un ruolo molto vicino a quello del lavoratore dipendente che riceve istruzioni precise e inderogabili – per esempio – su come, dove e quando caricare o scaricare i pallet, il tutto sotto il controllo degli strumenti digitali e telematici. Così molti artigiani – tra l'incudine della voglia di crescere e il martello dei colossi dell'e-commerce – anziché affrancarsi e diventare piano piano un po' più imprenditori, finiscono molto spesso con l'adagiarsi e rinchiudersi in questa gabbia ripetitiva che non li farà mai evolvere.

È un po' quello che sta accadendo anche nel settore dei container, dove le megacarrier fanno valere il loro peso economico per occupare ulteriori pezzi della filiera: non solo trasportatori marittimi, ma anche terminalisti, operatori ferroviari e autotrasportatori, magari ingaggiando piccole imprese artigiane. Oggi nell'autotrasporto chi riesce a sfuggire alla morsa delle multinazionali della globalizzazione?

Ci troviamo in una fase in cui la globalizzazione favorisce chi muove i grandi numeri. Nell'autotrasporto, soltanto le imprese strutturate, quelle che già avevano avviato la loro traversata verso la transizione ecologica e digitale e quindi sono più attrezzate per conservare un loro spazio importante sul mercato, perché in realtà si sono ormai consolidate in un'attività logistica che occupa gran parte della filiera. Ma, almeno in Italia, si tratta di qualche migliaio su un universo di 90 mila imprese.

E gli artigiani che altri sbocchi hanno? Sembra tramontata anche la spinta alle aggregazioni.

È vero. Le aggregazioni stentano: il passaggio non sembra più essere da artigiano a consorzio o cooperativa di artigiani, ma da ditta individuale o società di persone a società di capitale. È un bel salto, ma probabilmente è proprio quello più idoneo a cogliere le occasioni offerte dal Piano nazionale di ripresa e resilienza...

Ma se per l'autotrasporto merci non c'è un euro...

Ma ce ne sono tanti sulla logistica e sulla digitalizzazione. Bisogna cominciare ora a pensare come sarà questo mondo fra qualche anno. Probabilmente, proprio grazie alle risorse del PNRR ci troveremo di fronte a una logistica diversa e con questa prospettiva, volente o nolente, l'autotrasporto deve fare i conti. Ma a questo non sta pensando nessuno.

L'intenzione dichiarata è quella di trasferire una quota delle merci dalla strada alla ferrovia. Come dovrà comportarsi l'autotrasporto di fronte a questa prospettiva?

Certamente anche in Italia aumenterà la quota modale su ferro, come è aumentata in Germania. Il Brennero – che ormai è in dirittura d'arrivo – sicuramente inciderà su questa quota. Ma si tratta di punti percentuali, non è che tutte le merci si sposteranno necessariamente sulla ferrovia. La questione è un'altra: l'aumento delle tratte su rotaia, la riorganizzazione della portualità e degli hub intermodali, la digitalizzazione dei sistemi doganali, per dire soltanto alcuni elementi del quadro che si andrà a delineare, porterà a un nuovo sistema logistico più strutturato, meglio organizzato, più funzionale. È con questa sfida che l'autotrasporto italiano, soprattutto quello artigiano, deve imparare a misurarsi.



Il conto lo ha presentato Confartigianato Trasporti nel focus del suo Ufficio studi di fine aprile 2021: nel 2020 le imprese di trasporto e logistica hanno contabilizzato minori ricavi per 28,8 miliardi di euro, con un crollo del fatturato pari al 17,5%, 4,6 punti sopra della media dell'Europa dei 27 che è stata del 12,9. E, dunque, nonostante i camion abbiano circolato anche in pieno *lockdown* (ma soltanto per i generi di prima necessità, alimentari e medicinali), alla fine si sono fatti duramente sentire il calo della produzione manifatturiera (11,7%) e quello del commercio estero (10,3%). Neppure il boom dell'e-commerce, figlio riconosciuto della pandemia e delle conseguenti chiusure, ha dato ristoro al settore: a fronte di un aumento del 34,5% delle vendite online, il fatturato delle imprese dei servizi postali e attività di corriere segna un aumento che si ferma al +4,4%. L'inizio del 2021, poi, non si è presentato sotto i migliori auspici,

con il *Barometro Timocom* che ha calcolato il rapporto carichi/mezzi tra Italia e Europa a 19/81, gelando l'ottimismo che si era affacciato nel quarto trimestre 2020, quando la rilevazione era stata tra 21/79 e 25/75, non troppo lontano dal 28/72 di fine 2019. Eppure, in giro c'è un cauto ottimismo. Un sondaggio effettuato a maggio 2021 da un'altra borsa carichi, *Teleroute*, su 1.200 aziende di tutta Europa, rivelava che per il 62% la crisi non era ancora giunta al termine, ma il 43% degli intervistati prevedeva che i loro profitti nel 2021 si sarebbero mantenuti sugli stessi livelli del 2020 e il 29% li aveva stimati più alti. L'ottimismo nasce dalla previsione di un incremento delle tariffe (31%), ma anche dall'aspettativa di un aumento della domanda.

Non sembra un'aspettativa basata su un'attesa messianica di un domani migliore. Certo qualche azienda ha chiuso i battenti. L'Osservatorio Congiunturale Trasporti Confcommercio-Conftrasporto, che ha registrato nel 2020 una contrazione del 25,8% del

1.2.2 IMPRESE ISCRITTE ALL'ALBO PER NUMERO DI VEICOLI (2012-2021)

Veicoli	2012		2020		2021	
	Imprese	%	Imprese	%	Imprese	%
0	44.370		16.877		18.113	22,3
1	37.758	36,05	22.099	27,22	21.573	26,52
da 2 a 5	40.809	38,97	32.825	40,43	32.776	40,28
da 6 a 50	24.558	23,45	24.027	29,59	24.650	30,3
Oltre 50	1.607	1,53	2.242	2,76	2.358	2,89
Totale con veicoli	104.732		81.193		81.352	
TOTALE	149.102		98.070		99.465	

trasporto merci su strada, rilevava che le imprese attive nel settore nel secondo semestre dello scorso anno erano 1.606 in meno di dodici mesi prima, ma le società di capitali erano 793 in più. Se il saldo è negativo, la qualità è diversa. E anche quello del primo trimestre – che un secondo focus di Confartigianato Trasporti calcola in un 6,9% di ricavi in meno – è bilanciato dalla fiducia dimostrata con un incremento degli investimenti pari al 4,4% (che sale al 10,5% con il quarto trimestre 2020). E dall'aumento della difficoltà nel trovare autisti, che lo stesso focus quantifica, nel mese di maggio, in 20 mila persone, di cui il 38% (7.911) di difficile reperibilità. Segno che la domanda di trasporto c'è e le imprese prevedono che continuerà.

Ma probabilmente, più dei conti, il Covid ha avviato – o meglio accelerato – un cambiamento irreversibile della catena logistica verso la digitalizzazione. L'e-commerce non richiede soltanto veicoli più leggeri e meno inquinanti per il trasporto in città, ma investe l'intera organizzazione della supply chain. Per esempio, l'espansione dei magazzini. Secondo un rapporto di *BNP Paribas Real Estate*, nel primo semestre del 2021, la logistica ha raggiunto il record di 660 milioni di euro in investimenti istituzionali, con una crescita del 135% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, mentre World Capital e Nomisma segnalano altri due indicatori positivi: la riduzione dei tempi delle trattative (meno di otto mesi per il 57%) e un tetto agli sconti che non supera il 20%.

Ma la crescita dei magazzini non è soltanto una conseguenza dell'e-commerce. Se da una parte, per rispondere alla domanda online stanno sorgendo i magazzini *micro-fulfillment*, degli impianti logistici di piccole dimensioni situati nelle aree urbane, dall'altra la pandemia partita dalla Cina, ha sconvolto il trasporto container mettendo a repentaglio molte forniture e le imprese di produzione dei beni sono subito corse ai ripari riorganizzandosi con fornitori di prossimità, aumentando le scorte, avvicinando i

materiali necessari alla produzione. L'autotrasporto non può che adeguarsi a un futuro che il Covid, con le sue sfide, ha avvicinato. Soprattutto in tre direzioni, secondo *Packlink*, piattaforma di soluzioni logistiche che supporta più di 36 mila PMI in tutta Europa. La prima è la **Logistica green**, inevitabile non solo per la stretta dell'Unione europea per l'eliminazione dei carburanti fossili, ma soprattutto perché il 79% degli italiani effettua scelte di acquisto guardando al potenziale impatto ambientale di un prodotto o di un servizio. E dunque veicoli meno inquinanti e hub nazionali per aumentare i livelli di servizio, ridurre i chilometri percorsi e il numero di mezzi utilizzati.

La seconda è quella dei **Big data**: proprio nel corso del 2020 segnato dal Covid, secondo un'indagine del Politecnico di Milano su 500 PMI, il 50% ha deciso di investire nei data analytics, mentre su un campione di 137 grandi aziende il 96% ha intrapreso attività per valorizzare l'analisi dei dati, riducendo il rischio di carenza o eccedenza di merci in magazzino, con un taglio delle scorte del 20-30%, pratica ampiamente utilizzata lo scorso anno dall'industria farmaceutica nella catena del freddo per la distribuzione in sicurezza dei vaccini.

Terza direttrice è quella dell'Intelligenza artificiale, che in Italia gode di una percentuale record di impiego nel settore manifatturiero (l'80% contro la media generale del 64%) e che nella logistica è adoperata per ottimizzare la gestione della catena di approvvigionamento (36%), del rischio (36%) e dell'inventario (34%). Corrieri e aziende logistiche riescono così a ridurre le scorte fino al 75%, tagliare i costi amministrativi dell'80% e alleggerire i costi di deposito dal 15 al 30%.

Sfide per affrontare le quali occorrono capitali. Forse non è proprio un caso che la quota di imprese di trasporto che operano come società di capitali sia l'unica in costante aumento.





L'IMPRENDITORE

Ervino Harej, amministratore delegato di Autamarocchi

«DI FRONTE AL FUTURO, OTTIMISMO E VOLONTÀ»

Parliamo tutti di digitalizzazione da tempo e ben venga il nuovo PNRR che ne fa un pilastro. Nell'attesa, la CMR, che continua a essere compilata con la penna biro. Questa della CMR, la Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, è un buon esempio per capire come certi cambiamenti debbano essere necessariamente concertati a livello europeo poiché si tratta di una lettera di vettura internazionale ratificata da tutti gli Stati europei. E in effetti i Paesi europei ci provano a mettersi d'accordo sulle procedure per digitalizzarla, in qualche paese già c'è. Ma completare il quadro non è banale. Nel frattempo, come si organizza un imprenditore? Con volontà e ottimismo, ad ascoltare **Ervino Harej**, amministratore delegato di Autamarocchi, impresa internazionale che da Trieste si muove in tutta Europa con filiali o controllate in Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria e da poco anche a Istanbul in Turchia per operare nel trasporto container, nel trasporto convenzionale a carico completo (FTL), nella logistica e nei servizi, con un fatturato di 146 milioni di euro nel 2020 e oltre 1000 dipendenti diretti. «Con la lettera di vettura internazionale», spiega Harej, «poco si può fare unilateralmente poiché nasce come documento cartaceo che risponde a precise normative, richiede la sottoscrizione di più soggetti, inclusi i possibili controlli su strada e gli accessi ai porti. Non è modificabile né digitalizzabile senza precisi accordi nazionali e internazionali unilateralmente. Più facile è stato con la lettera di vettura nazionale. È sufficiente una trasmissione dati a un computer installato a bordo di ogni mezzo e una stampante collegata. Così ha fatto già 15 anni fa Autamarocchi».

Ma, tra gli sconvolgimenti della globalizzazione, il disorientamento della pandemia, le scommesse del Green Deal, come si muove una grande impresa di trasporto?

La nostra lettura del futuro non può che essere positiva, la crescita c'è e un cambio di passo nel senso indicato dal Green Deal è fondamentale se vogliamo che sia una crescita globale sostenibile. Anche la digitalizzazione è un processo necessario da attuare con urgenza poiché impatta direttamente sulle nostre attività frenando la produttività del trasporto e creando costi aggiuntivi nelle organizzazioni. Nel merito della CMR abbiamo avuto il piacere di essere il vettore nella sperimentazione predisposta dalla Autorità di Sistema Portale del Mar Adriatico Orientale (Trieste), assieme all'Agenzie delle Dogane, la Guardia di Finanza e la Benetton. Abbiamo agito tutti in linea con evidenti semplificazioni nell'accesso al porto e allo scarico delle bolle doganali di export. Un test sarà anche solo un test ma «si può fare!» e «funziona».

L'Unione europea sta imponendo limiti alle emissioni sempre più severi. Ciò non rischia di frenare la ripresa, soprattutto dopo le difficoltà create dalla pandemia?

In primo luogo, credo che quanto a riduzione delle emissioni, il nostro settore sia oggi all'avanguardia, anche se non è certo il principale responsabile dell'emissione di gas a effetto serra. Tuttavia, è vero che il mercato, impoverito dal susseguirsi di crisi cicliche, non consente a molte aziende di rinnovare il parco. Per questo è indispensabile che il governo favorisca le rottamazioni per sostituire i veicoli obsoleti con quelli di ultima generazione, tramite adeguate politiche di incentivazione. In tal senso, il Green Deal lo vedo soprattutto come un passo indispensabile per forzare i tempi del progresso tecnologico. Quel che mi auguro è che ricerca e industria ci portino presto verso nuove motorizzazioni anche nel trasporto pesante e tra queste la più promettente sembra essere quella dell'idrogeno, sia utilizzando per alimentare le celle capaci di produrre energia per poi azionare motori elettrici, sia come combustibile in una nuova generazione di motori.

Per queste motorizzazioni a zero emissioni per i veicoli pesanti, tuttavia, ci vuole ancora tempo.

Certamente. Qualunque sia la strada ci vorrà del tempo e il risultato finale in termini di emissioni sarà direttamente collegato alla modalità di produzione dell'energia elettrica indispensabile per produrre l'idrogeno. Voglio dire che la produzione di idrogeno deve augurabilmente avvenire senza l'utilizzo di combustibili fossili, altrimenti... saremo punto a capo.

Ma voi - come del resto molte altre grandi imprese di trasporto internazionali - la scelta green l'avete adottata prima del Green Deal.

Già, perché per noi è prima di tutto una questione di «responsabilità sociale» delle imprese. Abbiamo sposato da tempo la politica del Global Compact dell'ONU che tra i dieci principi fondamentali ne indica ben tre che riguardano l'ambiente. Abbiamo iniziato a rilevare sistematicamente le nostre emissioni derivanti dal trasporto stradale sin dal 2007 e questa è un'attività essenziale per chi vuol darsi obiettivi e misurare le proprie performance. Nel 2019 abbiamo certificato i nostri dati con l'Istituto Certiquality secondo la norma ISO 14067:2018 «Carbon Footprint». Possiamo quindi affermare con certezza che siamo capaci ogni anno di ridurre significativamente le nostre emissioni di gas ad effetto serra (GHG) e in misura superiore all'obiettivo del 1,5% annuo che ci eravamo prefissati.

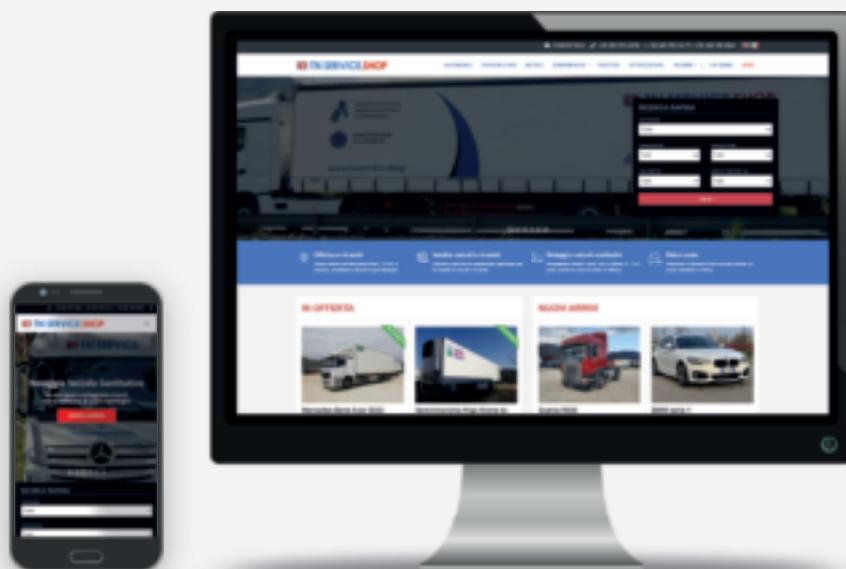
In concreto?

In concreto, abbiamo un percorso di formazione del personale viaggiante per una guida economica e meno inquinante, abbiamo introdotto il limitatore a 85Km/h, abbiamo una nostra logistica che è capace di ridurre i km a vuoto, utilizziamo anche veicoli alimentati a gas (LNG) e pneumatici energy green. Soprattutto, abbiamo programmi continui di sostituzione del parco (che è tutto di ultime generazioni) con veicoli più performanti e stiamo puntando - ottenendo una notevole crescita - sul trasporto intermodale nelle lunghe distanze. Che significa muoversi verso modalità di trasporto più sostenibili.

A proposito di combinato. L'autotrasporto su strada è una componente essenziale della filiera logistica. Come pensate di utilizzarlo per ottimizzarne le funzionalità nei nuovi assetti del sistema globale dei trasporti? Per esempio: più tutto strada o più combinato?

La morfologia del territorio italiano, assieme al suo modello produttivo basato su una piccola e media industria diffusa sul territorio, ha tuttora nel camion una risposta conveniente e necessaria. Cresce tuttavia l'intermodale, che però nel nazionale è spesso caratterizzato da brevi tratte ferroviarie, e per questo supportato da incentivi. Nello scenario europeo - quello del trasporto a carico completo (FTL) - l'intermodale è, invece, una risposta molto importante e per noi in crescita. Le grandi organizzazioni logistiche che operano su uno scenario mondiale ed europeo, del resto, sono sempre più interessate ai servizi combinati per lo spostamento delle merci tra piattaforme logistiche e produzione. Ma non dimentichiamo il mare: noi, per esempio, ci muoviamo con volumi crescenti anche sui traffici combinati strada-mare per i collegamenti dal Nord al Sud Italia e soprattutto verso le aree orientali del Mediterraneo con i servizi Ro-Ro.

Lo shop online di TN Service



Vendita

Automobili, furgoni e van, motrici, semirimorchi, trattori stradali e attrezzature di ogni tipologia.

Rent

Un servizio di noleggio a breve e a lungo termine con copertura assicurativa e assistenza h24 inclusa.

Ricambi

Un vastissimo assortimento di ricambi originali e aftermarket per veicoli industriali e commerciali.

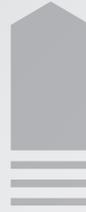
L'ECOMMERCE NEL MONDO

2.582 mld

è il valore in euro degli acquisti online di prodotto nel mondo nel 2020.

**+16 %**

è l'incremento del valore degli acquisti online di prodotto nel mondo nel 2020 rispetto al 2019.

**24 %**

è la penetrazione online dei prodotti in Cina, grazie a un valore eCommerce di prodotto nel 2020 pari a 1.191 miliardi di euro, +16% rispetto al 2019.

20 %

è la penetrazione online dei prodotti in USA, grazie a un valore eCommerce nel 2020 pari a 564 miliardi di euro, +18%.

**13 %**

è la penetrazione online dei prodotti in Europa, grazie a un valore eCommerce nel 2020 pari a 551 miliardi di euro, +18%.



L'ECOMMERCE

L'ECOMMERCE

39,4 mld

è il valore in euro degli acquisti online nel 2021 in Italia.

**388 mln**

sono gli ordini totali realizzati dal solo comparto prodotti nell'anno 2020 in Italia.

+18 %

è la crescita percentuale degli acquisti online di prodotti nel 2021 in Italia che si attestano a quota 30,5 miliardi di euro.

**30,5 mld**

è il valore euro degli acquisti online di prodotti nel 2021 in Italia.

**20 %**

è l'incidenza del comparto Food&Grocery sul totale degli acquisti eCommerce B2C di prodotto, pari cioè a un valore in termini assoluti di 1,1 miliardi di euro.



IN ITALIA



60 euro

è il valore medio dello scontrino di un ordine online nel **comparto prodotti**.

187 euro

è il valore dello scontrino medio di un ordine online nel **comparto servizi**.



8,9 mld

è il valore in euro degli acquisti online di **servizi** nel 2021 in Italia.

19%



è l'incidenza del comparto **Informatica ed elettronica di consumo** sul totale degli acquisti eCommerce B2C di prodotto, pari cioè a un valore in termini assoluti di 1 miliardo di euro.

I WEB SHOPPER

20 mln

sono i **web shopper abituali**, ossia i consumatori medi mensili che effettuano almeno un acquisto al mese.



6,9 mln

sono i **web shopper sporadici** in Italia.



26,9 mln

sono i **web shopper mensili italiani**, ossia i consumatori medi mensili che hanno effettuato almeno un acquisto online nell'ultimo anno.

1,3 mln

sono **gli utenti** che si sono avvicinati per la prima volta all'eCommerce nel 2020.



29 mld

è il totale dei consumatori online italiani.

1.467 euro

è la **spesa media annuale** di un web shopper abituale.



IL B2C

13%

è l'incidenza del comparto **Abbigliamento** sul totale degli acquisti eCommerce B2C di prodotto, pari cioè a un valore in termini assoluti di 0,7 miliardi di euro.



10%

è l'incidenza dell'eCommerce B2C sul totale delle vendite Retail nel 2021.



51%

è la percentuale di acquisti eCommerce B2C realizzato tramite **smartphone**.

75%

è la percentuale delle vendite eCommerce B2C di prodotti generato dalle **Dot Com**.



70%

è la percentuale delle vendite eCommerce B2C di servizi generato dagli operatori tradizionali.



La pandemia ha segnato chiaramente un punto di non ritorno per la logistica e più in generale per le abitudini di consumo degli italiani, consacrando a tutti gli effetti il boom, già nell'aria da diverso tempo, del fenomeno eCommerce, che rappresenta oggi oltre il 12% del mercato retail nel mondo. Paradossalmente, tuttavia, l'andamento complessivo dell'e-commerce nel 2020, registra un segno negativo: -3% sul 2019.

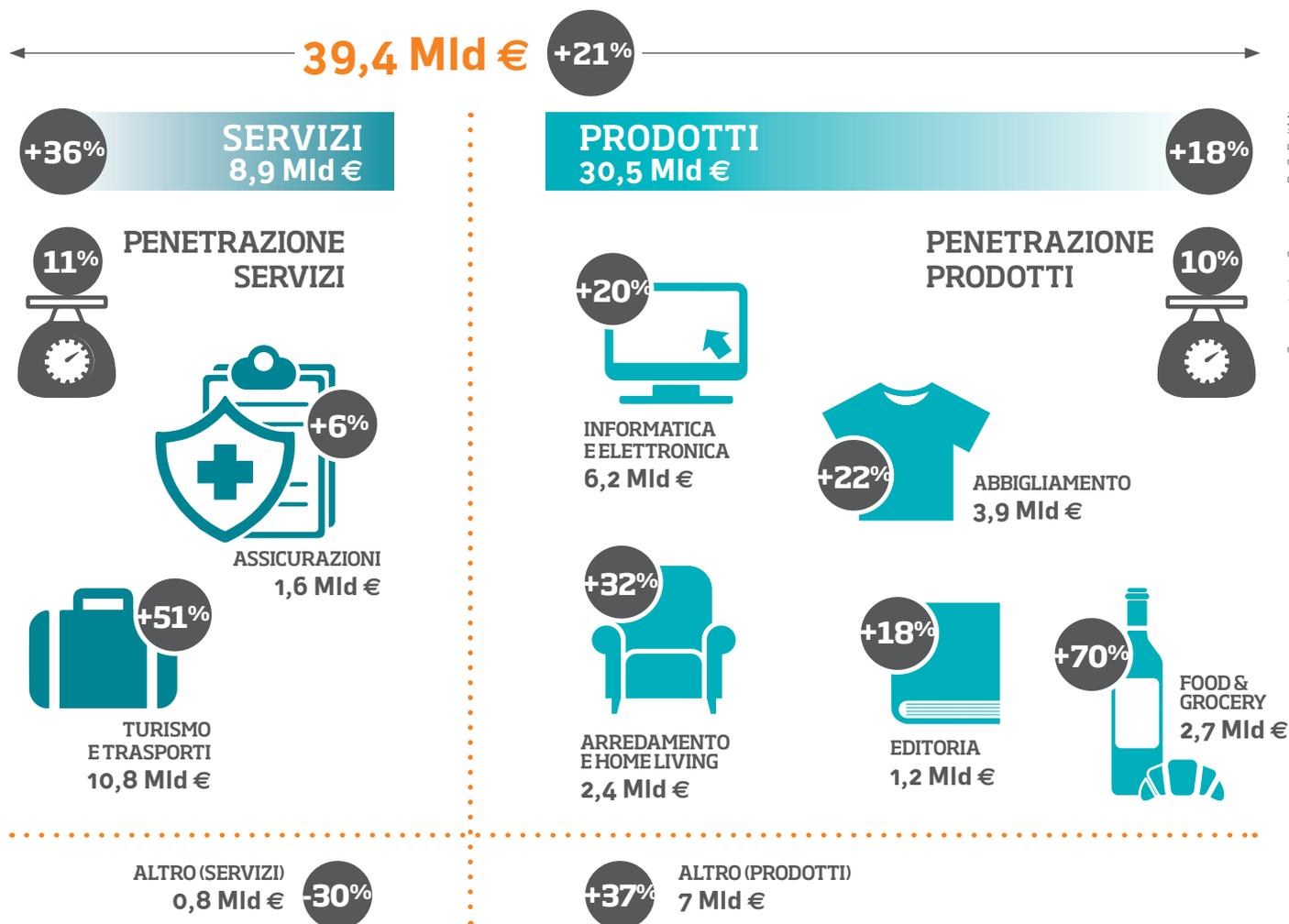
Per scovare l'inganno bisogna spaccettare il dato e analizzare ogni singola componente. Con le chiusure legate ai diversi *lockdown* che a partire dai primi mesi del 2020 hanno travolto l'economia italiana, infatti, la vendita dei servizi online nei comparti Turismo e Trasporto ha subito un forte arresto facendo registrare un -47% rispetto all'anno precedente, scendendo a quota 7,2 miliardi di euro di valore complessivo. Sempre i *lockdown* e le annesse chiusure degli esercizi commerciali hanno invece inciso enormemente in positivo sulla vendita online di prodotti, che ha registrato un'impennata del 31% rispetto al 2019, pari a 5,5 miliardi di euro in più – l'incremento annuo più alto di sempre – e ha raggiunto quota 23,4 miliardi di euro. Calcolatrice alla mano, dunque, il gioco è presto fatto: quel -3% è chiaramente legato all'incidenza negativa

delle vendite online dei servizi, ma nel complesso, per quanto riguarda le vendite dei prodotti, i dati sono sorprendenti e segnalano un irreversibile cambiamento nelle abitudini di acquisto dei consumatori (Tabella 2.1.1).

Una mutazione, del resto, accentuata dal Covid-19, ma cominciata da molto prima. Nel quinquennio 2016-2020, secondo i dati dell'Osservatorio e-commerce B2C del Politecnico di Milano, il valore degli acquisti online è cresciuto del 50,5%, da 20.298 miliardi di euro a 30.559: 10.261 miliardi in più (Tabella 2.1.2). E lo stesso Osservatorio rivela che nel 2020 in Italia i *web shopper* che hanno effettuato almeno un acquisto online sono stati 26,9 milioni, cioè il 13% in più rispetto al 2019, suddivisi in due categorie: gli «abituali», che hanno effettuato almeno un acquisto al mese, sono stati 20 milioni (+18% rispetto all'anno pre-Covid) e hanno generato in valore il 96% della domanda totale di eCommerce, spendendo online mediamente 1.467 euro. Gli «sporadici» sono stati invece 6,9 milioni (+1%) e hanno generato il restante 4% della domanda di eCommerce, spendendo mediamente 177 euro all'anno (Tabella 2.1.3).

Un trend confermato anche dai dati della Ricerca 2021 dell'Osservatorio (Tabella 2.1.4) che rivela un valore degli acquisti online pari

2.1.1 GLI ACQUISTI ONLINE DEGLI ITALIANI SU SITI NAZIONALI E INTERNAZIONALI



2.1.2 VALORE ECOMMERCE B2C (Mld €)

2016	2017	2018	2019	2020	diff. 2016-2020	var. %
20.298	20.998	27.463	31.375	30.559	10.261	50,55
Percentuale di crescita annua						
-	17%	16%	14%	-3%		

Osservatorio eCommerce B2C, PoIMI

a 39,4 miliardi di euro, cioè il 21% in più rispetto al 2020. Gli acquisti online di prodotto hanno infatti raggiunto quota 30,5 miliardi di euro (18% in più rispetto al 2020), mentre gli acquisti online di servizio hanno segnato una ripresa del 36% raggiungendo quota 8,9 miliardi di euro. Sul totale vendite Retail l'incidenza dell'e-commerce B2c, indice della maturità online, raggiunge il 10% (nel 2020 era pari al 9%). Per quanto riguarda la componente di prodotto, questa passa dal 9% del 2020 al 10% del 2021 (dal 2019 al 2020 l'incremento era stato invece di 3 punti percentuali), mentre per quanto riguarda l'incidenza della componente di servizio si passa dal 10% all'11%. E i numeri sono destinati a crescere.

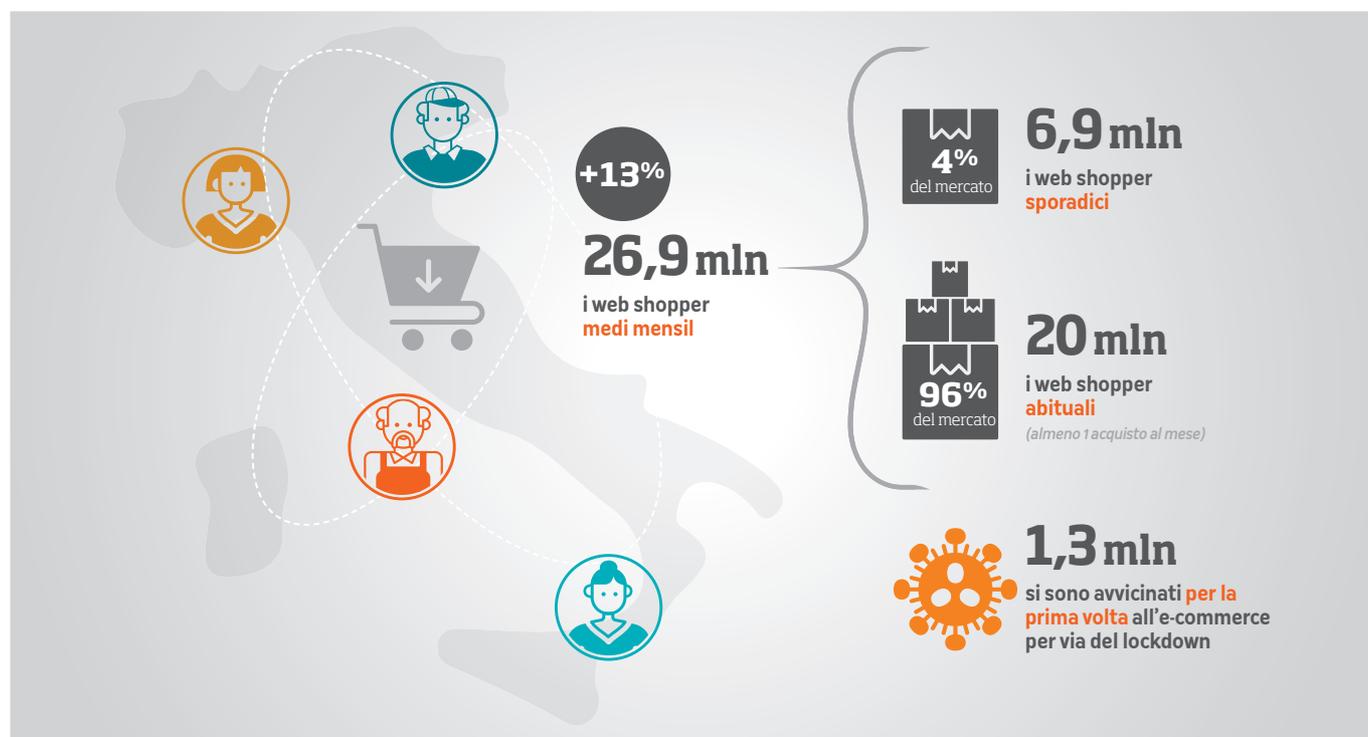
Anche perché la riduzione dei tempi d'attesa costituisce un'attrattiva che per gli *eShopper* sembra irresistibile, quasi bastasse infilare una mano nello schermo per estrarre il prodotto, così come al supermercato basta allungare il braccio verso lo scaffale per impossessarsi del bene desiderato. Ridurre i tempi di consegna a poche ore o addirittura a decine di minuti è divenuto, perciò, un must per tutti gli operatori, soprattutto nell'ambito *Food&Grocery* (ma non solo), che già di per sé richiede tempistiche di consegna

ridotte per via della deperibilità degli alimenti. Dalle grandi piattaforme di *delivery*, come Just Eat, Uber Eats, Deliveroo, Glovo, fino agli eCommerce di ogni tipo, supermercati compresi, che grazie ai cosiddetti *Dark store*, magazzini di prossimità chiusi alla clientela e dedicati esclusivamente alle consegne di ultimissimo miglio, riescono a evadere gli ordini nel tempo record di soli 10 minuti.

Prossimità, rapidità e organizzazione le parole d'ordine di un sistema che, alla lunga, rischia però di rivelarsi insostenibile sotto tutti i punti di vista: ambientale, sociale ed economico. In questo contesto la logistica gioca un ruolo da protagonista. «La logistica per l'eCommerce», si legge nel *Handbook 2021* del Consorzio Netcomm, dedicato a Logistica e Packaging sostenibili per l'eCommerce e il new retail, «è anche una vera rivoluzione nella rivoluzione dell'eCommerce: cambiano i flussi delle merci che si separano dai flussi degli ordini e anche dalla mobilità dei clienti. I prodotti viaggiano dai negozi, dai magazzini centrali dei retailer o dei produttori direttamente a casa dei clienti. Arrivano da un negozio di prossimità con un *biker*, vengono messi in un *locker* (gli armadietti automatici per la consegna e il ritiro dei prodotti ordi-



2.1.3 I NEGOZI ONLINE



Osservatorio eCommerce B2C, PolIMI

nati online) per un successivo ritiro all'ora più comoda per il cliente. Vengono lasciati nel negozio sotto casa affiliato a una rete di consegne. Tutti gli *stakeholder* devono prendere atto delle opportunità e dei vincoli offerti dai sistemi logistici. È questo il terreno su cui si gioca il successo e la sostenibilità di un progetto di eCommerce». Sempre secondo i dati Netcomm, infatti, il 34% dei consumatori digitali sceglie dove acquistare online in base alle opzioni di consegna e ritiro che vengono loro offerte dalla piattaforma, mentre il 41% ha abbandonato almeno una volta un acquisto per i rischi in caso di reso o per via degli slot di consegna troppo vaghi. Le imprese logistiche devono così correre ai ripari, adeguando i propri sistemi per servire in maniera sempre più puntuale e appagante i propri clienti, «ma solo 1 su 10 ha avviato delle logiche di gestione differenziata tra canali di vendita fisici e digitali», si legge ancora nell'*Handbook*.

Inoltre, secondo i dati della Ricerca 2021 dell'*Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet"* del Politecnico di Milano, «durante la pandemia l'eCommerce è diventata una voce di fatturato sempre più consistente per gli operatori logistici, oltre il 20% del totale per

il 60% degli intervistati. Il 31% delle aziende committenti darà la possibilità ai propri clienti di ritirare gli ordini scegliendo tra *home delivery* (la consegna a casa) e *click&collect* (ordine online e ritiro in negozio o presso un punto di ritiro dedicato), mentre il 30% offrirà almeno tre velocità di consegna (più di 48 ore, meno di 48 ore o consegna in giornata)».

Un'altra tematica non irrilevante è quella relativa ai costi della spedizione. I costi aggiuntivi e il rischio di non ricevere la consegna per irreperibilità hanno frenato l'acquisto online del 58% dei consumatori, ma se l'*eShopper* non è disposto a pagare un sovrapprezzo per la consegna del proprio ordine, chi paga per la spedizione? «Nell'eCommerce del futuro», spiega **Damiano Frosi**, Direttore dell'*Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet* del Politecnico di Milano, «ci dovranno essere forzatamente dei livelli di servizi differenziati, anche per *pricing*. Se si vuole una cosa entro un'ora si deve pagare tanto, il servizio va pagato. Se si rinuncia in questo caso alla sostenibilità ambientale, ci deve essere quantomeno quella economica, il sistema deve stare in piedi».

2.1.4 eCOMMERCE IN ITALIA NEL 2021

	Termini assoluti	% di crescita
Valore acquisti online	39,4 miliardi	21%
Valore acquisti online di prodotto	30,5 miliardi	18%
Valore acquisti online di servizi	8,9 miliardi	36%

Osservatorio eCommerce B2C, PolIMI

Se pensiamo all'eCommerce è naturale che il primo nome che viene in mente è Amazon: là dove tutto – anche il desiderio più assurdo o impensabile – trova soddisfazione, può facilmente essere acquistato con pochi click ed entrare in nostro possesso nel giro di pochi giorni (o addirittura di poche ore).

La storia è ormai nota: Amazon.com Inc. nasce come libreria online nel 1994, a Washington, negli Stati Uniti, grazie all'intuizione – e alla tenacia – di **Jeff Bezos**, che in meno di trent'anni l'ha resa la più grande Internet company al mondo: Il 2021 si è chiuso con numeri da record: nell'ultimo trimestre sono raddoppiati gli utili, che hanno raggiunto quota 14,32 miliardi di dollari (nello stesso periodo 2020 era di 7,22 mld) e i ricavi sono aumentati del 9%, attestandosi a 137,4 miliardi di dollari, leggermente sotto i 137,6 miliardi attesi dagli analisti. Per il primo trimestre del 2022 le stime dell'azienda statunitense prevedono ricavi compresi tra i 112 e i 117 miliardi di dollari, in leggero calo rispetto al trimestre passato e più cauti rispetto ai 120 mld attesi dagli analisti.

Anche se la vendita di servizi sta crescendo esponenzialmente con margini clamorosi, i prodotti fisici restano il core business del *marketplace* più famoso del mondo. Tanto è vero che al web si affiancano ormai anche gli store fisici: 26 mini-market negli Stati Uniti, gli *Amazon GO*, e due supermercati, *Amazon Go Grocery*, mentre in Europa il primo, *Amazon Fresh*, ha aperto solo nei primi mesi del 2021 in Inghilterra, a Londra. Tutti – rigorosamente – senza cassieri e gestiti in maniera totalmente automatica tramite app.

Anche in Italia, come nel resto del mondo, la pandemia e i *lockdown* dello scorso anno hanno fatto esplodere con l'e-commerce e soprattutto Amazon, anche se c'è da dire che la scalata della più grande Internet company del mondo era iniziata ben prima dell'avvento del Covid-19: già nel 2019, infatti, da noi fatturava 4,5 miliardi e

lo scorso anno Amazon Italia ha continuato ad espandersi con l'assunzione di 1600 nuovi addetti che nel 2021 hanno raggiunto le 12.500 persone e l'investimento di 140 milioni nell'apertura di altri due nuovi centri di distribuzione, uno in Veneto, a Castelguglielmo, e uno nel Lazio, a Colleferro. Ma in generale Amazon ha praticamente raddoppiato i propri impianti logistici, superando ampiamente i 50 depositi, che tagliano il nastro ormai con ritmi praticamente mensili (l'ultimo a inaugurare a dicembre 2021 è stato quello di Trento).

Una rete che costituisce la forza dell'azienda, dal momento che il 54% delle imprese che vendono tramite *marketplace* utilizza anche il magazzino e i servizi messi a disposizione da queste piattaforme, in primis Amazon, che ha fatto del proprio servizio logistico una punta di diamante del suo business e un fattore chiave del suo successo. Un servizio che ha contribuito in larga misura a fissare gli standard degli altri servizi eCommerce e ad alzare l'asticella delle aspettative degli *eShopper*. Ma ridurre i tempi e i costi significa inevitabilmente stressare l'intero processo logistico, sottoponendolo a ritmi poco sostenibili dal punto di vista sociale, economico e ambientale. Come ci riesce Amazon?

«Nel caso in cui i venditori operino secondo la strategia di vendita B2B (*Business to Business*)», spiega **Francesco Valvano**, *Director of Operations & Special Projects di BrandOn Group* nel Rapporto Netcomm 2021, «Amazon utilizza la sua logistica per consegnare i prodotti ai clienti finali. Ma questa non è la sola opzione. Infatti, nel caso in cui i venditori operino secondo la strategia di vendita B2C (*Business to Consumer*), hanno due opzioni: FBM (*Fulfillment by Merchant*), cioè i venditori gestiscono la logistica in autonomia e FBA (*Fulfillment by Amazon*), con la quale affidano ad Amazon la gestione della logistica. Affidarsi a questa seconda opzione permette ai venditori di migliorare anche la propria visibilità sulla piattaforma e la reputazione del logo Prime e della descrizione 'Spedito da Amazon/Logistica di Amazon'»



sono molto buone e riconosciute come una garanzia di qualità del servizio. I venditori che scelgono di utilizzare la logistica di Amazon non devono fare altro che spedire i propri prodotti al *Fulfillment Center* indicato dall'Azienda, il quale si occuperà di ricevere, stoccare, prelevare, imballare e spedire i prodotti ai clienti a fronte del loro ordine. Il servizio include anche la gestione dei resi e il customer service. La logistica di Amazon permette, dunque, di non rinunciare alle opportunità offerte dalle vendite online anche ai venditori che hanno poca dimestichezza con le complessità degli ordini B2C, che non vogliono aumentare la complessità dei loro processi interni oppure che non vogliono defocalizzarsi dalle loro attività core».

Un servizio così comodo che sempre più venditori online scelgono di utilizzarlo, tanto che in Italia Amazon ha iniziato a cercare nuove aziende di trasporto per movimentare le merci vendute, rivolgendosi alle piccole e medie imprese dotate di autoveicoli per le consegne che vanno dai furgoni per l'ultimo miglio agli autocarri fino a 13,5 metri furgonati o centinati. Ha inoltre aperto la piattaforma *Relay 4 Carrier* dove basta registrarsi (sono richieste licenza di trasporto comunitaria, copertura assicurativa e partita Iva) per visualizzare i viaggi nazionali ed europei e trovare il carico, ricevendo supporto tecnologico per l'azienda e app dedicata per lo smartphone dell'autista, attraverso il quale ottimizzare tempi di sosta e di viaggio. E, soprattutto, promettendo pagamenti puntuali: 30 o 60 giorni a seconda del contratto. Ma non è tutto. Anche i dipendenti Amazon possono scegliere di diventare fornitori di servizi di trasporto godendo del supporto dell'azienda che garantisce profitti tra 60 mila e i 140 mila euro, oltre che 15 mila euro iniziali di supporto all'avvio dell'attività, tre mesi di stipendio e altri servizi di vario tipo tra cui il noleggio dei veicoli, copertura assicurativa, strumentazione per le consegne, divise per gli autisti, sistema per la gestione delle buste paga, assistenza legale, contabile e fiscale, supporto nella selezione degli autisti e molto altro. E il sistema ha funzionato. Il programma *Delivery service partner*, presente in Italia, Canada, Spagna e Germania ha portato al reclutamento di 1.300 imprese di auto-transporto, creando oltre 85 mila posti di lavoro.

Ma non è tutto oro quel che luccica. Un dominio incontrastato quello di Amazon, o almeno così sembrerebbe. Condizionale, appunto, perché in realtà anche il più celebre dei *marketplace* deve sottostare a logiche ben più complesse. Facciamo un esempio. I focolai di Covid-19 che nel 2020 hanno costretto il trasporto container a rallentare i propri ritmi, come nel caso della chiusura dello *Yantian International Container Terminal* o del blocco del Canale di Suez, hanno inevitabilmente portato con sé delle conseguenze anche per l'efficiente logistica di Amazon, causando ritardi nelle consegne soprattutto per quanto riguarda i prodotti ordinati durante i giorni degli affollatissimi – virtual-

2.2.1 I PRIMI VENTISI SITI DI E-COMMERCE IN ITALIA

AZIENDA	SETTORE	VISITATORI	TEMPO MEDIO
Amazon	centri commerciali	33.686.396	13:21
eBay	centri commerciali	19.026.340	09:00
Subito.it	centri commerciali	11.356.538	12:24
Booking.com	turismo	10.155.411	11:56
Mediaworld	elettronica	8.235.745	08:23
Microsoft	elettronica	6.205.433	07:13
ManoMano	centri commerciali	6.003.341	07:57
Zalando	moda	5.477.171	09:58
Ikea	casa	4.981.931	10:37
Trenitalia	turismo	4.980.690	08:26
UniEuro	elettronica	4.631.779	09:37
Ibs.it	editoria	4.591.444	08:07
Leroy Merlin	tempo Libero	4.453.062	08:37
AliExpress	centri commerciali	4.043.833	10:18
Apple Store	elettronica	3.885.469	07:17
Decathlon	tempo Libero	3.387.921	08:33
TicketOne	tempo Libero	2.834.561	07:52
Ryanair	turismo	2.528.023	10:06
Etsy	centri commerciali	2.575.954	15:51
Thun	casa	2.538.790	08:51

Casaleggio Associati

mente, si intende – *Amazon Prime Day*. Il risultato? Oltre il 75% delle piccole e medie imprese che vende su Amazon ha dovuto mettere in conto un aumento dei prezzi e, conseguentemente, un calo dei profitti. Dato di non poco rilievo per il marketplace se si considera che le PMI rappresentano oltre la metà delle vendite di Amazon e che senza di esse, è innegabile, si troverebbe quantomeno in difficoltà.

C'è poi un altro fattore con il quale il colosso statunitense deve fare i conti. Sono sempre di più, infatti, le realtà che si avvicinano al mondo delle vendite online offrendo soluzioni alternative – e innovative – in grado di soddisfare le più disparate esigenze dei consumer digitali. Sono le start-up dell'eCommerce che stanno innovando la logistica e, in particolare, il cosiddetto «ultimo miglio». Per ora è ancora Davide contro Golia, ma domani, chissà...

2.3. ARRIVANO LE START-UP

Non solo Amazon. Per quanto il colosso del web possa farla da padrone online, sono sempre di più le realtà che operano nella direzione di innovare la logistica legata al mondo dell'eCommerce con soluzioni green e sostenibili. Consegne di ultimo miglio tramite droni per il settore dell'*Healthcare*, ottimizzazione dei flussi, condivisione dei veicoli e del suolo pubblico come spazio di stoccaggio, gestione e movimentazione di container

vuoti o identificazione di aree di sosta per mezzi pesanti sono solo alcuni dei contesti in cui si muove l'innovazione.

L'Osservatorio *Contract Logistics Gino Marchet* del Politecnico di Milano ha censito nel 2019 ben 501 start-up a livello internazionale, il 57% in più rispetto all'anno precedente, per un finanziamento complessivo pari a 9,56 miliardi di dollari, cioè il 92% in più rispetto al 2018 quando le start-up attive a livello mondiale erano appena 300, con fi-

nanziamenti pari a 5 miliardi. Il 65 % di queste offre soluzioni per la distribuzione nell'ultimo miglio, proponendo la consegna a domicilio in settori come il farmaceutico (ad esempio *Pharmap*, che in soli 4 step consente di ricevere direttamente a casa entro 60 minuti i prodotti ordinati), o consegne urbane ultra-rapide e green, come *Bike corriere Milano*, un servizio di ritiri e consegne rapide basato, come si intuisce dal nome, sull'utilizzo delle biciclette per effettuare gli spostamenti. Si sperimentano poi consegne di ultimo miglio con i droni (con le americane *Volansi* e *Dash System*), servizi di ritiro e consegna a basso impatto ambientale attraverso mini-cassoni e bici elettriche e soluzioni automatizzate con la creazione di micro-centri logistici. Il 29% delle start-up, inoltre, sta sviluppando soluzioni basate sulla digitalizzazione e l'integrazione delle informazioni fra i diversi attori coinvolti e sul modello *Physical Internet*, basato su flussi modulari, decentralizzazione delle decisioni e condivisione di mezzi di trasporto, spazi di stoccaggio e suolo pubblico. Tra queste, è certamente da citare l'esperienza tedesca di *Urban Cargo* che sta testando container da 20 piedi come «micro hub» mobili e refrigerati, localizzati in un parcheggio di Berlino, per approvvigionare minivan elettriche e biciclette impegnati nelle consegne dell'ultimissimo miglio.

Tra le 501 aziende innovative censite dall'Osservatorio c'è anche *Gel Proximity*, spin-off del Politecnico di Milano e autrice di una piattaforma con cui è possibile accedere a tutte le principali reti di prossimità (che contano oggi circa 45.000 point attivi), tramite un'unica integrazione tecnologica. La soluzione si presenta come «cliente centrica», dal momento che è il consumatore stesso a governare in prima persona il processo logistico che fa seguito a un acquisto online, scegliendo dove e quando ricevere un pacco o effettuare un reso, designando di fatto una nuova esperienza di check-out. Ma perché questo sistema dovrebbe risultare più sostenibile rispetto alla tradizionale home delivery, cioè la consegna a casa di un prodotto?

«Con la crescita delle vendite online», spiega **Lorenzo Maggioni**, Co-Founder & CEO di *Gel Proximity*, «è emerso che il consumatore si sente più protetto quando ha a disposizione più proposte logistiche. Il checkout ha due momenti topici: il pagamento e la spedizione. Noi presidiamo il secondo ponendoci come attrattore di quelle che sono le alternative, anche future, alla consegna a casa. Tutto ciò ha naturalmente anche degli impatti in termini di sostenibilità, intesa in

tutte le sue sfaccettature. Dal punto di vista sociale, assistiamo a un effetto domino legato ai consumi che si spostano online e ai retail che chiudono, soprattutto nel post-Covid. Con il boom dell'eCommerce si viene a creare l'esigenza da parte dei negozi e più in generale di tutte le attività commerciali di aumentare i flussi e creare una sorta di esca per i clienti. Convertire le persone che devono ritirare un pacco presso una di queste attività ha un impatto sicuramente in termini di sostenibilità sociale, non tanto per il consumatore quanto, piuttosto, per chi offre il servizio. Anche un *locker* fuori da un'attività porta sicuramente traffico, la conversione di questo traffico in fatturato spetta poi al commerciante. Anche dal punto di vista ambientale i vantaggi non sono indifferenti. Essendo *Gel Proximity* di fatto un facilitatore, offre la possibilità di consegnare i pacchi a gruppi, riducendo i viaggi e quindi le emissioni di CO₂. Inoltre, se il corriere riesce a convertire parte delle consegne di *home delivery* in consegne di prossimità, allora ci sarà un impatto importante anche su tutta la filiera logistica per quanto riguarda il sistema di *collecting* e di *re-design* di nuove tratte dedicate specificatamente all'eCommerce».

La piattaforma è orientata al consumatore per quanto riguarda la scelta al *checkout*, ma indirettamente favorisce anche i trasportatori, dal momento che vi sono modelli di business grazie ai quali è possibile offrire punti di ritiro ibridi e indipendenti anche a loro. Questo consente a chi non ha punti di ritiro o ne ha pochi di aumentare la propria disponibilità. Un altro grosso vantaggio è l'ottimizzazione delle tratte, dal momento che grazie ai PUDO (*PickUp e DropOff Point*), è possibile garantire il 100% delle merci consegnate: con un solo viaggio il corriere può consegnare tutti i pacchi senza doversi recare presso le abitazioni del consumatore finale, riducendo drasticamente il numero di corse. Un vantaggio non da poco se consideriamo che solo in Italia la percentuale di mancate consegne al primo tentativo è pari al 30%. «Il mercato sta crescendo», conclude Maggioni, «ogni giorno ci sono nuovi software pronti per far costruire a qualunque venditore il proprio negozio online, il mercato è ancora aperto e si sta allargando, il passo successivo dovrebbe essere quello di una maggiore maturità rispetto allo stato attuale. La logistica vede transitare oggi milioni di pacchi in più per via dell'eCommerce, l'intasamento degli hub è un sintomo che il sistema deve riorganizzarsi, al più presto».





Se il sistema deve ristrutturarsi al più presto per far fronte al costante incremento delle vendite online, i primi a riorganizzarsi devono essere sicuramente la logistica e, in particolare, le aziende di autotrasporto, cui spetta, senza possibilità di alternativa, la gestione dell'ultimo miglio. «Quando si passa da un'ottica B2B a un'ottica B2C», spiega **Valentina Pontiggia**, direttrice dell'Osservatorio eCommerce B2C del Politecnico di Milano, «serve tantissima flessibilità. Si tratta di un business fortemente stagionale in cui l'intera catena operativa è messa a dura prova soprattutto in alcuni mesi dell'anno, in particolare novembre e dicembre, quando il Natale alle porte. I merchant dell'eCommerce già hanno acquisito una maggiore capacità nel cercare di spalmare questi momenti di picco con iniziative come il *Black Friday* (tipicamente l'ultimo weekend di novembre) e il *Cyber Monday* (il lunedì successivo al venerdì nero), che non sono altro che leve di marketing che possono essere usate sapientemente per livellare la domanda». La flessibilità, dunque, è certamente una delle caratteristiche che un operation manager dell'eCommerce, cioè che la figura responsabile dei processi aziendali tramite cui un'azienda realizza e consegna un prodotto al cliente finale, deve possedere per supportare in maniera efficiente l'attività di vendita online.

C'è poi un ulteriore aspetto che gioca un ruolo fondamentale: la digitalizzazione dei processi. «La merce», continua Pontiggia, «deve poter essere tracciata in tempo reale. Questa è una leva che sarà sempre più importante per il trasporto relativo all'eCommerce. Il consumatore ha bisogno di informazioni chiare, precise e trasparenti, in questo modo si possono ridurre anche una serie di problematiche per il trasportatore relative, per esempio, all'assenza del destinatario – riducendo quindi i viaggi a vuoto e le mancate consegne – o alla puntualità dell'arrivo». Di media, infatti, i veicoli per le consegne di ultimo miglio rientrano in magazzino con il 10% delle merci non consegnate. Ecco perché sempre più eShopper desiderano poter essere aggiornati sullo stato della spedizione del proprio acquisto grazie a funzioni di tracking. Non solo, le esigenze dei consumatori sono sempre più differenziate per via – anche – delle diverse abitudini di vita e di consumo che, soprattutto nel post-Covid, si verranno a creare: il ritorno del lavoro in presenza o formule miste ufficio/smart

working e, conseguentemente, l'utente chiede di poter scegliere tra diverse formule per il ritiro dei beni ordinati online. Serve quindi una maggiore integrazione tra online e offline, cercando di creare un sistema di servizi di consegna in grado di poter rispondere in maniera tempestiva ed efficace a questa esigenza, fornendo oltre alla tradizionale home delivery, anche formule alternative, come Punti di Ritiro, Lockers e Click&Collect, in grado di offrire maggiore flessibilità e libertà ai consumer.

A proposito di Covid-19, il distanziamento sociale e la necessità di ridurre al minimo i contatti hanno portato all'adozione di modalità di consegna contactless che anche nel futuro potranno rivelarsi una soluzione vincente per l'eCommerce. Attenzione, inoltre, alla sostenibilità: non solo perché la Commissione Europea, attraverso il Green Deal, ha imposto che autovetture e furgoni accelerino la transizione verso una mobilità a emissioni zero riducendo almeno del 55% entro il 2030 le emissioni nette di CO2 per far sì che l'Europa diventi il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050, ma anche perché i consumatori sono sempre più attenti alle tematiche ambientali e tendono a preferire il trasporto meno inquinante. Stesso discorso vale per il packaging che deve essere pratico e facile da smaltire.

Non mancano però le contraddizioni: se da un lato i consumatori sono sempre più attenti alla tematica ambientale, dall'altra sono sempre più impazienti di poter ricevere in tempi brevi – se non brevissimi – i propri ordini. Difficile soddisfare entrambe le esigenze dal momento che le spedizioni veloci impattano maggiormente sull'intera filiera, stressandola e impedendo un'organizzazione ottimale e ragionata delle spedizioni. E così i furgoni viaggiano mezzi vuoti e si moltiplicano le corse per poter recapitare i prodotti nelle case dei consumatori. La soluzione non può che essere un compromesso: lo sviluppo delle consegne di prossimità, con reti di punti di ritiro che garantiscano una copertura capillare del territorio e al tempo stesso tempistiche ridotte per le consegne. Non sembra facile. «Bisogna cercare di creare un ecosistema di soluzioni che possano far bene al mercato italiano», conclude Pontiggia, «soprattutto in questo momento di forte accelerazione serve uno sforzo congiunto».



VDO: il vostro partner per le sfide di domani

La scelta di un partner commerciale è un momento cruciale nella vita di un'azienda e la storia ci insegna che VDO è sempre stata la scelta giusta. Il tachigrafo è al centro del mondo dell'autotrasporto ma VDO è molto di più; con le nostre soluzioni è possibile:

- Archiviare e gestire a norma di legge i dati tachigrafici con VDO Fleet.
- Gestire la flotta con le nostre soluzioni telematiche avanzate.
- Formare gli autisti ad un corretto uso del tachigrafo.
- Usufruire di una rete di installatori certificati e qualificati.

Per approfondire l'offerta VDO vi aspettiamo a Transpotec & Logitec PAD 24 Stand B26 C17 in alternativa scansionate il qr code o contattateci allo 02 35680505





IL RICERCATORE

Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio Contract Logistics PoliMi

«UNA GRANDISSIMA SFIDA PER TUTTI»

In principio fu Amazon. Poi, sono arrivati il Covid-19, i lockdown, il distanziamento sociale, la paura. E oggi vediamo chiaramente i risultati di quel processo partito nel lontano 1994: l'eCommerce non solo ha fatto irruzione nelle nostre vite, modificando le abitudini di consumo di ciascuno di noi, ma è un fenomeno in costante crescita, spingendoci sempre di più verso il mondo dei consumi online.

Ma se cambiano le abitudini di consumo, cambia inevitabilmente anche la logistica. Cosa rappresenta tutto questo per le aziende di autotrasporto? «Che l'eCommerce stia cambiando la logistica è una certezza, il come lo possiamo affrontare da diversi punti di vista», spiega Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano. «In primis, dal punto di vista dei nodi, vediamo crescere la presenza dei magazzini di prossimità dedicati all'eCommerce: se prima eravamo abituati ai grandi hub, infatti, oggi vediamo invece una presenza molto più capillare e un'evoluzione dei network sia per i prodotti a scorta, sia in termini di transit-point. Un'altra evoluzione è appunto quella dei piccoli depositi fuori dalle grandi città e dei micro-depositi all'interno delle città».

Ma l'aumento dei volumi e il cambiamento dei network non comporta anche un impatto in termini di trasporto?

Parlando con i corrieri e i trasportatori quello che emerge è che non c'è capacità operativa sufficiente per continuare a servire queste crescite, quantomeno con un modello tradizionale di consegna home delivery. Mancano autisti da un lato, non solo per i mezzi pesanti ma anche chi guida i furgoni per le consegne ultimo miglio e, dall'altro, servono sempre più mezzi. Il secondo macro-tema è quello della sostenibilità economica di questo modello. Per seguire i picchi del mercato bisognerebbe continuare a comprare mezzi, ma questo non è sostenibile sia dal punto di vista economico, perché si tratta di investimenti importanti e una volta terminato il picco ci si ritroverebbe con furgoni e camion fermi nei piazzali, ma anche a livello sociale, perché 120/150 consegne al giorno non sono un numero sostenibile dal punto di vista umano. Dal punto di vista ambientale, poi, sia per quanto riguarda le città che i centri più piccoli, non si può continuare a far aumentare il numero dei furgoni che girano, anche per via dei livelli di inquinamento che generano, dal momento che per soddisfare i livelli di servizio

i furgoni girano spesso mezzi vuoti. In sunto, quindi, l'impatto dell'eCommerce è fortissimo e le sfide sono grandissime, sia per l'ultimo miglio che per i network che devono cambiare e per il sistema che si deve adattare.

Che cosa devono fare le aziende per reagire di fronte a questo cambiamento?

La soluzione non è semplice, ma le aziende da sole non possono risolvere niente. Il tema va affrontato invece in termini di sistema: le istituzioni devono fare la loro parte. Per esempio, se si iniziasse a prevedere un limite al numero di furgoni in ingresso nelle città, in termini di tipologia di furgoni e una preferenza verso i livelli distributivi di prossimità, questo approccio porterebbe certamente a cambiare il modello, al di là delle richieste del consumatore. Quest'ultimo, a sua volta, necessita di essere sensibilizzato, sia da parte delle istituzioni che delle aziende, che giocano un ruolo chiave sotto questo punto di vista. Gli autotrasportatori, per esempio, potrebbero dire quanto consuma e inquina una tipologia di consegna rispetto a un'altra. Così, incrementando la consapevolezza, è plausibile che il consumatore si accontenti di consegne meno tempestive, ma con minore impatto ambientale e che consentano ad aziende e corrieri migliori livelli di ottimizzazione. Le aziende di trasporto, quindi, stanno nel mezzo: devono spingere le istituzioni a prendere provvedimenti, devono sensibilizzare i consumatori insieme ai committenti e devono lavorare con i committenti sul tema dell'efficienza. Ognuno deve fare la sua parte.

Come ha inciso su tutto questo il Covid-19?

Il mondo della logistica è molto competitivo, ma con il Covid abbiamo assistito – forse per la prima volta – a un dialogo tra le aziende che, pur se in competizione tra loro, hanno iniziato a parlarsi per fare fronte comune alle grandi carenze dell'autotrasporto, cercando per esempio di non scendere sotto certi standard di prezzo e non essere troppo aggressive l'una con l'altra, o a prestarsi i camion nell'ottica di una logistica sostenibile anche dal punto di vista economico. Essere responsabili e puntare alla sostenibilità è anche questo, non è solo sensibilizzare i consumatori su quanto inquina una tipologia di consegna invece che un'altra, ma anche non scendere sotto certi livelli di costo che risultano insostenibili. Il dialogo tra gli operatori e i nodi della filiera è fondamentale per affrontare le sfide del prossimo futuro. Si parla da anni di logistica collaborativa, ma i casi concreti sono stati pochi fino ad oggi, ora forse si potrà davvero iniziare a collaborare.

Gli autotrasportatori potrebbero dire quanto consuma e inquina una tipologia di consegna rispetto a un'altra. Così, incrementando la consapevolezza, è plausibile che il consumatore si accontenti di consegne meno tempestive, ma con minore impatto ambientale e che consentano ad aziende e corrieri migliori livelli di ottimizzazione



- **Attestazioni di Capacità Finanziaria**
- **Polizze R.C. Autoveicoli**
- **Polizze Vettoriali**
- **Fidejussioni & Cauzioni**



Nata il 28 luglio 2014 dalla pluriennale esperienza del proprio Management, la Martino Consulting S.r.l. è una società di brokeraggio assicurativo specializzata nella consulenza, ma con uno sguardo particolare rivolto all'analisi dei rischi nel mondo degli autotrasportatori.

Il core business dell'Azienda è rappresentato, fondamentalmente, dalle Attestazioni di Capacità Finanziaria, polizze R.C. Autoveicoli, polizze vettoriale e garanzie fidejussorie per obblighi di legge. Attraverso l'individuazione di primarie Compagnie e nel pieno rispetto del principio di indipendenza imposto dalla normativa, la Martino Consulting propone soluzioni su misura per ogni esigenza, ma anche coperture studiate ad hoc per gruppi omogenei di privati e piccole attività commerciali.

Le avanzate tecniche di valutazione dei rischi e la propria piattaforma gestionale, unica nel settore ed appositamente studiata in funzione delle specifiche attività espletate, consente alla Società di operare tramite una rete di Partners distribuiti su tutto il territorio nazionale, garantendo tempi di risposta brevi e soluzioni adeguate alle esigenze del Cliente finale.

Passione e senso di responsabilità, unitamente alla trasparenza e professionalità profuse nell'esercizio delle proprie attività costituiscono la differenza rispetto agli altri Players.

L'obiettivo della Società è quello di ricercare le soluzioni assicurative migliori sul mercato garantendo tempestività ed economicità; il tutto con la garanzia di assistere e supportare la propria Clientela sia in fase precontrattuale che in fase post-vendita.

✉ richieste@martinobroker.it

🌐 attesta.net

🌐 martinoconsulting.info

🌐 ilportaledellautotrasporto.it

**Richiedi un preventivo
GRATUITO!**



Martino Consulting S.R.L.

Sede Legale: Via Montenapoleone, 8 - 20121 Milano MI

Società di brokeraggio assicurativo, iscritta nella sezione B del RUI con il numero B000499178 dal 04.11.2016, responsabile dell'attività di intermediazione assicurativa

Angela Giordano iscritta nella sezione B del RUI con il numero B000499179 dal 18.09.2014, soggetto alla vigilanza dell'IVASS - Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni.

è l'età media delle **patenti C** attive nel 2021, in aumento di anni 0,66 rispetto al 50,96 del 2019.
(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS)

87,23%

è la quota di autisti con patente C di età **superiore ai 40 anni**.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS)

79,1%

è la quota di autisti in servizio con patente CE di età **superiore ai 40 anni**.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS)

I COSTI

500

sono gli euro necessari in media per **conseguire la patente C** presso un'autoscuola.

PATENTI E CQC

-129.546

è il numero di **patenti C** in meno tra il gennaio 2019 e il gennaio 2021: da 1.232.523 a 1.102.977.
(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS)



-69.209

è il numero di **Carte di certificazione del conducente** in meno tra il gennaio 2019 e il gennaio 2021, da 1.177.077 a 1.107.868.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS)

1.107.868

è il numero di **CQC** (comprendenti trasporto merci e trasporto persone) al febbraio 2021.

(Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile)

1.102.977

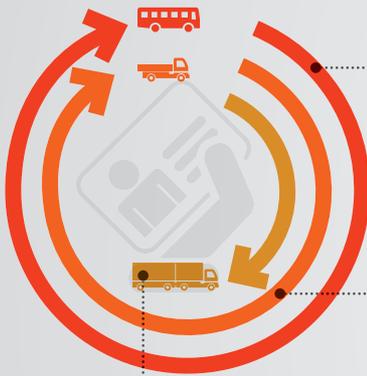
è il numero di **patenti C** (per la guida di veicoli merci superiori alle 3,5 ton) al febbraio 2021.

(Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile)

354.192

è il numero di **patenti CE** (per veicoli merci superiori alle 7,5 ton o con rimorchio) al febbraio 2021.

(Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile)



AUTISTI

IL FABBISOGNO

49,00

è l'età media delle **patenti CE** attive nel 2021, in aumento di anni 0,99 rispetto al 48,01 del 2019.
(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS)

0,3%

è la quota di autisti con patente C di età **inferiore ai 24 anni**.
(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS)



0,7%

è la quota di autisti in servizio con patente CE di età **inferiore ai 24 anni**.
(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS)



700

sono gli euro necessari in media per **conseguire la patente CE** presso un'autoscuola.

4.000

sono gli euro necessari in media per **conseguire la CQC Merci** presso un'autoscuola.

IL FABBISOGNO



775.000

è il numero di autisti professionali in **attività in Italia** nel trasporto merci su strada.
(Stima Unrae, 2018)

5.000

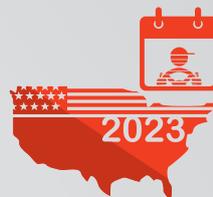
è il numero di ulteriori autisti professionali **necessari in Italia nell'immediato** per rispondere alla domanda di trasporto merci su strada.
(Stima Anita)



17.000

è il numero di ulteriori autisti professionali **necessari in Italia nei prossimi due anni** per rispondere alla domanda di trasporto merci su strada.
(Stima Anita)

ALL'ESTERO



230.000

è il numero di autisti che **mancheranno negli Stati Uniti** nel 2023.
(Stima American Trucking Association)

100.000

è il numero di autisti **mancanti in Polonia**.
(Transport Intelligence)



60.000

è il numero di autisti **mancanti in Germania**.
(Transport Intelligence)



+25%

è l'incremento del **fabbisogno medio** di autisti in Europa nel 2021.
(International Road Union)





Il Covid ha dato l'ultima pugnala. L'ha detto chiaro e tondo **Umberto de Pretto**, il canadese di origine italiana che guida dal 2013 l'*International Road Transport Union* (IRU), l'organizzazione mondiale del trasporto su strada: «La situazione degli autisti quest'anno è peggiorata, poiché molti conducenti anziani l'anno scorso hanno smesso di lavorare per evitare di prendere il Covid, i centri di formazione sono stati chiusi e altri autisti hanno lasciato la professione a causa delle difficoltà e delle limitazioni imposte loro per lavorare». E ha snocciolato le ultime stime della loro indagine annuale, ricavata da un sondaggio in 800 imprese di 23 paesi di tutto il mondo (ma non italiane): la carenza di conducenti in Europa toccherà quest'anno il 17% e la prospettiva è tutt'altro che rosea, dal momento che la quota di camionisti sotto i 25 anni è in picchiata: sono il 5% in Europa, il 6% in Messico e il 7% in Turchia, con un'età media globale vicina ai 50 anni.

L'Italia sta anche peggio: l'età media delle patenti C (calcolata sulle medie delle fasce di età registrate dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) è di 51,62 anni, contro il 50,96 di due anni fa: praticamente è cresciuta di sette mesi in due anni, mentre è di 49 anni (in un aumento di un anno rispetto al 2019) tra le CQC, che però comprendono anche autisti di autobus con patente D. Delle patenti CE non è possibile il raffronto essendo cambiata nel frattempo la normativa, ma la loro età media di 48,95 anni sembra in linea con le CQC, praticamente inevitabile nel trasporto in conto terzi dei mesi

3.1.1 L'AUMENTO DELLE ETÀ MEDIE

	2019	2021
TOTALE		
Patenti C	50,96	51,62
Patenti CE	nd	48,95
CQC	48,01	49,00
UOMINI		
Patenti C	50,99	51,65
Patenti CE	nd	48,96
CQC	48,05	nd
DONNE		
Patenti C	48,21	48,97
Patenti CE	nd	47,47
CQC	45,65	nd
DIFFERENZA UOMINI-DONNE		
Patenti C	2,78	2,68
Patenti CE	nd	1,49
CQC	2,40	nd

Elaborazione Uomini e Trasporti sui dati MIMS

più pesanti (Tabella 3.1.1). Ma il peggio è che le percentuali dei giovani al di sotto dei 25 anni da noi sono decimali: lo 0,3% fra le patenti C che risalgono di un decimale tra le CQC, allo 0,4%. Entrambe comunque sono le stesse quote di due anni fa, ma anche nelle CE gli under 25 non vanno oltre lo 0,7%. Al contrario gli ultracinquantenni – pur essendo diminuiti causa Covid di 50 mila unità – in percentuale sono aumentati dal 60,4 al 63,0% (Tabelle 3.1.2, 3.1.3 e 3.1.4). La pandemia, con i minori volumi di merci trasportate, ha rallentato il fabbisogno, ma ha esasperato il problema per il futuro.

Perché in cifre – sempre elaborando i dati del MIMS – vuol dire che tra il 2019 e il 2021 sono spariti dalle cabine dei camion 129.546 autisti con patente C, pari a una città come Salerno. E che, con l'età di fine lavoro a 67 anni, nei prossimi sette anni andrà in quiescenza gran parte di quei 250 mila conducenti tra i 60 e i 69 (al di sopra dei 67 anni si tratta probabilmente di padroncini che continueranno a lavorare guidando mezzi fino a 20 ton) che, per restare nel raffronto con le città, sono quanti gli abitanti di Venezia, terraferma compresa. Solo per sostituire quest'ultimo esodo ci vorrebbero ogni anno quasi 40 mila nuove patenti C. Diecimila e passa in più rispetto a quelle che escono ogni anno dagli esami, parte delle quali, per di più, finisce al conto proprio. Secondo **Giuseppina Della Pepa**, segretario generale di Anita, l'associazione confindustriale che ha svolto un sondaggio fra i propri soci, «sono più di 5 mila quelli che mancano nell'immediato. Un dato che arriva a 17 mila se estendiamo il periodo temporale della ricerca a un biennio».

Sono stime, come quasi tutto quel che riguarda il mondo dell'autotrasporto, troppo segmentato per poter essere inseguito con successo dalle statistiche. Quanti sono, per esempio, gli autisti in conto terzi, quelli che guidano – da lavoratori professionali autonomi o dipendenti – un veicolo merci sopra le 3,5 tonnellate? Le patenti C (1.102.977) sono rilasciate per il trasporto merci, ma comprendono anche il conto proprio. Le patenti CE (354.192) servono per guidare i veicoli merci oltre le 7,5 tonnellate e quelli con rimorchio e, dunque, la statistica taglia fuori tutta la guida dei mezzi tra le 3,5 e le 7,5 tonnellate. Un dato più vicino alla realtà potrebbe essere quello delle CQC: all'inizio dell'anno 2021 ce n'erano 1.107.868, una cifra nella quale però gli autisti di veicoli merci sono solo 618.941 (il 55,87%), perché altri se ne nascondono in un 41,26% (457.092 conducenti) che hanno la CQC per il trasporto sia di merci che di persone (che richiede la patente D, anziché la C, ma quando prendi l'una, tanto vale prendere anche l'altra). Un ulteriore elemento di confusione è stata poi l'estensione, dallo scorso anno, dell'obbligo della CQC anche al conto proprio (sia pure con molte deroghe), in applicazione di una direttiva europea. Dunque, non restano che le stime: le ultime sono quelle rilasciate tre anni fa dalla sezione veicoli industriali dell'Unrae, che aveva quantificato in 775 mila gli autisti professionali in attività nel nostro Paese. Una cifra se non altro in linea con i 690 mila veicoli indicati dalla stessa Unrae come parco merci oltre le 3,5 tonnellate e, tutto sommato, anche con i dati delle CQC merci.

Come dato certo bisogna prendere quello che, ogni anno, pub-

3.1.2 LE PATENTI C: CONFRONTO 2019 - 2021

	2019	2021	≠
Patenti C	1.232.523	1.102.977	-129.546
<=24	3.676	3.417	-259
25-29	26.062	18.201	-7.861
30-34	56.114	44.794	-11.320
35-39	91.789	74.864	-16.925
40-44	134.913	112.897	-22.016
45-49	175.253	154.032	-21.221
50-54	231.739	195.681	-36.058
55-59	246.945	239.118	-7.827
60-64	212.003	214.158	2.155
65-69	43.768	37.050	-6.718
70+	10.261	8.765	-1.496
Over 50	744.716	694.772	-49.944
%	60,4	63,0	-
Under 25	177.641	141.276	-36.365
%	0,3	0,3	-

Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS

blica il ministero del Lavoro e Politiche Sociali di concerto con Economia e Finanze, per individuare i settori e le professioni caratterizzati da un tasso di disparità uomo-donna superiore almeno del 25% e in cui quindi si applica una riduzione della contribuzione per le donne lavoratrici per l'anno 2022. Ebbene, in questo decreto, pubblicato nel dicembre 2021, il numero di autisti complessivi è di 628 mila, di cui 615 mila uomini e 13 mila donne. Un dato che evidenzia un tasso di disparità altissimo (e che meglio valuteremo nel capitolo 4), ma che qui ci interessa più che altro perché mostra una tendenza molto netta: nel 2019 infatti gli autisti complessivamente erano 648 mila (634 mila uomini e 14 mila donne). Quindi, ciò significa che nell'anno di inizio della pandemia sono scomparsi ben 20 mila autisti.

Ma se è certo che spariscono gli autisti, ancora più certo è che risulta difficile trovarne di nuovi, come emerge dalle continue offerte di lavoro di aziende di tutta Italia. La difficoltà di reperire autisti professionali è confermata dal Sistema informativo Excelsior di Unioncamere - ANPAL che la misura nel 45%, tra le più alte registrate dalla banca dati. Per fare un esempio con un settore contiguo, gli autisti di furgoni e taxi si fermano al 28%, che pure è una quota tra le più elevate. Le ragioni? Per il 62,8% è la mancanza di candidati e per il 30,8% la preparazione inadeguata. Tradotto in lingua corrente significa che i due terzi non vuole fare la vita del camionista e un terzo non ne ha gli strumenti: le troppo costose patente C e Carta di qualificazione

del conducente. Anche l'IRU nel suo sondaggio del marzo 2021 punta l'indice contro la mancanza di addetti qualificati, ma anche sull'immagine negativa del mestiere e sulle difficili condizioni di lavoro, che poi è più o meno quel che sostiene Infocamere. Sulle cause della disaffezione dei giovani al camion – costi d'accesso elevati, compensi poco attrattivi, turni di lavoro disagiati – il dibattito è aperto da tempo. Ma dato che mentre i medici studiano, il paziente muore (secondo un proverbio conteso tra inglesi e napoletani), le associazioni di categoria sono scese in campo per sollecitare il governo a intervenire con urgenza. Anita e Fedit hanno scritto al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, **Enrico Giovannini**, mettendo in guardia dal rischio «di mettere in pericolo la ripresa economica dopo la crisi pandemica» e di «non riuscire a garantire l'approvvigionamento dei beni, compresi quelli di prima necessità». E la viceministra **Teresa Bellanova**, dopo aver discusso del problema con le associazioni di categoria, si è convinta dell'opportunità di istituire

3.1.4 LE CQC: CONFRONTO 2019 - 2021

ETÀ	2019	2021	≠
CQC	1.177.077	1.107.868	-69.209
<=24	4.335	4.875	540
25-29	23.680	20.006	-3.674
30-34	65.310	51.670	-13.640
35-39	120.780	96.722	-24.058
40-44	192.996	159.671	-33.325
45-49	230.736	212.161	-18.575
50-54	236.204	230.105	-6.099
55-59	185.130	198.204	13.074
60-64	96.758	113.390	16.632
65-69	17.185	17.021	-164
70+	3.963	4.043	80
Over 50	539.240	562.763	23.523
%	45,8	50,8	
Under 25	214.105	173.273	-40.832
%	0,4	0,4	

Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS

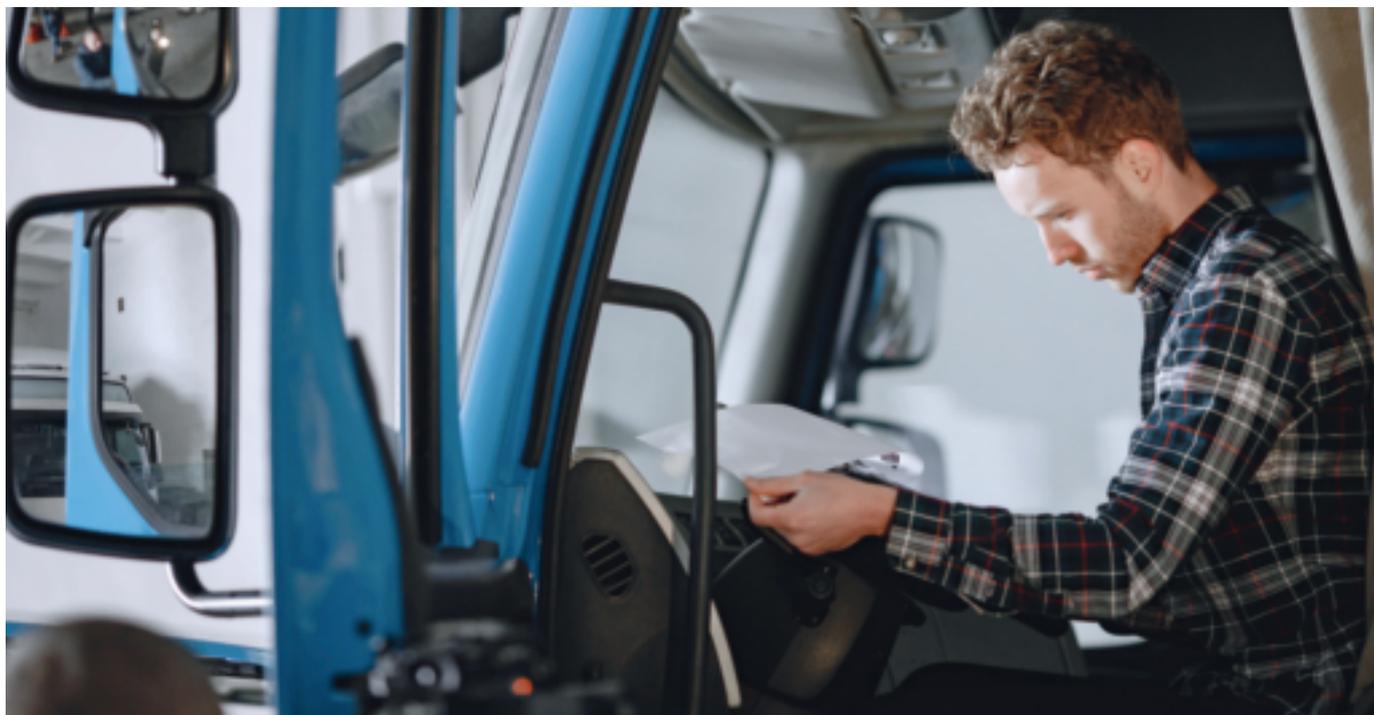
3.1.3 LE PATENTI CE: 2021

ETÀ	CE
<=24	2.511
25-29	12.373
30-34	23.317
35-39	35.618
40-44	45.193
45-49	55.073
50-54	60.347
55-59	55.450
60-64	45.762
65-69	14.085
70+	4.463
TOTALE	354.192
	280.373
Over 50	180.107
%	50,9
Under 25	2.511
%	0,7

Elaborazione Uomini e Trasporti su dati MIMS

un tavolo tecnico in cui coinvolgere anche il ministero dell'Istruzione per affrontare insieme il tema dell'orientamento e della preparazione dei ragazzi all'ingresso nel mercato del lavoro fin dalla scuola secondaria.

Infine, esiste pure un altro bacino e un altro strumento, indicato da tempo dal presidente di Anita, **Thomas Baumgartner**: il decreto flussi. Ogni anno il ministero dell'Interno emana un provvedimento che fissa il numero di extracomunitari a cui concedere l'ingresso per motivi di lavoro. Il presidente di Anita ha chiesto di prevedere, nel prossimo provvedimento una quota dedicata esclusivamente agli autisti di camion all'interno del decreto che, attualmente ne contingenta 6 mila ma da condividere con edilizia e turismo. La stessa Anita, nel suo comunicato, ammette che anche una quota esclusiva nel decreto flussi non rappresenterebbe certamente «la» soluzione al problema, ma certamente darebbe un contributo positivo. Un'affermazione che, più di tanti numeri, dà il senso di quanto sia urgente – e difficile – trovare una soluzione.

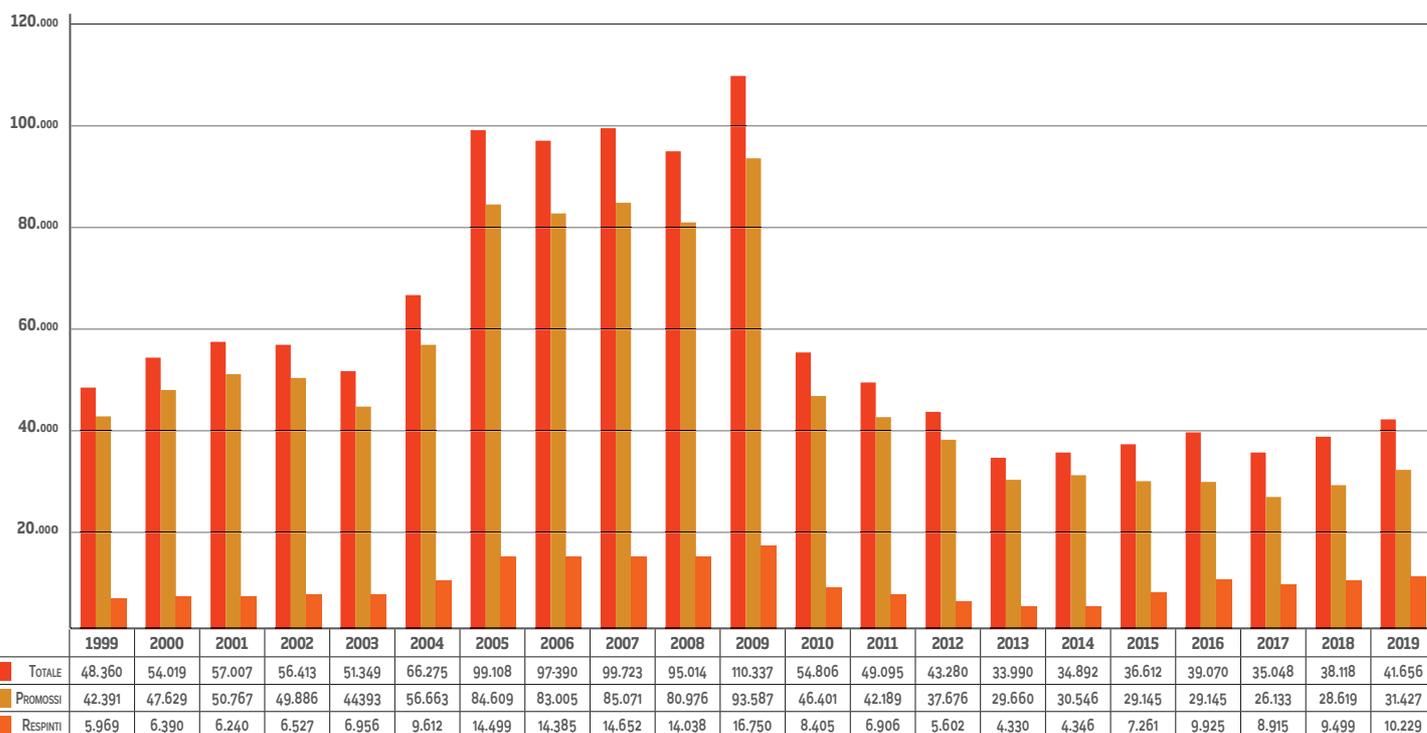


«Pagare tutti questi soldi per lavorare? È un po' come pagare lo scafista libico per farsi portare in Italia». Il paragone – forte, indubbiamente – è di un giovane in cerca di lavoro di fronte alle richieste di un'autoscuola per fornirgli patente C e CQC, i due documenti indispensabili per mettersi alla guida – professionale – di un camion con peso totale superiore alle 3,5 tonnellate. E certamente quella cifra – tra i 4 e i 5 mila euro – aggiunta a sei mesi di studio, teorico e pratico (130 ore

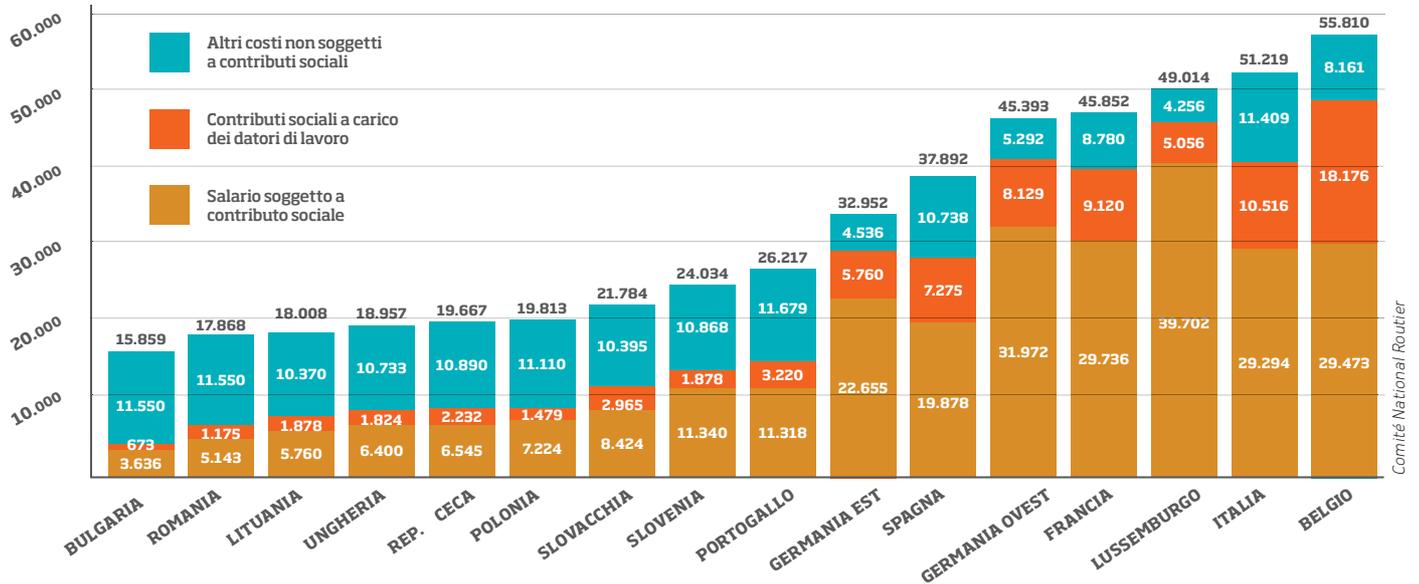
di corsi e 10 di guida), è decisamente scoraggiante per chi «deve» trovare un lavoro, magari in tempi rapidi. Se poi l'azienda richiede una patente CE per guidare i mezzi più pesanti – autotreni e auto-articolati compresi – sono altri 700 euro e altri mesi di studio e di pratica. Perché – sia per le responsabilità che comporta, sia per le tecnologie di cui sono dotati i nuovi mezzi – quello dell'autista di camion è sempre più un mestiere specializzato che richiede una formazione minuziosa.

>>>

3.2.1 LE PATENTI CE: IL CALO DAL 1999 AL 2019



3.2.2 IL COSTO DEGLI AUTISTI NEI TRASPORTI INTERNAZIONALI (dati in Euro)



Come quella che forniva il servizio militare ai giovani arruolati come autieri. Perché – guarda caso – la crisi delle vocazioni per i conducenti di camion coincide con due leggi: quella del 2004 che abolisce la leva obbligatoria dal 2005 (che agli autieri forniva la patente C senza alcun costo) e quella del 2009 che introduce la CQC (con i suoi costi elevati). Il grafico degli esami per la patente C è rivelatore (Tavola 3.2.1): fino al 2004 le prove non sono più di 70 mila (e 60 mila patenti concesse) perché un'ulteriore quota accede al documento direttamente dal servizio militare. Cessato questo beneficio, il grafico sale a 100 mila richieste l'anno (e 80-90 mila patenti concesse) fino al 2009: in fondo per la sola patente C bastavano 5-600 euro. È da quando arriva la CQC – nel 2010 – che il grafico s'inabissa a 50 mila domande che scendono sempre più fino alle 40 mila (30 mila promossi) del 2019.

Eppure – superato lo scoglio dei costi d'ingresso – la paga è buona. Certo dipende dal tipo di trasporto: lo stipendio d'accesso, al minimo livello per chi ha la patente C (livello F2), è stato fissato dall'ultimo contratto in 1.718,55 euro netti (che fra due anni, a regime, diventeranno 1.791,57), ma fra trasferte e straordinari, spesso forfetizzati, e con un po' di anzianità, si può arrivare sfiorare i 3 mila euro netti per 14 mensilità. E se non fosse per un cuneo fiscale del 42,8%, i conducenti italiani guadagnerebbero molto di più: la media di 29.294 euro netti calcolata dal *Comité nationale routier*, un osservatorio sui trasporti stradali europei creato dal governo francese, ha un lordo di 51.219 euro, il più alto d'Europa dietro i 55.810 euro del Belgio (Tavola 3.2.2). Se dovesse arrivare la tanto attesa riforma fiscale, per i conducenti potrebbe arrivare un interessante incremento del salario. Sufficiente a far ripartire le vocazioni?

Mauro Ferrari, amministratore delegato della Germani, un'azienda di Brescia che ha lanciato un'Academy per la formazione di 50 conducenti aperta a giovani dai 21 ai 29 anni, non ne è convinto:

«Il salario», ha dichiarato in un'intervista, «va dai 2.800 ai 3.500 euro al mese. A mio parere, però, la carenza di autisti non è riconducibile a una questione economica, bensì alle pesanti condizioni in cui devono lavorare in certe occasioni questi uomini». Lo ha confermato empiricamente un mini sondaggio lanciato nei primi mesi del 2021 su Facebook da *Uomini e Trasporti* raccogliendo 700 risposte. Alla domanda: «Vita da autista: qual è il principale

3.2.3 I DISAGI DEGLI AUTISTI

FASTIDI E MALESSERI		%
Carenza di servizi	Aree di sosta	4,0
	Parcheggi	1,3
	Bagni e docce	14,6
	Mangiare irregolare	4,6
Motivi economici		19,20
Mancanza di rispetto		9,90
Insofferenza verso chi protesta		6,60
Lunghe attese		6
Orari di lavoro (troppi, irregolari)		6
Problemi di salute		5,30
Mancanza famiglia		4
Rapporti con i colleghi		4
Altro		14,50



your sustainable logistics partner

#SustainabilityFirst

smet.it

disagio?», i motivi economici hanno raccolto solo il 19,20%, mentre il 40% ha indicato cause che incidono sulla qualità della vita: il 24,5% la mancanza di servizi (bagni e docce, aree di servizio e di parcheggio, cibo irregolare), il 6% le lunghe attese e altrettanto gli orari di lavoro, il 4% la mancanza della famiglia (Tabella 3.2.3). Come per la CQC, però, anche qui c'è lo zampino dell'Unione europea: il tachigrafo digitale ormai tiene i conducenti su uno stretto controllo che impedisce loro qualunque deroga. «Ma questo sistema, nobile nelle intenzioni, ha finito per scaricare le inefficienze dell'intera catena logistica sull'ultimo anello, quello appunto dell'autotrasporto», ha spiegato all'*Huffington Post*, **Guido Rossi**, direttore di Astra, associazione di trasportatori di Cuneo. Perché quelle norme calate sul caos del traffico soprattutto italiano finiscono per stravolgere la vita del conducente, che se ritarda una consegna è costretto comunque a fermarsi per il riposo obbligato, ma gli salta tutta la tabella di marcia, costringendolo a recuperare i ritardi a fine riposo, che magari è costretto a rispettare in luoghi neppure attrezzati per la sosta.

Una vita disagiata di cui la stessa Unione Europea si è resa conto e sta cercando di correre ai ripari. Da una parte ha precisato che il riposo deve essere trascorso in un alloggio con «adeguate strutture per il pernottamento e servizi igienici» e «sufficiente privacy per ogni individuo», indicando a titolo di esempio, «un hotel, un appartamento in affitto in un motel o una casa privata». Il che ha scatenato una corsa alla costruzione di alberghi per autisti in tutta Europa, con progetti futuribili, come l'albergo modulare a pianta circolare, smontabile e trasportabile. Dall'altra parte, l'Unione ha finalmente autorizzato l'allungamento di 80–90 cm della cabina di guida per migliorare il comfort del conducente, magari anche con bagno chimico e doccia.

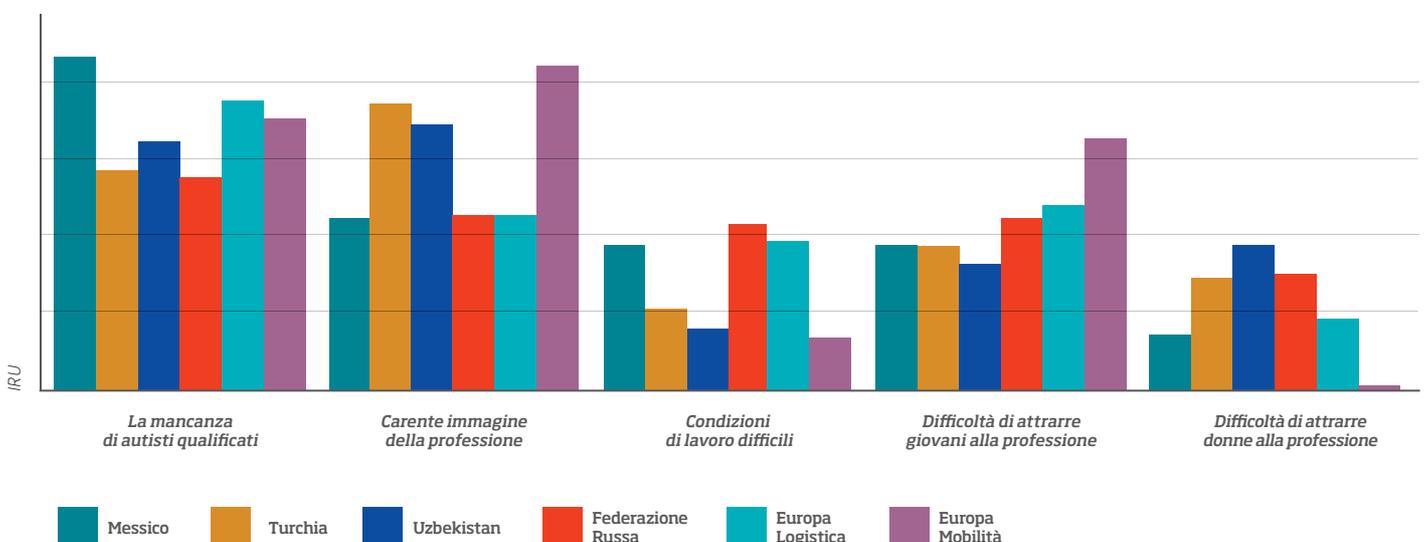
Una necessità, quest'ultima, letteralmente esplosa con il Covid. I troppi episodi di committenti o ricevitori che hanno negato finanche l'accesso ai servizi igienici se da una parte hanno allontanato definitivamente qualche autista, dall'altra hanno anche confermato che il mestiere di conducente di camion nell'immaginario collettivo è rimasto ad archetipi da film di quart'ordine. «Sono stati definiti eroi», ricorda **Alessandro Peron**, segretario generale di Fiap, «ma poi per loro non c'erano né bagni, né caffè. Li tengono in attesa 7–8 ore, la committenza li tratta a pesci in faccia. È una questione di rispetto».

E che l'immagine incida nelle scelte lo conferma il rapporto dell'IRU. Nell'indicare le cinque cause più importanti della carenza di conducenti, la voce «Scarsa immagine della professione» è quella più gettonata nell'Europa dei trasporti, mentre raccoglie bassi consensi in paesi come il Messico o l'Uzbekistan o nella stessa Russia (Tavola 3.2.4). Come se la società del benessere allontanasse la popolazione più giovane dai mestieri più faticosi. Figuriamoci se per fare una «vita spericolata», come avrebbe detto Vasco Rossi, bisogna anche pagare una cifra per i documenti di guida.

Peron, tuttavia, non è d'accordo che siano soltanto gli alti costi d'accesso a tenere i giovani italiani lontani dal camion. «Forse la chiave di lettura e una svolta si possono intravedere in un giusto riconoscimento del lavoro svolto dagli autisti – che da tempo non girano più solo il volante – ovviamente non morale, bensì nell'adeguatezza del tenore lavorativo e nella sua valorizzazione economica». Come dire ai committenti: pagateci di più e trattateci meglio e vedrete che ci guadagnerà tutta la filiera, perché «i servizi di trasporto e, insieme, di logistica non sono cancelleria acquistabile al miglior prezzo possibile».

3.2.4 CAUSE DELLA CARENZA DI CONDUCENTI (sondaggio condotto in EU27, Norvegia, Svizzera e Regno Unito)

Risposte alla domanda: *potrebbe indicare per ordine di importanza le principali ragioni spiegando le difficoltà che si riscontrano nell'assumere autisti?*



COMMERCIALISTI DELL'AUTOTRASPORTO



**PIANIFICAZIONE
E SVILUPPO**

**CONSULENZA
SOCIETARIA**

**CONTROLLO DI
GESTIONE**

CHECK UP

GRATUITO DELLA
TUA AZIENDA



**INQUADRA IL QR CODE
E COMPILA IL FORM**

P A S Q U A L E
MANCINI
DOTTORI COMMERCIALISTI E REVISORI LEGALI NETWORK

**011 4374985
WWW.STUDIOMANCINI.BIZ**



Una bella gatta da pelare, quella della carenza di conducenti di camion, per la viceministra **Teresa Bellanova**, che pure l'ha presa di petto nei primi incontri della seconda metà del 2021 con le rappresentanze degli autotrasportatori. Certo, la questione è intricata e richiede tempo e impegno per delinearla, secondo le intenzioni enunciate dalla viceministra, «una vera e propria strategia che contempra ovviamente la formazione professionalizzante, ma sappia anche affrontare i problemi e le criticità che la categoria vive e che rischiano di allontanare piuttosto che attrarre le nuove generazioni, le donne e chi, sul mercato del lavoro, è in cerca di ricollocazione».

Una frase che individua innanzitutto i target su cui c'è da lavorare: giovani, donne, disoccupati. È un po' la linea enunciata dall'*International Road Union* (IRU) che già due anni fa ha lanciato un *action plan* per «attrarre una giovane e diversa forza lavoro: incrementare l'impiego di giovani e donne». Ed è effettivamente un territorio dove c'è grande possibilità di reclutamento. Da una parte perché in Italia la disoccupazione under 25, secondo i dati OCSE dello scorso dicembre, è del 29,7% e i Neet (*Neither in Employment or in Education or Training*) che non studiano né lavorano sono due milioni; dall'altra perché la quota di donne al volante di camion, seppure assai ridotta (e in leggero calo in cifre assolute causa pandemia), è in controtendenza, passando dall'1,07% di due anni fa all'1,12% del 2021 (*Tabella 4.1.2*) e sono quasi 20 mila quelle in possesso di CQC. Per di più, la loro età media è nettamente più bassa di quella dei

colleghi maschi a secondo il tipo di documento: tra 1,49 nelle patenti CE e i 2,68 anni (in diminuzione rispetto al 2019) nelle patenti C (*Tabella 3.1.1*).

Secondo l'IRU, però, occorrono «azioni mirate» per attingere a questi due importanti serbatoi e quella principale è sicuramente l'abbattimento dei costi per ottenere i documenti di guida. Negli ultimi anni sono state numerose le iniziative per affrontare la questione in termini di incentivi: cinque anni fa l'Albo degli autotrasportatori lanciò il progetto «Giovani conducenti», firmando con le associazioni dei costruttori di veicoli industriali (Anfia e Unrae) e delle autoscuole (Unasca e Confarca) un accordo per incentivare alla guida del camion la fascia d'età fra i 18 e i 29 anni: le autoscuole avrebbero ridotto le loro tariffe per l'ottenimento della CQC del 15%, l'Albo si sarebbe fatto carico dell'80% della quota restante e i candidati avrebbero pagato solo il 20%: dunque intorno ai 500 euro. Trattamento analogo per la più economica patente C. Un investimento – per l'Albo – di 4 milioni di euro e 2.500 domande di partecipazione. Ma una volta conclusi i corsi con 2.200 promossi è stato difficile inserirli nelle imprese e molti hanno finito per cambiare tipologia di patente e trovare lavoro nel trasporto persone. Numerose iniziative analoghe a livello locale hanno dato risposte limitate. Le ultime sono state lanciate dal Lazio (un milione di euro per voucher per la CQC riservati ai disoccupati) e dalla Lombardia (cinque milioni per formazione e assunzione di lavoratori specializzati tra i quali i conducenti di veicoli industriali) che, cercando di favorire anche l'inserimento nel mondo del lavoro, ha legato l'in-

centivo alla firma di contratti di lavoro subordinato attivati nella Regione, offrendo a ogni impresa fino a 8 mila euro.

Infine, anche nel decreto Infrastrutture approvato a fine 2021, il governo ha stanziato un milione di euro per concedere una sorta di bonus a coloro che percepiscono il reddito di cittadinanza o ammortizzatori sociali, come rimborso di parte delle spese sostenute (non può superare il 50%) per conseguire la patente di guida per i veicoli destinati all'autotrasporto delle merci o le altre abilitazioni professionali. «Una goccia nel mare», l'ha definito Bellanova a novembre nel Forum Confrtrasporto a Roma, «ma che ha avuto il merito di far entrare il problema nelle aule parlamentari, in cui in tanti non l'hanno ancora percepito».

Ma abbassare i costi d'ingresso non basta. La stessa IRU rileva che in molti Paesi (non solo in Italia, dunque) l'età minima per i conducenti professionisti è di 21 anni o più e ciò crea una sorta di «bucò» tra la fine della scuola e l'accesso alla professione di autista. Da qui la sua proposta di fissare l'età minima per i conducenti a 18 anni, con formazione a partire dai 17 anni. Non è un problema per la sicurezza, ricorda ancora l'organizzazione internazionale degli autotrasportatori, «perché i severi requisiti di formazione per l'ingresso nella professione fanno sì che i conducenti più giovani non siano più soggetti a incidenti rispetto ai loro omologhi più anziani. Infatti, il tasso di incidenti è ancora più elevato nei paesi in cui l'età minima è di 21 anni rispetto a quelli in cui l'età minima è di 18,5 anni».

Per questo molti imprenditori vorrebbero rivolgersi direttamente

al mondo della scuola. **Oscar Zabai**, presidente di Autamarocchi, 710 autisti su mille dipendenti, vorrebbe che il governo abbassasse l'età per i documenti di guida e promuovesse «corsi di studio presso le scuole professionali per il conseguimento dell'abilitazione professionale con degli stage presso le aziende di autotrasporto». È d'accordo con Zabai anche **Enrico Folgori**, Chief Strategy e Market Intelligence Office di Sic Europe, azienda italiana leader nella logistica secondo il quale bisogna «rafforzare le politiche dedicate alla scuola e in particolare agli istituti tecnici superiori». Fa addirittura un passo avanti **Francesco Annunziata**, vicepresidente nazionale di Trasportounito, proponendo (oltre che l'abolizione dell'obbligo del corso per la CQC, da sostituire con un esame di abilitazione per chi ha già patente C o CE) di fare in modo che le imprese con determinati requisiti definiti per legge e molto rigidi possano diventare direttamente scuole per autisti». Più o meno quello che sostiene **Giuseppe Curcio**, amministratore delegato della Curcio Trasporti di Polla (Salerno): prevedere che «una parte della formazione utile al conseguimento della CQC, ulteriore cioè a quella teorica svolta in autoscuola, si faccia tramite un tirocinio presso un'azienda», dove i giovani potrebbero imparare direttamente da un autista esperto.

Prenderli a scuola e portarli in azienda è un mantra che circola sempre di più tra le imprese, ma in attesa che il governo provveda, si sono organizzati da soli con le *Academy*. Se Autoamarocchi ce l'ha già da otto anni, più recente è la *Germani Driver Academy*, filiazione della Germani di Brescia: hanno già formati una ventina



di autisti e stanno pensando di aprire anche a Udine. Ed è un'Academy anche quella dell'Astra di Cuneo, associazione di 500 aziende piemontesi, che da tre anni ha un *Truck Driver Academy* e nel 2020 è sbarcato in provincia di Torino. Aperta ai giovani da 19 a 35 anni, la scuola divide le sue attività in due fasi: nella prima le lezioni teoriche e le esercitazioni per le patenti C ed E e la CQC, abbinate a corsi di formazione specifica del settore: quattro ore al giorno presso un'autoscuola autorizzata. La seconda fase è costituita da un tirocinio di due mesi presso un'azienda di autotrasporto del territorio.

Un fervore d'opere che però non è risolutivo. Così come non lo è la strada perseguita da altri imprenditori – a cominciare dall'associazione confindustriale Anita – che premono sul governo per ottenere che il decreto flussi, quello che fissa ogni anno i contingenti di lavoratori extracomunitari da accogliere in Italia, abbia una sezione esclusiva per l'autotrasporto. Ma è già stato un successo ottenere proprio quest'anno che il settore venisse compreso per la prima volta tra i lavori assegnabili a stranieri extra UE. Spesso non c'è neanche bisogno di farli venire dall'estero. **Roberto Barbieri**, presidente della Fai di Avellino, ha lanciato una proposta tra il serio e il provocatorio: «Siamo pronti a reclutare i ragazzi extracomunitari dei centri di accoglienza. Chiediamo che gli sia consentito di iscriversi per l'acquisizione delle patenti, perché abbiamo assoluto bisogno di personale e nessun italiano vuole più fare il camionista». E, c'è da aggiungere, nemmeno gli europei dell'Est che dal loro ingresso nell'Unione avevano alimentato il parco autisti dell'Ovest, grazie al basso costo del lavoro nei Paesi di provenienza, ma che ora stanno tornando a casa: negli ultimi 15 anni, infatti, il reddito medio annuo pro capite è schizzato in alto del 47,1% in Romania (da 8.360,17 a 12.301,16 dollari) e del 36,5% in Bulgaria (da 5.885,95 a 9.272,63 dollari). Il colpo di grazia l'ha dato il Covid. La quarantena imposta al rientro nei propri Paesi ha finito per trattenerne molti a casa loro. Dopo lo scoppio dell'epidemia, secondo i dati del ministero dell'Interno di Bucarest, sono stati 250 mila i rumeni residenti

all'estero tornati in Romania. «Per carità, diamo lavoro agli italiani, non andiamo a importare autisti dall'Est Europa», sbotta **Marcello Di Caterina**, direttore generale dell'associazione Alis aprendo uno spiraglio a una nuova iniziativa che è diventata un sasso gettato nello stagno: quella di andare a prendere i futuri conducenti direttamente presso le (tante) industrie che stanno chiudendo i battenti. Al grido d'allarme di **Gerardo Napoli**, amministratore unico della Napolitrans di Salerno, che alla vigilia di Ferragosto 2021 ha dichiarato di aver bisogno di 60 autisti a 3 mila euro al mese, ma di non riuscire a trovarli, ha risposto la Whirpool, la multinazionale degli elettrodomestici intenzionata a chiudere lo stabilimento di Napoli, offrendo di farsi carico delle spese (fino a 6 mila euro) per i documenti di guida di quelli dei suoi 340 dipendenti in procinto di essere licenziati che vorrebbero accettare l'offerta di lavoro di Napolitrans, ma non possono pagarsi i corsi.

Se l'appello di Napoli sui giornali ha raccolto il giorno dopo una ventina di candidature, la risposta della Whirpool non ha incontrato il favore dei suoi dipendenti, ed è stato accolto con cautela dal mondo della logistica. «Ben venga», ha replicato Di Caterina, «purché venga fatta la giusta formazione, previsti incentivi e abolite le barriere all'ingresso, «ma la questione è seria e va risolta» e il settore «ha bisogno di particolare attenzione da parte del governo». Attenzione esplicitata da **Francesco Tavassi**, amministratore delegato di Temi, corriere espresso con licenza GLS che opera a Napoli e provincia: «Da tempo abbiamo chiesto l'istituzione di un tavolo di studio e programmazione dedicato a logistica e autotrasporto che rimuova i numerosi colli di bottiglia esistenti. Siamo tutti alla ricerca di personale e quella degli autisti è una categoria particolare che spesso viaggia anche di notte, guida per molte ore».

Adesso il tavolo con l'autotrasporto la viceministra Bellanova l'ha aperto e lì parlerà anche della carenza degli autisti. Di proposte per risolvere il problema ce ne sono tante, ma bisognerà scegliere rapidamente le più rapide ed efficaci. Non si può aspettare che arrivi la guida autonoma. Sarebbe troppo tardi.



Se Atene piange

Sparta non ride. Dove Atene è l'Italia e Sparta è il resto del mondo. Perché se da noi mancano circa 20 mila autisti, l'ultimo rapporto *European Road Freight Transport* realizzato in agosto da *Transport Intelligence*, società internazionale di ricerche nel settore della mobilità, assegnava una carenza di 123.842 mila conducenti alla Polonia (il 37% del fabbisogno), di 60-76 mila al Regno Unito di 45-60 mila alla Germania, di 43 mila (però il dato è del 2019) alla Francia. Un quadro confermato dalla ricerca dell'IRU del marzo 2021, secondo la quale con la ripresa economica e l'incremento della domanda di servizi di trasporto, il fabbisogno di conducenti di camion nel 2021 sarebbe aumentato mediamente di circa il 25%, con punte drammatiche in Spagna (+150%), Turchia (+192%) e Messico (+175%).

Ma, al di là di cifre assolute e percentuali, la situazione più difficile in Europa è quella del Regno Unito, dove la Brexit ha colpito duramente un settore nel quale (secondo la *Freight Transport Association*, che riunisce 18 mila aziende di trasporto di tutte le modalità), resta scoperta la domanda del 12% dei conducenti di veicoli pesanti, del 14% di quelli leggeri e del 34% dei carrellisti. Secondo l'associazione di autotrasportatori *Road Haulage Association* (RHA), al momento mancano almeno 100 mila autisti. E si vede: già a giugno l'associazione dei grossisti aveva chiesto l'intervento dell'esercito per garantire l'approvvigionamento dei supermercati in alcune zone del Paese. A luglio la *British Petroleum* è stata costretta a chiudere alcuni distributori per mancanza di rifornimenti. Ad agosto sono stati mobilitati duemila autieri per consegnare generi di prima necessità, compresi alimenti e medicinali, dopo che i giornali avevano cominciato a pubblicare fotografie di scaffali vuoti nei supermercati.

Il governo britannico ha allungato l'orario di lavoro da 9 a 11 ore

per due volte la settimana e la possibilità di usare semirimorchi più lunghi per ridurre il numero dei viaggi, ha introdotto facilitazioni per conseguire le patenti superiori (tra cui un solo esame per motrici isolate e autoarticolati), ha aumentato il numero dei parcheggi per veicoli pesanti, ha introdotto la possibilità di rientro al lavoro per i pensionati e una maggiore flessibilità per le consegne la mattina presto o nella tarda serata. Tutte misure che, però, la RHA ritiene (e che sembrano) insufficienti, insistendo sull'inserimento degli autisti di veicoli industriali tra le attività che ottengono visti per l'immigrazione.

Le aziende, dal canto loro, si contendono i conducenti a colpi di sterline. A fine luglio 2021 la catena di GDO Tesco ha annunciato un bonus di mille sterline (1.175 euro) per gli autisti assunti entro il 30 settembre, subito imitata da *Alla* (latte), *M&S* (GDO); *Aldi*, altra GDO, ha aumentato le retribuzioni dei suoi conducenti, mentre incentivi vengono offerti anche da enti e uffici pubblici. Alle donne, con un'importante campagna di reclutamento, si è invece rivolta la multinazionale *Veolia* (rifiuti), dopo aver registrato un fabbisogno di autisti del 40%.

Anche la Germania non se la passa bene. Anche lì, la frenata è arrivata nel 2009 con l'arrivo della CQC, che in Germania prevede tre anni di formazione: nel 2011 le 50 mila aziende del settore hanno firmato solo 3.300 contratti di formazione per nuovi autisti. L'allarme era stato lanciato già nel 2013 dal Dipartimento federale del trasporto merci (*Bundesamt für Güterverkehr*) secondi i cui calcoli nel giro di 15 anni sarebbero andati in pensione 300 mila autisti dei 600 mila attivi quell'anno. Previsione azzeccata: nel 2018 i conducenti mancanti (sempre secondo *Transport Intelligence*) erano già 45 mila.

E piangono anche gli Stati Uniti. L'*American Trucking Association* (ATA) stima che la carenza di conducenti, che nel 2019 era già di 60 mila unità, raggiungerà le 100 mila entro il 2023, anche per la forte ripresa post pandemia che sta facendo impennare la domanda di trasporto. Le imprese chiedono al governo di favorire l'immigrazione e non solo dal continente americano: l'*America Journal of Transportation* riferisce di ricerca di personale fino al Sud Africa (favorito perché parte della popolazione parla già l'inglese). Le imprese di trasporti chiedono anche la riduzione da 21 a 18 anni dell'età per guidare i veicoli industriali, ma intanto per accaparrarsi nuovi conducenti sono disposti a pagare cifre impensabili fino a pochi anni fa. In alcuni casi le retribuzioni sono aumentate fino al 50% negli ultimi cinque anni. In media un camionista statunitense guadagna 47.130 dollari l'anno, ma la sua paga è basata sui chilometri percorsi e sul tempo e la media è di 52, 3 centesimi per miglio, senza integrazioni per il carico e lo scarico né indennità di trasferta.

Tutte misure che in una qualche maniera devono aver avuto una qualche efficacia se, già intorno a dicembre 2021, l'associazione di categoria *Logistics UK*, registrava come il numero di autisti che lasciano la professione stesse cominciando a diminuire, mentre era in aumento quello degli apprendisti. Ma soprattutto la stessa associazione calcolava che tra luglio e settembre 2021 si fosse registrato un aumento del 25,6% del numero di candidati a sostenere l'esame per diventare conducente di mezzi pesanti rispetto allo stesso periodo del 2019, così come si sono moltiplicate per tre volte le richieste di licenze professionali provvisorie. Qualcosa vorrà pur dire.

3.4.1 CARENZA DI AUTISTI IN EUROPA

	AUTISTI MANCANTI	DATA DEL REPORT
Polonia	123.842	2020
Regno Unito	60-76.000	2021
Germania	45-60.000	2021
Francia	43.000	2019
Spagna	15.340	2020
Italia	15.000	2020
Svezia	5.000	2017
Bielorussia	4.500	2019
Norvegia	3.000	2017
Danimarca	2.500	2017
Ucraina	12-120.000	2019



IL TESTIMONE

Luciano Barattini, presidente del CARP di Pesaro

«ASTRONAUTI LO ERAVAMO 40 ANNI FA»

Dicono che oggi il camionista è una specie di astronauta con tutti quei marchingegni elettronici sul cruscotto, quella sequela di pulsanti sul frontalino, quei led, quei visori, quei cicalini che neanche Neil Armstrong sul modulo lunare, ma la verità è che il camionista si sentiva un astronauta negli anni Cinquanta del secolo scorso, quando i camion erano spesso dei residuati bellici, ma per chi li vedeva arrivare erano simbolo di progresso e per i giovani che salivano in cabina erano un sinonimo di libertà. Insomma, non era che andavano sulla luna: no, la luna la portavano alle fabbriche, ai mercati, alla gente.

Ed erano trattati come oggi vengono trattati gli astronauti. «Mi ricordo quando andavo a scaricare concime nella zona di Vercelli, dove le persone ti invitavano in casa, ti offrivano il caffè con il ciambellone, ti davano da mangiare. Erano grati per quello che facevi e te lo dimostravano nei fatti. E poi c'era rispetto. Quando arrivavi in un qualsiasi stabilimento, anche in quelli più grandi, come a Taranto alla Italsider, ti trattavano tutti con gentilezza, comprese le guardie ai cancelli. Non ti dicevano, come fanno oggi, 'vai lì in cabina e aspetta il tuo turno', ma se era la prima volta che ti recavi a scaricare in quello stabilimento, ti spiegavano come funzionava».

Luciano Barattini oggi è presidente del CARP di Pesaro e portavoce nazionale dell'autotrasporto merci di CNA-Fita, ma quarant'anni fa era lì, al volante, sulla strada, in mezzo alla gente. Quando c'era meno tecnologia, ma più rapporto umano. «È vero, ma c'era sempre un amico che si fermava e ti aiutava. Oggi, con i tempi accelerati da rispettare, nessuno si ferma più e devi sempre chiamare l'assistenza. Ma soprattutto all'epoca avevi un rapporto per così dire fisico con il camion, lo dovevi accudire. Ogni 10-15 mila chilometri dovevi cambiare l'olio, ingrassare l'albero motore, provvedere a una serie di cose il sabato mattina, quando ti infilavi la tuta e ti dedicavi alla manutenzione. Insomma, avevi meno tecnologia a disposizione, ma per certi versi ti sentivi più protagonista».

Per carità, non sto dicendo che era una professione più facile: il sacrificio c'era, ma era ripagato soprattutto dal senso di libertà con cui affrontavi il lavoro e che ti consentiva di scegliere anche come gestire tanti momenti della giornata. Oggi tutto questo è scomparso».

Intende dire che la normativa sui tempi di guida ha messo in crisi uno dei tratti più caratterizzanti la professione, quello legato al senso di libertà?

Sicuramente molti dipendenti erano sfruttati e quindi, almeno in questo senso, la normativa è riuscita a contenere certi abusi. Ma per i padroncini e anche per i loro dipendenti era diverso. Poi, sia chiaro, io non sono contro la regolamentazione delle ore di guida e trovo giusto rispettarla. Però i tempi di lavoro li devo decidere io. Voglio dire: devo dormire otto ore? Bene, però devo anche avere la libertà di arrivare in un piazzale o in un ristorante se ho bisogno di mangiare o in un'area di sosta se ho necessità di fare una doccia.

Perché in caso contrario finisco per sacrificare la vita e nel momento in cui mi sacrifico perdo interesse per il lavoro. A quel punto tanto vale andare a lavorare in fabbrica, dove so che la sera torno a casa e che, se faccio qualche ora di straordinario, porto a casa più soldi. Quindi, le regole vanno rispettate, ma penso ci sia bisogno di concedere alle persone interessate a svolgere questo lavoro più spazio e maggiore professionalità.

Oggi la formazione di un autista non si esaurisce nel momento in cui si acquisisce la CQC, ma procede in modo costante.

All'epoca come si acquisivano le conoscenze?

Si andava via in due autisti. E quindi se trascorrevi il tempo con un collega di cui ti fidavi era come «raccontarsi» durante il viaggio. Era una sensazione molto bella. L'ho provata con i miei fratelli, ma poi anche con una ventina di giovani che ho formato.

E anche questo era bello: sentirsi il maestro, salire in cattedra per insegnare ad altri non soltanto il modo in cui si lavora, ma anche gli stratagemmi per non mettere a repentaglio la propria vita. Spiegare, tanto per fare un esempio, che quando dovevi prendere una salita lunga era meglio inserire le marce basse all'inizio dell'ascesa, perché altrimenti poteva succedere di trovarsi a metà e di non riuscire a innestarle e a quel punto di rimanere lì piantato con tutte le pericolose conseguenze da gestire.

Devo dormire otto ore?

Bene, però devo anche avere la libertà di arrivare in un piazzale o in un ristorante se ho bisogno di mangiare o in un'area di sosta se ho necessità di fare una doccia. Perché in caso contrario finisco per sacrificare la vita e nel momento in cui mi sacrifico perdo interesse per il lavoro»



DA UN ALTRO MONDO

JOST KKS – Aggancio e sgancio con un pulsante

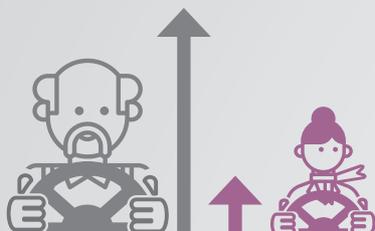
#futurenow – Rivoluzionario sistema di aggancio tramite telecomando. Direttamente dalla cabina di guida - completamente automatico, rapido e sicuro. La tua rampa di lancio verso il futuro della logistica. **Pronti per il teletrasporto?**

LA PRESENZA FEMMINILE



13 mila

è il numero totale di **conduttrici di veicoli pesanti** in Italia al 2020, mille in meno rispetto all'anno precedente.
(Istituto Nazionale di Statistica)



96 %

è il tasso di **disparità uomo-donna** tra conducenti di veicoli, macchinari mobili e di sollevamento nel 2020, primo in assoluto e lo 0,3% in più rispetto al 2019.

(Decreto interministeriale - Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Ministero dell'Economia e delle Finanze - sui settori e le professioni caratterizzate da un maggiore tasso di disparità uomo-donna, 17 dicembre 2021)



22 %

è la **presenza femminile** nel settore dei trasporti in Europa.

(Eurostat)

2 %

è la percentuale di **autiste di mezzi pesanti per trasporto merci** in Europa.

(Eurostat)

9.010

è il numero **totale delle imprese femminili** nel settore trasporto merci su strada dal 2016 al 30 giugno 2021.

(InfoCamere-Unioncamere, Movimprese)

30 %

è la **percentuale femminile** tra quadri aziendali di imprese private.

(Federazione nazionale dirigenti, quadri e professionisti del commercio, alberghi, trasporti, logistica e agenzie marittime del settore privato)

18 %

è la **percentuale femminile** tra dirigenti di imprese private.

(Federazione nazionale dirigenti, quadri e professionisti del commercio, alberghi, trasporti, logistica e agenzie marittime del settore privato)

21,7 %

è la percentuale di presenza femminile nel macrosettore **trasporto e magazzinaggio** in Italia, pari a 216 unità, mille in meno rispetto al 2019.

(Decreto interministeriale - Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Ministero dell'Economia e delle Finanze - sui settori e le professioni caratterizzate da un maggiore tasso di disparità uomo-donna, 17 dicembre 2021)

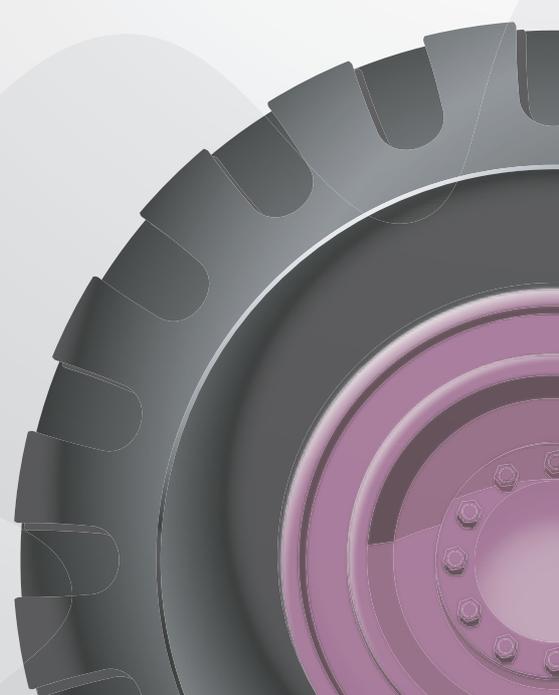


12.389

è il numero totale di donne in possesso di **patente C** al febbraio 2021, cioè il 6,1% in meno rispetto al 2019.
(MIMS)

18.412

è il numero totale di donne in possesso di **CQC** al febbraio 2021, pari cioè all'1,66% del totale.
(MIMS)



DONNE

LE IMPRESE



361
sono le nuove
imprese femminili
nel settore trasporto
merci su strada dal
30 giugno 2016 al 30
giugno 2021, pari cioè
al **4,2% in più**.
*(InfoCamere-Unioncamere,
Movimprese)*



+0,8%

è il tasso di **crescita medio**
annuo delle imprese femminili
negli ultimi cinque anni.
(InfoCamere-Unioncamere, Movimprese)

+1,7%

è la **crescita percentuale** delle imprese
femminili dal 30 giugno 2020
al 30 giugno 2021.
(InfoCamere-Unioncamere, Movimprese)



28%
è la percentuale femminile di età
compresa **tra 35 e 40 anni** tra
dirigenti di imprese private.
*(Federazione nazionale dirigenti, quadri e
professionisti del commercio, alberghi, trasporti,
logistica e agenzie marittime del settore privato)*



37%

è la percentuale
di **donne under 35** tra quadri
aziendali di imprese private
*(Federazione nazionale dirigenti, quadri e
professionisti del commercio, alberghi, trasporti,
logistica e agenzie marittime del settore privato)*



LA PANDEMIA

312mila

sono le donne che hanno **perso il**
lavoro a causa del **Covid-19**, cioè il **70%**
del totale pari a **444mila** unità.
(Istat)

99mila

sono le donne che nel solo mese
di **dicembre 2020** hanno **perso il**
lavoro, cioè il **98%** del totale dei nuovi
occupati registrati in quel mese, cioè
101mila unità.
(Istat)



Partiamo come sempre da un dato: la percentuale femminile nell'autotrasporto è tornata, seppur di poco, a decrescere tra 2019 e 2020. Se nell'anno pre-Covid, infatti, la percentuale di donne nel settore aveva raggiunto quota 2,1% con timido miglioramento rispetto al 2018 (lo 0,5% in più), nel 2020 si ferma al 2%, secondo i dati del decreto del ministero del Lavoro e delle Politiche sociali sui settori e le professioni caratterizzati da un maggiore tasso di disparità uomo-donna. Cifra che in termini assoluti si traduce in mille unità in meno per un totale di 13 mila donne tra conducenti di veicoli, di macchinari mobili e di sollevamento contro le 14 mila registrate nel 2019.

A incidere, certamente, anche l'impatto del Covid-19 che ha fatto segnare una battuta d'arresto non indifferente per l'occupazione femminile in generale (nel 2020, su un totale di 444 mila occupati in meno a causa della pandemia, 312 mila sono donne).

In altre parole, siamo tornati a livelli simili a quelli del 2018, quando secondo dati dello stesso decreto del ministero del Lavoro, emergeva che in Italia per ogni donna autista c'erano più di 98 uomini al volante di un camion. Una situazione di poco differente se vista dal punto di vista europeo dove la presenza femminile nel settore dei trasporti era pari al 22%, quota che scendeva al 13% prendendo in analisi il solo trasporto terrestre e al 2% considerando gli autisti di mezzi pesanti per trasporto merci

(Tabella 4.1.1). Nel 2019 il quadro era migliorato, seppur di poco. «Le quote rosa» nell'autotrasporto, infatti, erano passate dall'1,6% registrato nel 2018 al 2,1% nel 2019; uno scarto in positivo dello 0,5% che, in termini assoluti, segnava così il piccolo ma importante passaggio delle conducenti di veicoli pesanti in Italia da 10 mila a 14 mila unità.

Secondo la rilevazione Istat – ripresa dallo stesso decreto – sulle forze di lavoro, inoltre, il tasso di disparità uomo-donna tra conducenti di veicoli, macchinari mobili e di sollevamento corrisponde al 96%. Il più alto in assoluto. Mentre nel macrosettore trasporto e magazzinaggio la percentuale di disparità è del 56,6%, lo 0,2% in più rispetto al 2019. In termini assoluti, le donne sono quindi passate dalle 222 mila unità dell'anno pre-pandemia a 216 mila nel 2020 (il 21,7% del totale, seimila donne in meno) contro le 780 mila unità maschili; anche quest'ultime, però, in calo di 15 mila unità rispetto al 2019. (Tabella 4.1.1).

Analizzando inoltre i dati relativi alle donne in possesso di patente C, dal 2019 al 2021 si assiste a una riduzione del 6,1%. Si passa così da 13.206 a 12.389 unità per un totale di 817 patenti in meno. A calare, però, è anche il numero totale di questo tipo di documento: 1.102.997 nel 2021 contro 1.232.523 del 2019, vale a dire 129.546 unità in meno che fanno lievitare la percentuale di patenti C «in rosa» dall'1,07% di due anni fa all'1,12% odierno (Tabella 4.1.2).



4.1.1 TASSO DI DISPARITÀ UOMO-DONNA

	MASCHI	FEMMINE	TOTALE	% MASCHI	% FEMMINE	%
CONDUCENTI DI VEICOLI, MACCHINARI MOBILI E DI SOLLEVAMENTO (in migliaia di unità)						
2017	600	12	612	98,0	2,0	96,0
2018	627	10	637	98,4	1,6	96,8
2019	634	14	647	97,9	2,1	95,8
2020	615	13	627	98,0	2,0	96,0
TRASPORTO E MAGAZZINAGGIO (in migliaia di unità)						
2017	770	211	981	78,5	21,5	57,0
2018	791	221	1.012	78,1	21,9	56,2
2019	795	222	1.017	78,2	21,8	56,4
2020	780	216	996	78,3	21,7	56,6

Elaborazione di Uomini e Trasporti su dati ministero del Lavoro

Aumenta però la percentuale di donne in possesso del Certificato di qualificazione del conducente (CQC): si passa dall'1,59% del totale nel 2019 all'1,66% nel 2020, nonostante il calo in termini assoluti (da 18.705 a 18.412, cioè 293 CQC in meno) che riguarda però anche il numero totale di CQC, che scalano da quota 1.177.077 nel 2019 a 1.107.868 nel 2020.

Un altro dato positivo arriva, infine, dall'analisi della distribuzione delle imprese femminili registrate al 30 giugno 2021 nel settore del trasporto merci su strada. Stando ai rilievi di *Unioncamere-Info-Camere, Movimprese*, infatti, le imprese femminili sono cresciute del 4,2% dal 2016 a oggi: si tratta, in termini assoluti, di 361 nuove aziende. Un fenomeno che non si è mai arrestato negli ultimi cinque anni e che ha registrato un aumento medio dello 0,8% di anno in anno. Se nel 2016 erano infatti 8.649 le imprese femminili, nel 2021 si contano 9.010 unità (*Tabella 1.1.4*). Solo nell'ultimo anno le imprese femminili sono cresciute dell'1,7%.

In particolare, la regione che ha registrato il maggior incremento in termini assoluti è la Lombardia con 104 imprese femminili in più rispetto al 2016, seguita da Campania (+95) e Sicilia (+91). Trend negativo invece per Lazio (-74 imprese femminili), Toscana (-31), Marche (-27) e Piemonte (-15), mentre resta invariato il numero di imprese femminili liguri con 185 unità.

Anche la Federazione nazionale dirigenti, quadri e professionisti del commercio, alberghi, trasporti, logistica e agenzie marittime del settore privato, infine, secondo i dati raccolti nel *Rapporto Donne 2021 di Manageritalia*, conferma il costante trend di crescita femminile tra i dirigenti delle imprese private – la cui percentuale supera il 18% a livello generale, mentre nella fascia 35-40 raggiungono quasi il 28% – e i quadri aziendali: 30% a livello generale, mentre le quote under 35 volano al 37% e le under 40 oltre il 34%.

4.1.2 DONNE CON PATENTE C

ANNI	2019	2021	±
<=24	58	55	-3
25-29	499	338	-161
30-34	1.167	928	-239
35-39	1.387	1.362	-25
40-44	1.558	1.445	-113
45-49	1.952	1.703	-249
50-54	2.357	2.212	-145
55-59	2.144	2.194	50
60-64	1.716	1.797	81
65-69	314	295	-19
70+	54	60	6
	13.206	12.389	-817
TOTALE	1.232.523	1.102.977	-129.546
% DONNE	1,07	1,12	
Over 50	6.585	6.558	-27
% DONNE	49,9	52,9	
Under 25	58	55	-3
%	0,4	0,4	

Elaborazione di Uomini e Trasporti su dati ministero del Lavoro



Le donne sono state le più danneggiate dalla crisi legata al Covid-19, lo dimostrano i dati sull'occupazione femminile e lo confermano quelli relativi all'imprenditoria femminile in Italia nel 2020. Vero, ma non per il settore del trasporto merci su strada.

Facciamo un passo indietro. A fine 2019, stando ai dati diffusi dal *Rapporto imprenditoria femminile* di Unioncamere, le «quote rosa» del tessuto imprenditoriale italiano erano un milione e 340 mila, il 22% del totale e in aumento di 38 mila unità rispetto a cinque anni prima. Nel 2014, infatti, si contavano un milione e 302 mila unità. A fine 2020, stando agli stessi dati Infocamere, nonostante la percentuale sul totale imprese resti invariata (22%), le imprese femminili sono un milione e 336 mila, 4 mila unità in meno rispetto all'anno pre-Covid e nei tre mesi successivi sono scese ancora di un paio di migliaia di unità (*Tabella 4.2.1*). Un dato che, però, non riguarda il settore del trasporto merci su strada nel quale, al contrario, dal 2019 al 2020 si è registrato un incremento dell'1,7%.

Non sorprende, infatti, che l'attenzione riportata dal Covid-19 sul settore logistico e, contestualmente, il boom che l'e-commerce ha vissuto nello stesso anno, abbiano spinto sempre più donne ad avviare una propria attività nel campo della logistica e dei trasporti e a sfruttare le interessanti opportunità di business che si sono aperte. Nel marzo 2021, per esempio, nell'ambito del programma *Delivery Service Partner*, Amazon ha stanziato un fondo di 500 mila euro rivolto alle donne per avviare una propria attività di autotrasporto e

diventare fornitrici di servizi di consegne Amazon.

«Il trasporto oggi è anche innovazione, tecnologia e customer service. È qui che le donne stanno entrando nel settore, trasformando il vecchio paradigma di *Uomini e Trasporti*. Si tratta di un mondo in evoluzione che ha bisogno di superare, in particolare nei trasporti stradali, vecchi schemi culturali. Le aziende, insieme alle istituzioni e alla scuola, devono avere un ruolo importante in questo cambiamento», aveva spiegato sulle pagine di *Uomini e Trasporti* **Nazzarena Franco**, amministratore delegato di *DHL Express Italy* e presidente dell'Associazione Italiana dei Corrieri Aerei Internazionali (Aicai) per il biennio 2021-2022.

Una donna che proprio a partire dalla sua azienda sta cercando di cambiare la percezione comune del mestiere e aprire le porte anche alle donne è **Roberta Gili**, titolare della *Italia Cargo*, prima donna ad aver guidato, dal 2006 al 2012, un'associazione di logistica e componente del comitato per la promozione dell'imprenditoria femminile della Camera di Commercio di Roma. «Quello dell'inclusione delle donne in settori ancora ad appannaggio prevalentemente maschile è un tema che trattiamo da anni», sottolinea. «Ad oggi manca un'adeguata percezione delle opportunità che il mondo della logistica può offrire, non solo alle donne, ma anche ai giovani. Serve un cambio di approccio e di mentalità, è vero, ma in primis siamo noi – coloro che già fanno parte del settore – a dover comunicare meglio i vantaggi, le opportunità e anche le criticità del comparto. Non si tratta di un problema di possibilità, perché le donne oggi non hanno

più alcun tipo di limite ad intraprendere questa strada, ma di giusta conoscenza e comprensione».

E sembra che qualcosa si stia muovendo. Secondo gli ultimi dati resi noti dall'*Osservatorio per l'imprenditorialità femminile di Unioncamere e Infocamere*, infatti, sarebbe la spinta delle giovani under 35 a caratterizzare l'andamento (in tutti i settori) della natalità delle imprese femminili nel primo trimestre 2021. Le nuove imprese fondate da donne con meno di 35 anni sono infatti l'8,1% in più rispetto allo stesso periodo 2020 mentre per le colleghe over 35 la quota è in calo del 2%. «Sono dati che dimostrano come il percorso di emancipazione femminile sia ormai in itinere e irreversibile», commenta Roberta Gili. «Come donna imprenditrice ho cercato di dare una forte impronta femminile alla mia azienda tenendo da sempre in considerazione le esigenze di ciascuna, per esempio adottando il lavoro da remoto molto tempo prima della pandemia, così da non dover scegliere tra lavoro e famiglia. Credo sia fondamentale coltivare il capitale umano in azienda e capire che certi tipi di attività sono basati sulla competenza e la professionalità, non su altri criteri».

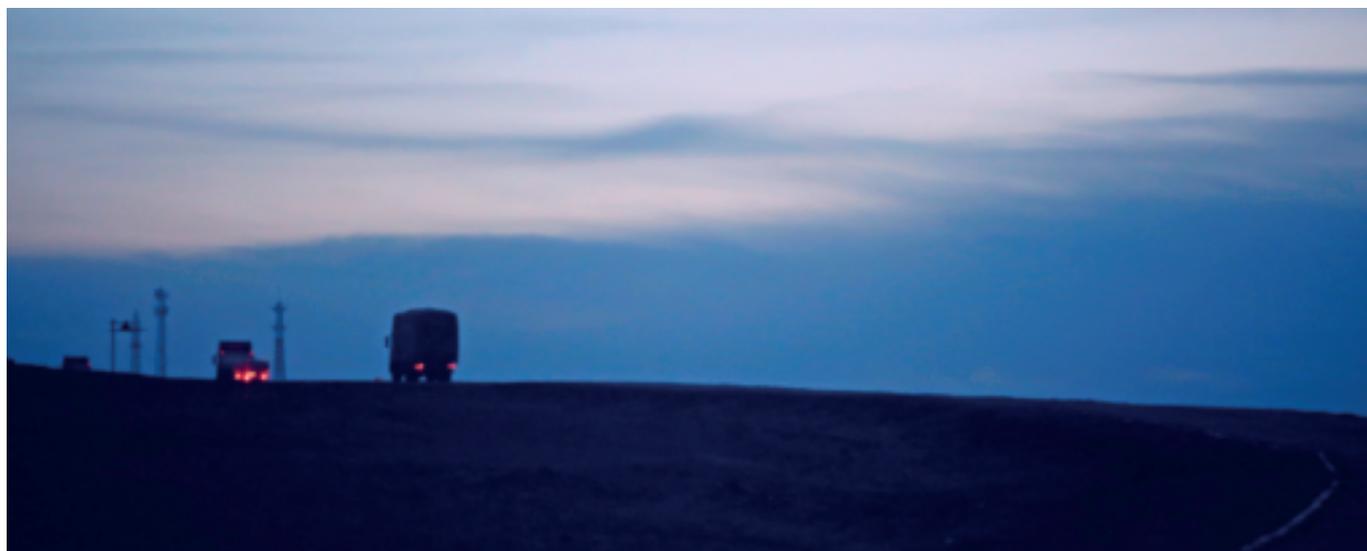
Anche il Comitato per la promozione dell'imprenditoria femminile della Camera di Commercio di Roma, del resto, punta proprio sull'*empowerment* – la consapevolezza di sé e dei propri mezzi – per sostenere l'imprenditoria femminile, attraverso informazioni sui finanziamenti dedicati alle donne, corsi di formazione, promozione delle attività STEM (*Science, Technology, Engineering and Mathematics*) e addirittura riconoscimenti come il premio annuale per l'idea imprenditoriale più innovativa. Attività che sono state presentate anche in occasione dell'ultimo W20 Summit, uno degli *engagement group* del G20 il cui obiettivo è garantire che le considerazioni di genere siano integrate nelle discussioni del G20 e si traducano nella dichiarazione dei leader mondiali in politiche e impegni che favoriscano l'uguaglianza di genere e l'*empowerment* economico delle donne.

«Ci piace ripetere che la logistica è donna», conclude Roberta Gili. «Ed è vero. La logistica richiede un approccio multitasking, abile e flessibile, che noi donne siamo in grado di garantire. Potremmo apportare un approccio qualitativo importante al settore». Basta volerlo, insomma.

4.2.1 TASSO DI IMPRESE FEMMINILI PER REGIONE

	IMPRESE TOTALI	IMPRESE FEMMINILI	%
Molise	34.990	9.539	27,26
Basilicata	60.464	15.879	26,26
Abruzzo	148.196	38.100	25,71
Umbria	94.036	23.302	24,78
Sicilia	472.442	115.038	24,35
Valle d'Aosta	12.196	2.879	23,61
Calabria	188.516	44.285	23,49
Toscana	409.732	94.628	23,10
Marche	165.981	38.158	22,99
Puglia	383.592	88.076	22,96
Campania	604.181	138.078	22,85
Sardegna	170.251	38.869	22,83
Piemonte	425.722	95.705	22,48
Friuli Venezia Giulia	101.016	22.450	22,22
Liguria	161.349	35.631	22,08
Lazio	656.137	144.337	22,00
Emilia-Romagna	448.430	93.402	20,83
Veneto	478.587	96.542	20,17
Lombardia	949.525	179.748	18,93
Trentino Alto Adige	110.167	20.027	18,18
TOTALE	6.075.510	1.334.673	21,97

Osservatorio dell'imprenditoria femminile, Infocamere-Unioncamere al 31 marzo 2021





Sono 13 mila le donne al volante di un mezzo pesante in Italia, il 2% del totale degli autisti. Poche ancora, ma decisamente buone, verrebbe da pensare ascoltando le loro voci e le loro storie, di vita e professionali. Spesso figlie d'arte, conoscono la professione fin da quando sono bambine e sono determinate a portare avanti una tradizione di famiglia ormai consolidata, dimostrando di essere all'altezza del compito, nonostante tutte le difficoltà, nonostante tutti i pregiudizi. «Noi donne nel settore siamo ancora pochissime e spesso siamo guardate ancora con una certa sorpresa e con un po' di diffidenza», racconta **Dayana Baruzzo**, 34 anni di cui 14 passati al volante dopo aver deciso di portare avanti la professione del padre. «Le donne che fanno questo lavoro sono abituate ad avere a che fare con gli uomini; ora gli uomini si dovranno abituare ad avere a che fare con le donne».

Numeri alla mano, la percentuale di donne in possesso della CQC per il trasporto professionale di merci o passeggeri è infatti in aumento: 18.412 unità in termini assoluti al febbraio 2021 e di fronte agli stravolgimenti portati lo scorso anno dalla pandemia nel mercato del lavoro e con la disperata carenza di autisti lamentata da tutte le imprese, in Italia e all'estero, sarebbe stato tutto sommato normale se sempre più donne – le più danneggiate dalla crisi legata al Covid-19 – avessero deciso di rimettersi in gioco ripartendo proprio da un settore, quello dell'autotrasporto e più in generale della logistica, che con la pandemia è stato inevitabilmente posto sotto i riflettori. Così almeno è stato, per esempio, per **Elisa Crivellari**, 30 anni e una carriera nel commercio come direttrice di uno store di abbigliamento. Durante il lockdown, rimasta senza lavoro, la decisione: lasciare tutto per seguire le orme del nonno e del padre prendendo le patenti professionali; o per **Marta Bertazzo**, che dopo quindici anni trascorsi a lavorare come grafica pubblicitaria ha deciso di ritrovare se

stessa proprio in cabina. Anche **Manuela Brunner**, trentunenne di Kurtasch, in provincia di Bolzano, dopo anni trascorsi dietro la scrivania di un'azienda di trasporti, ha deciso che era la parte operativa quella che la rappresentava di più, ha preso le patenti e ha iniziato a lavorare come autista per la stessa impresa per la quale lavorava come segretaria.

Se la presenza femminile nel settore dei trasporti tornerà a crescere dopo il leggero caro subito nel 2020, però, anche i servizi dedicati agli autisti hanno inevitabilmente bisogno di essere ripensati e adeguati alle esigenze di questa forza lavoro. «Le scuderie più intelligenti», spiega Bertazzo, «iniziano a sentire l'esigenza di un'apertura alle autiste donne, ma non devono farlo solo per una facile pubblicità: per esempio, nei magazzini raramente c'è un bagno riservato alle autiste. Se le imprese vogliono una maggiore presenza femminile nel settore, allora bisogna anche che siano coerenti, riconoscendo il valore della differenza e prevedendo i servizi necessari per ciascuno. Non pretendiamo una sala da tè, ma un servizio essenziale». «La situazione in Italia è disastrosa», aggiunge **Diana Danila**, alla guida da tre anni su tratte prevalentemente europee. «Mancano servizi igienici e docce dedicate alle donne e, anche là dove si trovano, o sono sporchi o sono chiusi con la chiave, costringendoci a perdere tempo per poterla richiedere». Dettaglio non irrilevante considerando i ritmi frenetici degli autisti e i tempi concitati con cui sono costretti a fare i conti.

C'è poi un altro aspetto non irrilevante che rischia di costituire un forte deterrente alla crescita dell'occupazione femminile nel comparto: la necessità di mano d'opera specializzata che frena l'accesso di nuove forze lavoro. Come le donne e i giovani, appunto. «Le aziende spesso ricercano personale già con esperienza, ma potrebbero investire sulla formazione di nuove leve», precisa **Simona Maresca**, trentottenne ligure, ma operativa in Trentino-Alto Adige, dove da

quattro anni è alla guida di un autotreno per il trasporto bestiame. «Bisognerebbe fare qualcosa a riguardo», continua, «per incentivare le nuove generazioni e sponsorizzare maggiormente la professione». Già, perché i muri da abbattere sono ancora tanti. «Sono cambiate tante cose», ricorda **Debora Facchetti**, veterana dell'autotrasporto, una delle prime donne ad essersi messa alla guida di un mezzo pesante, oltre 30 anni fa. «Oggi ci sono molte più donne autiste, proprio perché con gli anni, con il lavoro e con l'impegno abbiamo saputo

dimostrare che siamo perfettamente qualificate per fare questo mestiere. C'è molto rispetto tra i colleghi, ognuno di noi fa cose diverse e in modo diverso e se lo facciamo bene o male non dipende certo dal nostro genere. Ma quando si decide di intraprendere questa strada, bisogna essere consapevoli che non è facile e che ci sono diverse barriere da superare. Ma l'essere donna non deve essere una di queste: io e le mie colleghe ne siamo la dimostrazione».

4.4. ANCHE ALL'ESTERO AUTISTE CERCASI

Secondo il Report

di OpenPolis, *Occupazione 2020*, in Italia i divari di genere sul tasso di occupazione e inattività sono tra i più ampi in Europa. L'autotrasporto non fa eccezione, tanto che si attesta al primo posto tra i settori con il maggiore tasso di disparità di genere e le donne alla guida di un mezzo pesante per il trasporto merci rappresentano solo il 2% del totale in Italia, come in Europa. Qualcosa però sta cambiando. Basti pensare che in Russia, a partire dai primi mesi del 2021, le donne possono – finalmente – guidare camion e autobus su lunghe distanze, dopo che una legge del 1974 e in particolare l'art. 253 del Codice del lavoro aveva impedito loro di svolgere ben 456 tipologie di lavoro ritenute dal legislatore inadeguate, pericolose e/o non salutari. Anche in Arabia Saudita, dal 23 giugno 2018, dopo 28 anni di divieto, le donne hanno ottenuto il diritto di guidare. Una notizia che ha sollevato parecchio scalpore e che ha spinto Uber e Dubai Careem, entrambe società per il trasporto automobilistico privato, ad assumere sempre più donne nelle proprie flotte prevedendo per loro corsi di formazione specifici.

Anche rivolgendo lo sguardo verso gli Stati Uniti la situazione è in miglioramento. L'Associazione *Women In Trucking*, che nel 2016 ha istituito l'indice *Wit* sulla presenza femminile nell'autotrasporto insieme al *National Transport Institute*, stima infatti che in poco più di dieci anni, dal 2009 al 2020, la percentuale di donne alla gui-

da di un mezzo pesante sia aumentata di ben 8 punti percentuali, passando dal 3% del 2009 all'11% dello scorso anno. E non è tutto. Un quarto delle aziende di autotrasporto a stelle e strisce che collaborano al progetto ha segnalato un aumento del 28,7% delle donne alla guida dei loro veicoli.

Un dato positivo, non solo perché si riduce, seppure a piccoli passi, il *gender gap* uomo-donna in un settore considerato ancora oggi prevalentemente maschile e permeato – è innegabile – da stereotipi di genere, ma anche perché offre una reale soluzione alla problematica della carenza di autisti che investe tanto gli Stati Uniti d'America (dove mancano ogni anno circa 60mila conducenti, secondo le stime dell'*American Trucking Associations*), quanto l'Europa. Anche l'IRU (*International Road Transport Union*), infatti, ipotizza tra le soluzioni più perseguibili per far fronte alla preoccupante carenza di autisti la possibilità di attrarre una nuova generazione, giovane e soprattutto femminile, attraverso una politica di accesso all'attività di driver più aperta e inclusiva e azioni mirate a sostegno dell'occupazione femminile nel settore. Tra le principali motivazioni che, secondo l'IRU, spingono le donne ad allontanarsi dal mondo dell'autotrasporto, oltre all'immagine spesso stereotipata che si ha della professione, troviamo infatti le difficili condizioni di lavoro e di sicurezza, la carenza dei servizi loro dedicati, i costi elevati per acquisire le patenti necessarie per svolgere il mestiere e, infine, la presenza di requisiti normativi troppo complessi.





LA SOCIOLOGA

Luisa De Vita, professore associato della Sapienza Università di Roma

«EPPURE, NON È UN LAVORO DA UOMINI»

Donne e autotrasporto, un binomio cui spesso si guarda con diffidenza, talvolta con sarcasmo. I dati lo dimostrano: poche donne nel settore e un tasso di disparità uomo-donna tra conducenti di veicoli, macchinari mobili e di sollevamento ancora oggi alle stelle (lo ricordiamo, pari al 96%). La causa, come spesso accade, la si trova in una cultura ancora fortemente stereotipata che permea la società, non solo il mondo dei trasporti. Lo dicono le autiste e lo dice la scienza, la sociologia in particolare, quella branca che studia i fenomeni sociali, le loro caratteristiche e i loro processi e che ci viene in soccorso spiegandoci perché, ancora oggi, l'autotrasporto è percepito come un lavoro da uomini. «È la cosiddetta 'minaccia dello stereotipo' che può generare nelle donne la paura del fallimento e di essere viste in maniera – appunto – stereotipata». A parlare è Luisa De Vita, professore associato in Sociologia economica presso il Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche dell'Università Sapienza di Roma. «La diretta conseguenza è che le donne sono più portate a scegliere alcuni ambiti di studio e lavoro invece che altri. Questo fenomeno, di per sé, è un importante deterrente per l'occupazione femminile nei trasporti».

Una sorta di circolo vizioso dunque...

Essendoci poca presenza femminile nel settore, è ovvio che il sistema sia impostato sulla base di una certa organizzazione – anche in termini di linguaggio – che è più difficile da sostenere per una donna invece che per un uomo. C'è poi un'altra importante questione, legata all'appetibilità del settore e alle preferenze personali. Ci troviamo in un periodo storico in cui, da 40 anni a questa parte, è aumentata molto la partecipazione femminile all'istruzione superiore e quindi l'accesso al mondo del lavoro. Nel momento in cui si tratta di scegliere la propria professione futura, però, la logistica e i trasporti non sono, almeno per quanto riguarda i ruoli più operativi, in cima alle preferenze. Questo avviene perché vengono percepiti, talvolta anche giustamente, come ambiti che richiedono uno sforzo fisico maggiore, una continuità lavorativa e che poco si conciliano con le esigenze familiari. Questo forse era valido una volta. Anche mio nonno era un camionista, ricordo i suoi racconti e percepivo che era un lavoro molto muscolare. Oggi, grazie alla tecnologia, non è più così, ma lo stereotipo è rimasto.

Quali sono le conseguenze di questa concezione?

In primo luogo, ne risente chiaramente l'appetibilità del settore. C'è poi un problema che è in qualche modo legato alle nostre storiche rigidità, che sono da una parte l'assenza di servizi diffusi uniformemente sul territorio nazionale, sia per quanto riguarda l'infanzia che per quanto riguarda la terza età e per i quali ancora si fa molto affidamento sul ruolo della donna, dall'altro lato, anche là

dove i servizi sono presenti, sono poco fruibili da parte di quei lavoratori che non hanno orari di lavoro standard, come accade per esempio con gli autisti. Ci troviamo a vivere un paradosso per cui la maggior parte delle professioni hanno prolungato il loro tempo di lavoro o lo hanno frammentato, mentre per esempio i servizi diurni per l'infanzia e le scuole sono rimasti prevalentemente statici come orari, con un'impostazione che non risponde più ai ritmi lavorativi odierni. Per una donna che vuole intraprendere la professione di autotrasportatrice la resistenza maggiore è proprio questa. Per gli uomini questo tema non è così problematico ed è quindi innegabile che vi sia ancora una classificazione delle professioni considerate prettamente femminili o maschili.

Con la pandemia la situazione occupazionale per le donne è peggiorata. Cosa dovremmo aspettarci nel prossimo futuro?

Le crisi sono sempre anche crisi di settore. Nel 2008, per esempio, l'occupazione femminile ha tenuto perché la crisi ha colpito soprattutto il settore finanziario e la grande industria manifatturiera. Il Covid ha fatto il contrario, ha eroso l'occupazione femminile perché sono andati a picco i servizi. Auspicabilmente, però, si tratta di un periodo circoscritto, ci sarà una ripartenza e il Covid ci ha insegnato che bisogna riscoprire le filiere corte. La ricollocazione, soprattutto dei sistemi industriali e produttivi, in ambito locale aprirà a mio avviso degli spazi interessanti per le donne, anche nell'ambito della logistica. Prendiamo per esempio la logistica di prossimità, che anche per via del Covid e del conseguente sviluppo dell'e-commerce sta vivendo un momento di grande crescita: le donne potrebbero sfruttare questa occasione per entrare nel settore, cosa che peraltro sta già avvenendo considerando l'aumento dei dati relativi all'imprescindibilità femminile nel settore.

In questo scenario le istituzioni che ruolo giocano?

Le istituzioni, così come tutto il comparto della rappresentanza, sindacale e datoriale, hanno un peso non irrilevante nel costruire ambienti di lavoro che possano essere più inclusivi. Con la contrattazione di secondo livello, per esempio, si può dare una spinta all'inserimento nei contratti e negli accordi aziendali di una serie di servizi che consentano anche alle donne con carichi familiari più elevati o un livello di istruzione inferiore di poter accedere a una serie di benefit. Tutto questo può essere utile a rilanciare alcuni settori.

Lei rappresenta anche il mondo dell'istruzione e in particolare dell'Università. Quale dovrebbe essere il vostro ruolo in questo processo?

Come sistema universitario bisogna fare uno sforzo per accrescere la consapevolezza di una serie di dinamiche stereotipiche che ci troviamo a vivere. Il nostro obiettivo, quando interveniamo come esperti all'interno delle aziende, per esempio, è quello di far capire che esistono anche altri criteri, al di là di quelli performativi, per valutare le prestazioni lavorative. Noi possiamo agire sull'individuo, fornire modelli di ruolo e competenze, possiamo promuovere l'iscrizione delle ragazze ai corsi di laurea STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics), ma dall'altra parte bisogna agire anche sul funzionamento dell'organizzazione e non lasciare che si continuino a rafforzare solo alcuni profili e modelli di comportamento.

Per diventare autisti ci sono diverse patenti da conseguire, che richiedono tempo e denaro. Vale per gli uomini come per le donne. Perché allora gli uomini sono più portati a intraprendere questa strada?

Ognuno di noi, per quanto possibile, sceglie di fare scelte razionali. Quella che in sociologia viene definita appunto «Teoria della scelta razionale»: un uomo, almeno nella sua costruzione stereotipica, percepisce che il settore della logistica e dei trasporti può essere un ambito in cui troverà più facilmente un inserimento lavorativo e sarà in grado di sopportare i carichi di lavoro, scegliendo così di impiegare tempo e risorse. Le donne invece percepiscono un rischio maggiore, quindi è lecito da parte loro domandarsi perché impiegare tempo e risorse per questa professione e si preferisce scegliere un ambito che si percepisce più sicuro, più idoneo.

Qual è la soluzione?

Serve sensibilizzare e costruire una narrativa del settore diversa, in grado di spiegarne le mille sfaccettature e farne comprendere la strategicità. La logistica è oggi un settore cardine e trainante della nostra economia, saper raccontare questo aspetto nella maniera corretta lo renderebbe certamente più appetibile anche agli occhi delle donne che si avvicinano al mondo del lavoro.



**ASSISTENZA
SU STRADA?**

**CI PENSA
EUROMASTER!**



**EUROMASTER
ASSISTANCE 24/7**

Scegli il servizio di assistenza stradale per danneggiamento pneumatici attivo h24 e 7gg su 7, dedicato alle flotte autocarro e trasporto leggero.

RISPOSTA IMMEDIATA E SOLUZIONE IN 2 ORE

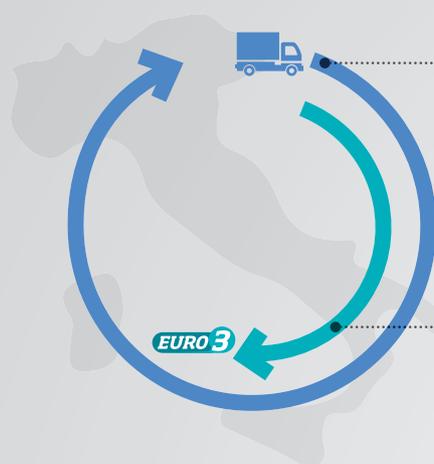
- + Numero unico di pronto intervento
- + Nessun canone di attivazione
- + Nessun obbligo o vincolo accessorio

800 121 661

IN BUONE MANI
euromaster-pneumatici.it

 **EUROMASTER**
Pneumatici e Manutenzione Veicoli

IL PARCO CIRCOLANTE

**702.000**

è il numero di **veicoli industriali al di sopra delle 3,5 t di portata circolanti in Italia al 30.06.2021.**

*(Unrae)***402.948**

è il numero di **veicoli industriali al di sopra delle 3,5 t di portata circolanti in Italia, con classe ecologica Euro 3 o inferiore, pari al 57,4% del parco.**

(Unrae)**14 anni**

è l'**età media** dei **veicoli industriali al di sopra delle 3,5 t di portata circolanti in Italia.**

(Unrae)**9,4 anni**

è l'**età media** dei **veicoli industriali al di sopra delle 3,5 t di portata circolanti in Germania.**

(Anfia, Federauto, Unrae)**12 anni**

è l'**età media** dei **veicoli industriali al di sopra delle 3,5 t di portata circolanti in Francia.**

(Anfia, Federauto, Unrae)

I VEICOLI

33,8%

è la **percentuale** di **veicoli industriali al di sopra delle 3,5 t di portata con classe ecologica Euro 0, Euro 1 o Euro 2 circolanti in Italia su un parco di 696.000 unità.**

(Anfia, Federauto, Unrae)

190.000

è il **numero** di **veicoli industriali al di sopra delle 16 t di portata circolanti in Italia, con classe ecologica Euro 3 o inferiore, pari al 45,5% del parco.**

(Anfia, Federauto, Unrae)

IN EUROPA

7,2%

è la **percentuale** di **veicoli industriali al di sopra delle 3,5 t di portata con classe ecologica Euro 0, Euro 1 o Euro 2 circolanti in Germania su un parco di 724.000 unità.**

(Anfia, Federauto, Unrae)

13,3%

è la **percentuale** di **veicoli industriali al di sopra delle 3,5 t di portata con classe ecologica Euro 0, Euro 1 o Euro 2 circolanti in Francia su un parco di 601.400 mila unità.**

(Anfia, Federauto, Unrae)

RCO MEZZI

PESANTI



418.000

è il numero di **veicoli industriali** al di sopra delle **16 t** di portata circolanti in Italia al **31.12.2020**.

(Anfia, Federauto, Unrae)



11,5 anni

è l'**età media** dei veicoli industriali al di sopra delle **16 t** di portata circolanti in Italia.

(Anfia, Federauto, Unrae)

CONTO PROPRIO E CONTO TERZI

216.456



è il numero di **veicoli industriali** al di sopra delle **3,5 t** di portata circolanti in Italia **in conto proprio** al **31.12.2020**.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Anfia, Federauto, Unrae)



366.792

è il numero di **veicoli industriali** al di sopra delle **3,5 t** di portata circolanti in Italia **in conto terzi** al **31.12.2020**.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Anfia, Federauto, Unrae)

151.000



è il numero di veicoli industriali al di sopra delle **3,5 t** di portata circolanti in Italia **in conto proprio**, con classe ecologica Euro 3 o inferiore.

(Anfia, Federauto, Unrae)



145.000

è il numero di veicoli industriali al di sopra delle **3,5 t** di portata circolanti in Italia **in conto terzi**, con classe ecologica Euro 3 o inferiore.

(Anfia, Federauto, Unrae)

70%



è la percentuale di veicoli industriali al di sopra delle **3,5 t** di portata circolanti in Italia **in conto proprio**, con classe ecologica Euro 3 o inferiore.

(Anfia, Federauto, Unrae)



39,5%

è la percentuale di veicoli industriali al di sopra delle **3,5 t** di portata circolanti in Italia **in conto terzi**, con classe ecologica Euro 3 o inferiore.

(Anfia, Federauto, Unrae)

GLI INCENTIVI



197,8

sono i milioni di euro disponibili per **finanziare in vario modo** l'**acquisto di veicoli** per il trasporto merci nuovi o a **trazione alternativa**.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Anfia, Federauto, Unrae)

60



sono i milioni di euro ai quali attingere per l'**acquisto di veicoli elettrici**: **15** destinati ai mezzi al di sotto delle **3,5 t** e **45** al di sopra di questo peso ma da dividere con **altre trazioni alternative**.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Anfia, Federauto, Unrae)



184,9%

la quota raggiunta rispetto allo stanziamento (**100%**) dalle richieste di incentivo per l'**acquisto di veicoli Euro 6 con rottamazione dell'usato**.

(Rete Autostrade Mediterranee)

15,6 anni

è l'**età media** dei veicoli industriali al di sopra delle **3,5 t** di portata circolanti in Italia **in conto proprio**.

(Anfia, Federauto, Unrae)



10,8 anni

è l'**età media** dei veicoli industriali al di sopra delle **3,5 t** di portata circolanti in Italia **in conto terzi**.

(Anfia, Federauto, Unrae)



Non è vero che l'Italia ha il parco camion più vecchio d'Europa. L'ultimo Rapporto dell'Acea, l'associazione dei costruttori europei, pubblicato nel 2021, la posiziona al 18° posto sia per i veicoli commerciali leggeri (sotto le 3,5 tonnellate di portata) che per i medi e pesanti (oltre le 3,5 ton) rispettivamente con l'età media di 12,6 e 14,3 anni (le stime Unrae aggiornate al 30 giugno 2021 parlano di 14 anni di media per l'intero parco sopra le 3,5 ton). Ma non è una gran buona notizia; è come – secondo un detto romanesco – «consolarsi con l'aglietto», l'aglio giovane in cui ancora non si sono formati gli spicchi e il cui aroma è, dunque, meno penetrante. Perché siamo, comunque, al di sotto delle medie europee (11,6 e 12,7) e certamente siamo all'ultimo posto tra i grandi Paesi dell'Unione europea, prima o dopo la Brexit. Per restare ai veicoli merci medi e pesanti, non conta il confronto con i 6,4 anni dell'Austria dove circolano solo 73 mila di questi veicoli, ma pesa quello con i 724 mila della Germania (paragonabili ai nostri 702 mila) che hanno un'età media di 9,4 anni, (9,7 secondo le più recenti stime Unrae) per non dire – causa Brexit – dei 7 anni del parco camion medi e pesanti del Regno Unito. (Tabella 5.1.1).

Quei cinque anni di maggiore vecchiaia del nostro circolante rispetto a quello dei paesi numericamente analoghi al nostro pe-

sano in termini di inquinamento, di sicurezza, di competitività. Ma soprattutto ci rendono assai più complicato (e più costoso) il cammino verso la neutralità climatica che l'Unione europea vorrebbe raggiungere nel 2050, azzerando la circolazione di tutti i veicoli (persone e merci) a benzina e a gasolio.

Riusciranno i rigorosi target fissati dalla Commissione europea (riduzione del 50% delle emissioni dei nuovi veicoli commerciali dal 2030 e stop dal 2035 alle immatricolazioni di veicoli anche ibridi che impieghino carburanti fossili) a dare un colpo d'acceleratore allo svecchiamento dei veicoli merci che circolano in Italia e a farci avvicinare alle età media di Francia, Germania e Regno Unito? Prima di tutto bisogna ricordare che gli obiettivi indicati da Bruxelles non agiscono direttamente sul parco, ma costituiscono una direttiva (adeguatamente finanziata) che deve essere recepita e attuata dai singoli Stati membri. Ed è già emerso che non tutti rispetteranno la data del 2035. Il Regno Unito, pur non facendo più parte dell'Unione, ha annunciato che anticiperà la data al 2030; la Spagna lo sposterà al 2040, come, molto probabilmente, faremo noi. Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, **Enrico Giovannini**, lo ha fatto sapere a metà luglio, praticamente in contemporanea con la decisione di Bruxelles: «Nel governo stiamo ancora ragionando. Ci sono Paesi, come quelli del nord Europa, che hanno fissa-

to il limite al 2030. Altri al 2040. Noi presto decideremo, ma direi che il 2040 è una data limite».

Ma il problema è che non basta fissare una data oltre la quale non saranno più prodotti camion con motori a benzina o a gasolio per fare scomparire, alla maniera del mago Silvan, tutti quelli ancora in circolazione. Anzi: il target della carbon neutrality entro il 2050 è un obiettivo da raggiungere (con i mezzi indicati dalla Commissione), come lo è quello per la riduzione del numero di vittime negli incidenti stradali: il target del decennio 2010-2020 era un calo del 50%, ma già nel 2019 ci si era fermati al 24% ed era impensabile recuperare il residuo 26% in un anno. Unica vera differenza è che la catastrofe climatica si avvicina a passo di corsa, come ha ricordato – in un agosto caldo come non mai e tormentato da incendi in ogni parte del globo – il rapporto shock del Gruppo intergovernativo sul Cambiamento climatico dell'Onu, ammonendo che il tempo per evitarla sta finendo e che l'umanità è in «codice rosso».

La domanda, allora, è quando il parco commerciale italiano riuscirà a fare la sua parte avvicinandosi al target fissato dalla Commissione? Sicuramente lo stop alla produzione di veicoli a carburanti fossili, 2035 o 2040 che sia, costringerà – prima o poi – tutti i proprietari di veicoli commerciali a cambiare i loro mezzi, ma quel «prima o poi» dipenderà anche da una serie di variabili, dalla disponibilità delle tecnologie adatte allo stato della rete di rifornimenti, dal costo del veicolo alle esigenze del singolo proprietario. Perché ci troviamo di fronte a una massa di mezzi difficilmente distinguibile, scomponibile e analizzabile per gli stessi statistici. Anfia e Aci contano al 31 dicembre 2021 quasi cinque milioni di autocarri merci e autoveicoli speciali (4.290.042 dei primi e 783.996 dei secondi). All'interno di questo variegato e complicato universo, tuttavia, è possibile fare alcune distinzioni.

I VEICOLI AL DI SOTTO DELLE 3,5 T

Sono 4.075.000 (dati Unrae giugno 2021), ma dal momento che si tratta dell'87% degli autocarri merci circolanti è evidente che essi costituiscono la gran parte dei 2.258.125 mezzi registrati dall'Aci con un'immatricolazione anteriore al 2006, dunque con più di 15 anni: diciamo, per mantenere le proporzioni, due milioni, molti dei quali destinati alla distribuzione urbana e, dunque, più pronti per l'alimentazione elettrica (quando ci saranno i punti di rifornimento necessari), soprattutto se intestati a grandi strutture di distribuzione come quelle che si stanno affermando con l'e-commerce. Ma moltissimi sono di proprietà di piccoli artigiani, agricoltori, aziende familiari che difficilmente hanno la voglia e sicuramente non la possibilità – in un quadro di incertezza normativa ed economica – di fare un investimento importante per cambiare il proprio mezzo ai costi richiesti dalle nuove tecnologie.

I VEICOLI IN CONTO PROPRIO AL DI SOPRA DELLE 3,5 T

Non sono moltissimi, soprattutto rispetto ai veicoli di peso inferiore, ma costituiscono un terzo del circolante di pari peso: elaborando le stime Unrae ne risultano in circolazione poco più di 215 mila, ma i loro proprietari hanno caratteristiche simili

5.1.1 ETÀ MEDIA DEI VEICOLI COMMERCIALI IN EUROPA

PAESE	LEGGERI <3,5 t	MEDI E PESANTI >3,5 t
Austria	6,2	6,4
Lussemburgo	6,2	6,7
Regno Unito	7,8	7,0
Svizzera	8,0	9,0
Danimarca	8,1	9,3
Germania	8,1	9,4
Svezia	8,4	9,5
Belgio	8,6	9,6
Irlanda	8,8	10,2
Norvegia	9,1	10,3
Slovenia	9,2	10,4
Olanda	9,8	11,2
Francia	10,4	12,0
Lettonia	10,9	12,2
UE	11,6	12,7
Lituania	11,7	13,0
Ungheria	11,8	13,1
Croazia	12,0	13,9
Italia	12,6	14,3
Finlandia	12,8	14,4
Cechia	12,9	14,7
Spagna	13,0	14,9
Polonia	13,6	15,8
Slovacchia	13,8	16,1
Portogallo	14,5	17,2
Estonia	15,5	18,0
Romania	16,3	21,2
Grecia	19,5	n.d.

Acea Vehicles in Use Report - January 2021 | In corsivo (Paesi dell'Etta (Svizzera e Norvegia) oltre al Regno Unito

5.1. È UN VECCHIO PARCO

alla categoria precedente: moltissime piccole aziende (soprattutto edilizie) con un solo veicolo di lavoro, accanto a (poche) imprese di grandi dimensioni. Anche qui la sostituzione sarà evidentemente più accessibile per le aziende strutturate. Che però non devono essere molte, dal momento che l'età media di questi mezzi è di 15,6 anni e il 70% di essi è ante Euro 4. E dunque anche in questo caso non sarà facile convincere gran parte dei titolari a rinnovare il proprio mezzo con un costoso veicolo a emissioni zero.

I VEICOLI IN CONTO TERZI AL DI SOPRA DELLE 3,5 T

Sono i mezzi dell'autotrasporto professionale, chiaramente più sensibile all'ambiente e in grado di rinnovare il parco con maggiore frequenza. Sempre rielaborando stime Unrae, ne circolano circa 367 mila, pari al 52,7% del parco superiore alle 3,5 ton, hanno un'età media di 10,8 anni e una percentuale di ante Euro 4 pari al 39,5%. Probabilmente saranno tra i primi ad adeguarsi, proprio perché finora hanno dimostrato di voler farsi carico della riduzione dell'impatto ambientale: il 56,5% dei loro mezzi sono Euro 5 o Euro 6. (Tabella 5.1.2) Il problema è che più si sale di peso, meno è efficace la trazione elettrica e l'idrogeno, vera alternativa per i veicoli più pesanti, è ancora lontana e costosa. Il che – soprattutto per questo segmento – rende percorribile, in attesa delle emissioni zero, l'alternativa di propellenti a basso impatto ambientale come i biocarburanti o il gas liquido. Insomma, problemi per tutte le categorie. E tutto nasce da quella dannata vecchiezza del parco circolante. Perché – in attesa di infrastrutture di rifornimento adeguate e di tecnologie di propulsione efficaci – anche a voler limitare per ipotesi la sostituzione ai soli mezzi che superano l'età media, basta tracciare una linea di separazione tra i veicoli pesanti che valicano questo limite in Italia, Germania e Francia, per capire che – a parco immutato (un procedimento arbitrario, ma efficace a rendere l'idea) – da

5.1.2 VEICOLI MERCI OLTRE LE 3,5 t. PER USO E CLASSE EURO

	CONTO PROPRIO	%	CONTO TERZI	%
TOTALE CIRCOLANTE	216.456	31,1	366.792	52,7
Euro 0	29.121	13,5	16.886	4,6
Euro 1	25.023	11,6	18.354	5,0
Euro 2	37.534	17,4	36.342	9,9
Euro 3	59.321	27,5	73.051	19,9
Veicoli ante Euro 4	151.000	70,0	145.000	39,5
Euro 4	10.354	4,8	14.684	4,0
Euro 5	31.710	14,7	88.101	24,0
Euro 6	22.866	10,6	119.304	32,5
Veicoli post Euro 4	64.930	30,0	222.088	60,5
ETÀ MEDIA	15,6 anni		10,8 anni	

Elaborazione Uomini e Trasporti su stime Unrae al 31 dicembre 2020

noi bisognerebbe sostituire 389 mila veicoli, cioè il 56% del circolante, mentre in Francia solo il 35,9% e in Germania addirittura un misero 19,9% (Tabella 5.1.3). Ecco perché Londra può anticipare di cinque anni lo stop alla produzione di veicoli con motori a combustione e noi posticiparlo di altrettanto tempo.

5.1.3 VEICOLI PESANTI SUPERIORI ALL'ETÀ MEDIA DEL PARCO IN ITALIA, GERMANIA E FRANCIA

			ITALIA	%	GERMANIA	%	FRANCIA	%
EURO 0-2	ante 2001	> di 20 anni	234.552	33,7	52.128	7,2	79.385	13,2
EURO 3	dal 2001	20 anni	155.208	22,3	55.024	7,6	73.972	12,3
EURO 4	dal 2006	15 anni	32.712	4,7	36.924	5,1	62.546	10,4
EURO 5	dal 2011	10 anni	130.848	18,8	138.284	19,1	110.056	18,3
EURO 6	dal 2015	5 anni	142.680	20,5	410.508	56,7	275.441	45,8
EEV					31.132	4,3		
Circolante > 3,5 t. Totale			696.000		724.000		601.400	
Circolante > 3,5 t. superiore a età media			389.760		144.076		215.903	
Quota del circolante superiore a età media			56,0%		19,9%		35,9%	

ETÀ MEDIA

Elaborazione Uomini e Trasporti

Per rinnovare un parco tra i più vecchi d'Europa gli autotrasportatori italiani hanno a disposizione al momento qualcosa come 200 milioni di euro. Gli ultimi 50 li ha trovati la vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, **Teresa Bellanova**, piazzandoli nel decreto Sostegni Bis, ma riservandoli ai veicoli commerciali al di sotto delle 3,5 ton, aggiungendo nuove variabili a una casistica aggrovigliata di beneficiari che va dai trattori ai semirimorchi, dalla rottamazione alla semplice sostituzione, dall'alimentazione ibrida a quella a basso impatto ambientale agli Euro 6, dai veicoli sotto le 3,5 ton di portata a quelli più pesanti.

Il *Dossier Trasporto merci su strada* realizzato dall'Area studi e statistiche dell'Anfia, nell'edizione di maggio 2021, ha cercato lodevolmente di fare chiarezza su questo punto, elencando le misure di supporto agli investimenti nel settore dell'autotrasporto, ma non di quelle previste dal decreto Sostegni Bis, varato dopo la pubblicazione dello studio.

DECRETO INVESTIMENTI 2020-2021

Sono circa 122 milioni di euro per gli investimenti a partire dal 29 luglio dello scorso anno. La ripartizione decisa dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili li ha divisi in tre tranche: il 38% (poco più di 45 milioni) ai veicoli a trazione alternativa (CNG, LNG, diesel elettrico e full electric) con peso totale uguale o superiore alle 3,5 ton, ma anche a dispositivi per il retrofit elettrico; un altro 36% (poco meno di 44 milioni) ai veicoli Euro VI uguale o superiore alle 7 ton, con rottamazione contestuale di veicoli con massa uguale o superiore alle 11,5 ton e ai veicoli Euro 6d-Temp da 3,5 a 7 ton con rottamazione di veicolo analogo; un ulteriore 24% (quasi 30 milioni) all'acquisto di rimorchi e semirimorchi per il combinato ferroviario e marittimo o veicoli ATP sopra le 7 ton per migliorare il rispetto ambientale; un ultimo 2% (2,5 milioni) per l'acquisto di casse mobili e rimorchi o semirimorchi per il trasporto intermodale. I contributi variano dai 4 mila euro per i veicoli leggeri CNG o ibridi

(anche senza rottamazione) ai 20 mila per un veicolo elettrico superiore a 7 ton di massa.

DECRETO FISCALE 2020

Sono 25,8 milioni di euro, metà (12,9) per il 2019, metà per il 2020, per l'acquisto (o il leasing) di mezzi nuovi con contestuale rottamazione di veicoli fino ad Euro 4 e di massa uguale o superiore alle 3,5 ton. I mezzi nuovi per ottenere l'incentivo – che varia in questo caso dai 2 mila a 20 mila euro a seconda della massa – sono quelli di classe Euro 6 o a trazioni alternative come il gas naturale liquefatto (GNL), l'ibrido diesel-elettrico o il full electric. Lo stanziamento annuo è equamente ripartito tra acquisto (o leasing) di veicoli Euro 6 e veicoli a trazioni alternative.

DECRETO SOSTEGNI BIS E DECRETO 18 NOVEMBRE 2021

Sono 50 milioni di euro – 15 dei quali riservati a veicoli ad alimentazione elettrica – destinati a mezzi nuovi fino a 3,5 ton di portata. I contributi variano da 800 a 8.000 euro in funzione della massa del veicolo acquistato, dell'alimentazione e dell'eventuale contestuale rottamazione di un veicolo più inquinante (Euro 4 o inferiore) della medesima tipologia di quello acquistato. Quindi, il 18 novembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto del MIMS che prevede incentivi pari a 50 milioni di euro per gli anni 2021 e 2022 (25 milioni per anno). Si può avere accesso a tre filoni di finanziamento: uno da 35 milioni di euro per l'acquisto, con rottamazione, di mezzi Euro 6 con massa complessiva di almeno 3,5 ton; uno da 10 milioni per comprare rimorchi o semirimorchi adibiti al trasporto combinato marittimo e ferroviario; un altro da 5 milioni per chi investirà su veicoli pesanti (da 3,5 ton) con alimentazione a GNC, a GNL, full electric o ibrida (diesel/elettrico). Il contributo per singolo veicolo va da 4.000 a 24.000 euro, in base alla dimensione e alla tipologia di rifornimento. Nel finanziamento rientra anche l'acquisto di strumenti per convertire mezzi a motore termico in mezzi elettrici.

>>>



Quanto contribuirà questa massa di danaro a svecchiare il parco e a renderlo meno inquinante? Anche qui vanno separati due mondi: quello dei veicoli sotto le 3,5 ton e quello dei camion medi e pesanti. Per i primi, ipotizzando un contributo medio di 5 mila euro a veicolo con relativa rottamazione dell'usato, basta una semplice divisione per mostrare che se ne potrebbero sostituire 10 mila: una goccia d'acqua nell'oceano dei 3 milioni e mezzo di autocarri merci leggeri in circolazione. I 15 milioni destinati alla trazione elettrica, poi, basterebbero per meno di 2 mila mezzi, dal momento che a essi spetterebbe il contributo massimo. E qui a marcare l'urgenza c'è anche una data: secondo la decisione presa dal Comitato Interministeriale per la Transizione ecologica, infatti, dal 2040 (cinque anni dopo rispetto alle vetture) si interromperà la produzione di furgoni e veicoli da trasporto commerciale leggero con motore a combustione interna.

Diversa la situazione per le altre due erogazioni, relative ai veicoli commerciali al di sopra delle 3,5 ton di portata, per i quali c'è un riscontro concreto sulle richieste dai dati di Rete Autostrade Mediterranee (RAM) la società in house del MIMS che ne gestisce l'erogazione. Le domande – distinte in due finestre – per i primi contributi hanno superato largamente le dotazioni, tranne che per le casse mobili, che hanno intaccato soltanto il 76,5% del milione e mezzo di euro stanziato. È invece indicativo come le domande di incentivo per acquistare un veicolo Euro 6 con contestuale rottamazione dell'usato, abbiamo registrato richieste quasi per il doppio della disponibilità: nella finestra per uno stanziamento di 22 milioni, ne è stato richiesto il 184,9%. E hanno superato lo stanziamento anche le domande per rimorchi e semirimorchi (112,2% per 14,6 milioni) e, sia pur di poco, quelle per veicoli a trazione alternativa (104% per 2,3 milioni).

Gli imprenditori, dunque, sembrano pronti a investire (meglio se con l'aiuto pubblico) per un parco meno inquinante. Il problema è che usare questa leva per ridurre l'impatto ambientale dei veicoli medi pesanti, in attesa di una tecnologia competitiva (soprattutto l'idrogeno), costa cifre inenarrabili per tutti. Ipotizzando anche in questo caso un incentivo medio per veicolo sopra le 3,5 ton di 10 mila euro (tra i 4 mila per i leggeri a CNG o ibridi diesel/elettrico e i 24 mila per la stessa alimentazione sopra le 16 ton) per sostituire i 476 mila veicoli commerciali medi e pesanti ante Euro 4 (e dunque con più di 15 anni) lo Stato dovrebbe impegnare incentivi per più di 4 miliardi e mezzo. E gli imprenditori dovrebbero coprire la differenza, investendo decine di miliardi per acquistare veicoli molto più costosi di quelli attuali. D'altra parte, ha calcolato Unrae che al ritmo di sostituzione attuale – senza quindi speciali incentivi pubblici – sarebbero necessari 27 anni per sostituire il parco veicolare sopra le 3,5 ton.

Per questo molti operatori sono rimasti stupiti quando hanno scoperto che nel Piano nazionale di ripresa e resilienza non c'era neanche un euro destinato a rinnovare il parco. Lo stesso presidente di Unatras, **Amedeo Genedani**, incassata la delusione (si era rivolto direttamente al presidente del Consiglio, **Mario Draghi**, per chiedere «di assicurare con le risorse del Recovery Plan una dotazione finanziaria pluriennale adeguata a sostenere gli imponenti investimenti green delle imprese di autotrasporto impegnate a rinnovare



OLTRE GLI INCENTIVI DIRETTI: NUOVA SABATINI E DINTORNI

Nella legge di Bilancio per il 2022 non ci sono incentivi diretti al rinnovo del parco veicolare. Esiste un Fondo per la strategia di mobilità sostenibile finanziato con 2 miliardi in 12 anni, in realtà, in cui si cita il «rinnovo dei mezzi adibiti all'autotrasporto», ma insieme a una serie di altri interventi che vanno dalle piste ciclabili ai treni a idrogeno. In compenso c'è una serie di misure di natura finanziaria, in particolare per le PMI, dal rifinanziamento della Nuova Sabatini con uno stanziamento di 900 milioni per il periodo 2022-2027 (240 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 120 per tutti gli anni dal 2024 al 2026 e 60 per il 2027) mantenendo le modalità del passato (contributo per acquisto o leasing di beni materiali o immateriali, alla proroga di sei mesi del Fondo di Garanzia per le PMI, sia pure con qualche limitazione. La copertura sui finanziamenti fino a 30 milioni, infatti, passa dal 90 all'80% e, dal 1° aprile 2022, per ottenere le garanzie bisognerà versare al Fondo una commissione. Dal 1° luglio, cessata la disciplina straordinaria, l'importo massimo garantito per singola impresa sarà di 5 milioni di euro.

Non è stato esteso ai veicoli, invece, il credito d'imposta 4.0, utilizzabile per quegli allestimenti di cui si possa dimostrare non solo l'interconnessione con l'azienda, ma anche la capacità di effettuare una «lavorazione» delle merci trasportate.

i propri mezzi») è tornato alla carica, a fine giugno, con la vice ministra Bellanova: «I nostri imprenditori devono poter disporre delle risorse necessarie per il rinnovo del parco veicoli proprio con l'obiettivo di ridurre, con automezzi di ultima generazione, le emissioni inquinanti e l'impatto ambientale».

Altrimenti? Quel che Genedani ha lasciato in sospeso l'aveva completato qualche mese prima il presidente dell'Albo degli autotrasportatori, **Enrico Finocchi**, apprendendo dell'esclusione degli incentivi dal Piano: «Capiamo che non ci sia spazio nel Piano nazionale di ripresa e resilienza per i contributi al rinnovo del parco mezzi», aveva replicato al ministro per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibili, **Enrico Giovannini**, che aveva appena annunciato la feroce notizia in una tavola rotonda de Il Sole 24 Ore, «ma – come sottolineato anche dal ministro – ci saranno fondi alternativi, altrimenti non sarà possibile alcuna transizione ecologica dell'autotrasporto che, ricordiamo, muove l'80% delle merci».



L'ESPERTO

Davide Tabarelli, presidente di Nomisma Energia

«DIVENTEREMO TUTTI PIÙ POVERI»

È stato tra i primi a fare le pulci al Green Deal lanciato da Bruxelles. **Davide Tabarelli**, 61 anni, modenese, presidente e fondatore di Nomisma Energia, società di ricerca su energia e ambiente, ha detto chiaro e tondo, in un'intervista all'Huffington Post, che il progetto di Bruxelles è «irrealistico», che «tornare indietro è impossibile e non sarebbe nemmeno giusto, ma gli obiettivi così come sono scritti dicono che qualcuno pagherà un prezzo» e questo qualcuno saranno «i consumatori europei, sia le imprese che le famiglie». Eppure, non è certo un antiambientalista. Non solo nel suo curriculum, tra pubblicazioni e titoli accademici (è professore a contratto presso la Facoltà di Ingegneria di Bologna e presso il Politecnico di Milano) figura la collaborazione con il ministero dell'Ambiente in tema di cambiamenti climatici, ma in coerenza con le sue idee circola in bicicletta. Dove è stato «sorpreso» da chi gli chiedeva quest'intervista, che non poteva non partire da quella definizione «irrealistica», appioppata al Green Deal, per chiedergli con quale aggettivo definirebbe la parte del pacchetto europeo che riguarda il trasporto merci. Ci pensa solo qualche secondo. Poi si accende: «Sadomasochista!», che poi è la sintesi di un complesso ragionamento che parte dalla differenza tra auto e camion: «Perché», spiega, «per le auto i limiti imposti sono irrealistici, ma per l'autotrasporto sono impossibili».

Ma perché «sadomasochista»?

Dico «sadomasochista» perché con questo pacchetto Fit for 55 noi stiamo affrontando un problema globale e ci dimentichiamo che noi abbiamo le accise sul gasolio, a causa delle quali – pur tenendo conto delle diverse applicazioni tra i paesi europei e degli sconti all'autotrasporto – abbiamo comunque la tassazione più alta in assoluto tra i paesi industrializzati. Insomma, è come volersi far del male due volte.

Che c'entrano le accise?

Centrano. Non dobbiamo pensare che l'automobile la usano solo i vacanzieri; in tanti ci vanno al lavoro o a scuola. Ma per i trasporti non possono esserci dubbi: colpendoli, si penalizza tutto il sistema economico, perché i trasporti sono il sistema nervoso di un'economia e quella italiana è già penalizzata da una tassazione sul gasolio seconda solo alla Gran Bretagna. Invece, a livello di Parlamento europeo, ormai è prevalsa la convinzione che la tassazione sul gasolio sia troppo bassa e sia, perciò, un incentivo a consumare carburanti fossili: li chiamano «sussidi ambientalmente dannosi». Ma questo è il frutto di un atteggiamento anti industriale che parte da lontano: il pacchetto Fit for 55 è solo l'ultima manifestazione di questa tendenza della Commissione europea – che poi non fa altro che attuare le indicazioni del Parlamento di Strasburgo – che attacca in particolare l'industria motoristica.

Lei sostiene che nell'Unione europea c'è un atteggiamento anti industriale e in particolare anti motoristico.

Quali sono secondo lei le ragioni di questo atteggiamento?

Il settore dei trasporti viene sempre preso di mira – con il pacchetto Fit for 55, così come con il Green energy for all – perché l'economia europea bene o male cresce e se cresce, crescono i trasporti e quindi crescono i loro effetti nel bene e nel male. Ma

la mobilità è una componente inevitabile per ogni sistema complesso come quello di una società che cresce. Ciò è vero in particolare per l'Europa che ha un'industria pesante meno importante di Stati Uniti, Cina e Russia e perciò il valore aggiunto lo fa anche con la mobilità.

Ma favorire l'alimentazione elettrica avrebbe comunque indubbi effetti benefici sul clima...

Però nel trasporto, soprattutto in quello pesante, non è praticabile. Pensare di sostituire sui veicoli pesanti il gasolio o anche il GNL, che è sempre un idrocarburo, è pressoché impossibile. Le indicazioni dell'Unione sono talmente curiose su questo punto che – lo ha ricordato di recente anche il Wall Street Journal – in Germania stanno sperimentando i camion che in autostrada procedono in fila attaccati a una rete aerea dalla quale ricevono l'energia elettrica necessaria a muoversi. È un ritorno al filobus, come alla fine dell'Ottocento, ma quanto meno fa capire come sia difficile impiegare l'energia elettrica nei trasporti senza un cavo della corrente.

Forse, però, la trazione elettrica potrebbe essere incentivata per i veicoli più leggeri, per le automobili...

Anche in Norvegia, dove esistono incentivi particolarmente favorevoli – sconti della metà sull'acquisto dei veicoli elettrici e ricariche gratuite – ci sono forti polemiche perché tutti quegli incentivi sono soldi che finiscono ai ricchi, i soli che possono permettersi i costi di un'auto elettrica, di una seconda macchina (la prima resta quella a benzina o a gasolio) e di un garage dove puoi attaccarla alla corrente per dieci ore.

E l'idrogeno? Il Piano nazionale di ripresa e resilienza punta decisamente sull'idrogeno green, stanziando risorse complessive per più di 3 miliardi di euro. È una visione rivoluzionaria...

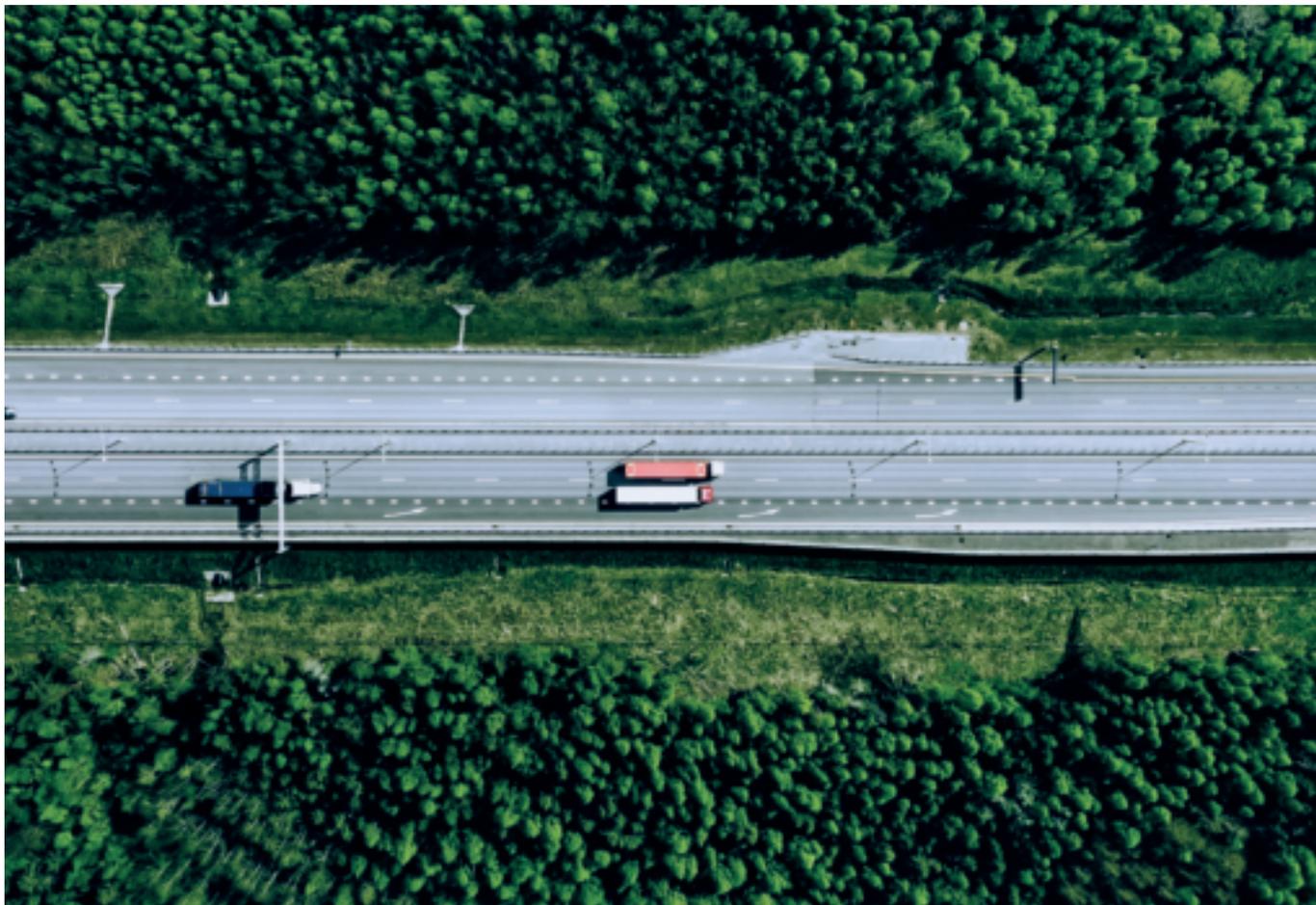
Ma le visioni rivoluzionarie sono irrealistiche, lontane, impossibili. Anche per l'idrogeno molti soldi verranno destinati a progetti che alimenteranno un po' di ricerca, ci sarà anche qualche effetto positivo, ma la probabilità che ci siano pure sprechi è altissima e la conseguenza è che restano meno risorse per qualcosa di molto semplice, che agisca direttamente e immediatamente sullo svecchiamento del parco auto. Ci sono voluti due anni perché i nostri governanti capissero che per l'ambiente era meglio dare soldi al rinnovo del circolante attuale che non alla trazione elettrica o a idrogeno. Adesso finalmente si sono decisi a incentivare anche l'usato Euro 6 che inquina molto, ma molto meno dei tantissimi veicoli Euro 0 in giro per le nostre città, emettendo anche particolato, che è il vero problema delle aree metropolitane. È un segnale positivo, perché un'auto elettrica a 30 mila euro se la possono permettere in pochi, ma cambiare un'utilitaria con una a minore impatto ambientale è tutta un'altra storia.

Gli incentivi sono solo una parte dei costi della transizione ecologica e probabilmente neanche i più consistenti. A Nomisma Energia avete fatto un conto di quanto questa transizione costerà al trasporto merci?

Non nel dettaglio, anche perché ancora non è chiaro quali saranno le voci di costo e molto dipende dalla crescita che si riuscirà a realizzare, ma l'ordine di grandezza al 2030, a livello nazionale, va dai 60-70 ai 100 miliardi di euro. Sono comunque cifre importantissime, ma vista l'urgenza degli interventi e le ricadute sul PIL, ci si può stare. Il problema semmai è che il trasporto in Italia, con la tassazione sui carburanti, paga già 30 miliardi di euro l'anno. Con il meccanismo ETS (Emissions Trading Scheme), cioè il commercio dei permessi previsti dal pacchetto Fit for 55, è probabile che, per raggiungere gli obiettivi fissati, l'Italia dovrà affrontare un costo ulteriore di 10 miliardi l'anno per dieci anni. Questo è l'ordine di grandezza: ed è tutta roba che poi finisce nell'inflazione.

E alla fine di questi dieci anni, quale scenario ci troveremo di fronte? Quanto costerà azzerare le emissioni climalteranti?

Realizzare il pacchetto Fit for 55, così com'è, comporterà un forte impoverimento dell'Europa. E non solo per i costi da affrontare, ma anche perché senza un motore a combustione interna la mobilità non sarà più quella di oggi. La stessa libertà di movimento delle persone, ma anche delle merci, dovrà misurarsi con nuovi problemi: piccoli spostamenti in ambito urbano, sviluppo delle aree di prossimità e così via. Per questo parlo di sadomasochismo da parte della Commissione europea. È vero che dietro queste scelte c'è questa forte preoccupazione per il cambiamento climatico. Però va sempre ricordato che è un problema mondiale. Noi contiamo per l'8% delle emissioni globali, per ridurle ulteriormente ci stiamo impoverendo sempre di più e conteremo sempre meno, mentre gli altri emetteranno sempre di più. Bastano due cifre: dal 1990 ad oggi l'Europa ha ridotto le emissioni di CO2 per un miliardo di tonnellate, mentre gli altri le hanno aumentate di 13 miliardi di tonnellate.



Ma siamo sicuri poi, che la partita della *carbon neutrality* per i veicoli commerciali si giochi soltanto sul passaggio tout court all'alimentazione elettrica? E che non ci sono altri mezzi per ridurre anche in maniera non rilevante l'impatto ambientale del settore? Di fronte alla tagliola voluta dall'Unione europea a partire (per le vetture) dal 2035, quando non si dovranno più produrre veicoli a combustione, i costruttori di camion da una parte si lamentano dei tempi stretti, dall'altra offrono strumenti alternativi alla trazione elettrica (con batteria o a idrogeno) che potrebbero accompagnare un passaggio graduale ai veicoli a zero emissioni, soprattutto nel comparto dei veicoli più pesanti dove la trazione elettrica non ha la potenza necessaria e quella a idrogeno appare ancora lontana e costosa.

Ai primi di luglio 2021, anticipando di una settimana la stretta di Bruxelles, Anfia, Unrae e Federauto – in pratica tutti costruttori di auto italiani e stranieri che operano in Italia – hanno proposto un pacchetto di misure tarate sulle problematiche nazionali e dunque soprattutto su un parco merci con un'età media di circa 14 anni, per delineare una road map che avvicini il traguardo delle emissioni zero, senza vanificare gli investimenti dell'industria, mettere a rischio la manodopera e compromettere un settore strategico per l'economia nazionale, come ricorda il comunicato della conferenza tenuta dalle tre associazioni.

Le leve indicate dai produttori sono sei: al primo posto, naturalmente, gli incentivi – fiscali e di mercato – per favorire la decarbonizzazione attraverso l'acquisto di veicoli Euro 6 e le alimentazioni alternative. In altre parole, i mezzi di ultima generazione dovranno reggere il sistema per i prossimi 15 anni; tanto vale sostenerne la diffusione in sostituzione dei veicoli più inquinanti. E non solo con incentivi, ma anche con disincentivi per i mezzi ante Euro 4, per esempio. Una maggiorazione del costo per il passaggio di proprietà, l'azzeramento del rimborso dei pedaggi autostradali e delle accise e la revisione obbligatoria annuale presso le officine private.

Un'altra misura che può attenuare l'impatto dei motori a combustione è attuare la disposizione del decreto Infrastrutture che consente la circolazione degli autoarticolati a 18,75 metri, che a massa invariata consentono un carico maggiore, riducendo il numero di camion sulle strade e dunque i loro effetti sull'ambiente.

Ma il nodo resta quello dei carburanti alternativi. Accanto agli Euro 6, saranno la soluzione che potrebbe permettere di abbassare i livelli di inquinamento in attesa della diffusione dei veicoli a emissioni zero. «È indispensabile», recita il comunicato, «continuare ad investire sui bio-carburanti e su un parallelo sviluppo delle infrastrutture per le alimentazioni alternative, per procedere verso sistemi di propulsione a emissione tendenti allo zero, come veicoli elettrici e quelli a biometano, in attesa

della diffusione dell'idrogeno, come soluzione di lungo termine e per il trasporto di lungo raggio». In questa frase c'è tutta la preoccupazione dei fabbricanti di camion, non tanto sul fronte dei veicoli, quanto su quello delle infrastrutture necessarie a rifornirli: secondo le stime dei produttori al 2030 saranno necessarie 3.400 colonnine di ricarica da oltre 350 kw omogeneamente diffuse sul territorio per garantire il trasporto merci e la logistica urbana, contro le dieci attuali. È stato esplicito **Luca Sra**, delegato Anfia per il trasporto merci: «Per raggiungere i target di decarbonizzazione stabiliti dall'Europa, sarà importante il contributo di tutte le tecnologie, dal diesel pulito, grazie all'utile e necessario impiego dei biocarburanti, al gas naturale come tecnologia ponte verso l'idrogeno. Parallelamente urge lavorare per lo sviluppo infrastrutturale, dalle colonnine ad alto voltaggio per i veicoli commerciali e industriali, alla distribuzione dell'idrogeno, passi fondamentali per supportare la diffusione dei veicoli per il trasporto delle merci a zero emissioni».

Anfia, Federauto e Unrae, insomma, propongono una sorta di ponte verso il target indicato dall'Unione europea, nella convinzione che l'uscita di scena dei motori a carburanti fossili non farà sparire magicamente il parco più inquinante e, dunque – mentre ci si attrezza per le infrastrutture necessarie alle emissioni zero e mentre si lavora a rendere competitivo e praticabile

5.3.1 LE TECNOLOGIE PER LA SOSTENIBILITÀ

	DIESEL PULITO	GAS NATURALE	ELETTRIFICAZIONE
OBIETTIVI	<p>Investimenti per proseguire la significativa riduzione del consumo di carburante</p> <p>Utilizzo sempre maggiore dei bio-carburanti con valorizzazione degli importanti benefici ambientali nel computo dei target</p>	<p>Tecnologia ponte verso sistemi di propulsione a zero emissioni e già alimentabile 100% con biometano</p>	<p>Propulsioni fuel-cell a Idrogeno come soluzioni di lungo termine per le missioni di lungo raggio</p> <p>Battery Packs come soluzioni modulari per tutte le principali applicazioni in configurazione ibrida (xHEV) ed elettrica (BEV)</p>

Anfia, Federauto, Unrae

il motore a idrogeno – vale la pena, se non si riesce ad azzerare l'impatto climatico, almeno lavorare per abbassarlo il più possibile. Come non leggere dietro questo pacchetto di proposte anche un rinvio delle decisioni di Bruxelles, almeno per i carburanti alternativi di origine fossile?

A queste proposte, poi, Unrae ne ha aggiunte altre, avanzate nel dicembre 2021, finalizzate a: bloccare con un cronoprogramma la circolazione dei veicoli più inquinanti e meno sicuri (compresi i rimorchiati); rimodulare il bollo, il rimborso dei pedaggi stradali e le accise sulla base del criterio «chi inquina paga»; incrementare la frequenza dei controlli periodici obbligatori per veicoli ante Euro VI; defiscalizzare i biocarburanti (biodiesel, HVO, bioLNG).





IL COSTRUTTORE

Paolo A. Starace, AD di DAF Veicoli Industriali

«PENALIZZAZIONI E INCENTIVI: LA RICETTA PER SVECCHIARE IL PARCO»

La transizione energetica è un processo lungo che parte prendendo la rincorsa. Nel senso che deve togliere di mezzo tutti i veicoli con motore a combustione interna, ma nel momento in cui muove i primi passi si trova a fare i conti con una realtà desolante, fatta di camion vecchi in media di 14 anni.

Secondo **Paolo A. Starace**, amministratore delegato di DAF Veicoli Industriali, non si tratta però di una contraddizione, quanto le due facce di una stessa medaglia: «Da un lato – spiega – ci sono gli impegni assunti a livello comunitario per raggiungere la decarbonizzazione e dall'altro c'è lo stato dell'arte che indica in modo inequivocabile la necessità di accompagnare la transizione anche e soprattutto tramite lo svecchiamento del parco circolante attuale da affrontare in modo coerente con le condizioni di mercato».

Quali sono gli aspetti affrontati senza troppa coerenza?

Innanzitutto, quello che riguarda le date in cui raggiungere l'obiettivo, che andrebbero indicate in modo realistico. Spesso ho l'impressione che si faccia confusione tra mondo dell'auto e quello del veicolo industriale e in particolare del trasporto a lunga distanza, che necessita di attenzione e tempi diversi.

Quanto serve per liberarsi dell'attuale parco circolante?

Con gli attuali tempi di sostituzione ci vogliono circa 17 anni. Quindi, se non facciamo nulla per accelerare questo rinnovo non raggiungeremo mai gli obiettivi imposti dalla transizione ecologica. Tutto dipenderà dalle risorse che l'intera filiera – da chi produce energia a chi utilizza camion – avrà a disposizione. In Germania, per esempio, quando si sono posti questo problema, hanno agito in modo mirato. Il governo ha incontrato diverse volte i rappresentanti dell'industria automotive e, una volta raccolti tutti i dati utili, ha stanziato 4,5 miliardi di euro per la tran-

Con gli attuali tempi di sostituzione del parco circolante ci vogliono circa 17 anni. Quindi, se non facciamo nulla per accelerare questo rinnovo non raggiungeremo mai gli obiettivi imposti dalla transizione ecologica. Tutto dipenderà dalle risorse che l'intera filiera avrà a disposizione

sizione nel suo complesso e, di questi, un miliardo è stato destinato al rinnovo del parco.

Perché nel PNRR non è stata seguita una via analoga?

Il problema è stato posto in generale e sono stati trovati anche i fondi per affrontarlo. Forse, però, si è perso di vista il percorso complessivo per raggiungere i singoli obiettivi. Perché si è avuto di mira il rinnovo del parco autobus, il potenziamento dell'alta velocità ferroviaria o di altre infrastrutture, ma vengono affrontate molto poco le peculiarità del mondo legato al veicolo industriale. Esempio in tal senso la questione legata alle colonnine di ricarica: quelle di cui si parla sono destinate alle vetture. E quelle per i camion?

Eppure, l'esperienza degli ultimi anni insegna che se il governo stanziava fondi per il rinnovo del parco dei mezzi pesanti, in poche ore spariscono...

C'è un aspetto al riguardo su cui riflettere. Perché a mostrare sensibilità ambientale e maggiore attenzione all'uso di queste risorse sono sempre le flotte, che già oggi per garantire un elevato livello di servizio alla committenza rinnovano i propri veicoli ogni 3-5 anni e dispongono soltanto di veicoli euro 6. Accanto a queste, però, esiste uno zoccolo duro di aziende, che viaggia con veicoli tra l'euro 0 e l'euro 4 e che pesa sul parco complessivo per il 54,6%, che non mostra alcuna disponibilità a sostituire i veicoli, anche a fronte degli incentivi. Ecco perché di fronte a tale atteggiamento le associazioni dei costruttori hanno richiesto di applicare un principio netto: chi più inquina, più paga. D'altra parte, se non sei riuscito a convincere un'azienda a rinnovare il parco tramite la concessione di incentivi, a quel punto diventa necessario utilizzare forme di penalizzazioni, giustificate dai livelli di inquinamento prodotti da un camion di venti anni e dal pericolo che questo rappresentanza per la sicurezza pubblica.

Ha parlato di flotte motivate a innovare e di aziende indisponibili a sostituire i mezzi inquinanti. Non si potrebbero identificare questi due approcci come sintomatici del conto terzi e del conto proprio?

Le risorse pubbliche sono limitate e quando vengono destinate a uno

scopo bisognerebbe indirizzarle in modo tale da essere certi di centrare l'obiettivo. Qui in effetti abbiamo, da una parte, gli autotrasportatori in conto terzi che fanno del veicolo industriale uno degli strumenti per ottenere il successo della propria attività imprenditoriale e, dall'altra, i trasportatori in conto proprio che sono molto meno sensibili a utilizzare al meglio questo bene strumentale, giacché non rientra nel loro core business. Il problema lo si può affrontare in due modi: ricorrere, come detto, a penalizzazioni – fissando, per esempio, costi più alti per bollo e autostrade o imponendo revisioni più frequenti – così da indurre gli interessati a sostituire i mezzi, oppure consentire l'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori e la possibilità di targare veicoli per trasporto merci soltanto a chi svolge questa attività in modo professionale. In questo modo si induce chi, per esempio, produce salami o sedie e ha bisogno di trasportarli a rivolgersi necessariamente a un professionista. E d'altra parte è normale che chi produce salami sia più interessato a investire in macchinari per l'insaccamento che non in veicoli da trasporto.

La penalizzazione è un metodo incisivo, ma in parte sconosciuto nel nostro paese. Come lo si giustifica?

Penso sia paradossale che non si trovino le risorse per supportare il ricambio del parco circolante e poi, almeno fino a ieri, si concedano i rimborsi delle accise ai veicoli Euro 3. Così, oltre a distrarre risorse in modo improprio, si inviano messaggi contraddittori.

Anche imporre uno step per i veicoli diesel Euro 7 a questo punto è un messaggio contraddittorio?

Lo è, almeno nella misura in cui già altre normative europee, come quella su masse e dimensioni dei veicoli, hanno detto a chiare lettere che si possono abbattere le emissioni con una molteplicità di elementi. Primo tra tutti l'aerodinamica. E siccome non si può pretendere che il legislatore

abbia contezza di ogni aspetto, sarebbe opportuno istituire un tavolo tecnico con le istituzioni per supportare lo sviluppo del quadro normativo coerentemente con lo sviluppo tecnologico e di business. Un po' come hanno fatto in Germania.

I camion si comprano quando esiste una domanda di trasporto, generata da un'economia in crescita. Siamo sicuri che la transizione ecologica spingerà in tal senso?

Quasi sempre le normative europee hanno funzionato come leve per sostenere e guidare la domanda. Penso per esempio alle disposizioni che hanno imposto di equipaggiare i veicoli con l'ABS o di limitare progressivamente le emissioni. La transizione ecologica, invece, sta producendo in parte un effetto contrario, nel senso che da un lato diffonde maggiore sensibilità per la sostenibilità, dall'altro, visto che l'attuale offerta di prodotto è ancora centrata su camion con motore a combustione interna, se un trasportatore decide di rinnovare il proprio parco si pone il dubbio di quanto poco varranno quegli stessi camion acquistati oggi tra soli cinque anni. E la paura di sbagliare investimento può indurre all'immobilismo.

Questo ragionamento lascia traccia anche negli strumenti finanziari?

In parte sì. Molti costruttori hanno già abbassato il valore del buy back. Perché, seppure siano sicuri della bontà del loro prodotto, non possono più rischiare di valutarlo a 4 o 5 anni come facevano prima. Così, se si abbassa questo valore residuo, si alza di conseguenza l'importo delle singole rate di finanziamento. È il trasportatore è costretto a pagare un costo maggiore causato esclusivamente dalla transizione energetica, da aggiungere peraltro a quello determinato dall'aumento dei prezzi delle materie prime. petibile anche agli occhi delle donne che si avvicinano al mondo del lavoro.



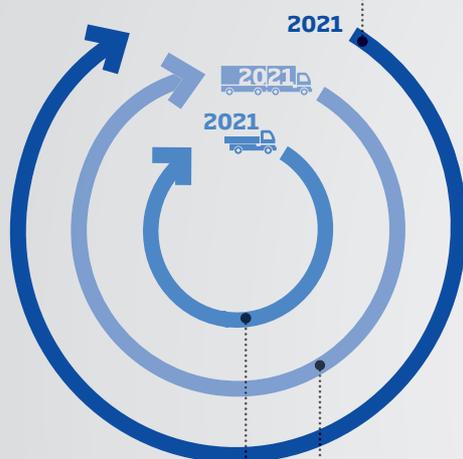
IL DIESEL



91,3%

è la **percentuale di autocarri merci a gasolio** circolanti a fine 2021, pari a 3.915.722 mezzi su un totale di 4.290.042.

(Aci-Anfia)



83,1%

è la **percentuale di veicoli merci a gasolio sotto le 3,5 t.** di portata immatricolati nel 2021, pari a 152.979 mezzi su 184.039.

(Unrae)



94,1%

è la **percentuale di veicoli merci a gasolio sopra le 3,5 t.** di portata immatricolati nel 2021, pari a 23.312 mezzi su 24.776.

(Unrae)



LE MOT

L'ELETTRICO

24.794

è il **numero di colonnine pubbliche** per la ricarica elettrica presenti sul territorio italiano a dicembre 2021.

(Motus-E)



7%

è la **percentuale di incremento** delle colonnine pubbliche di ricarica elettrica in Italia nell'ultimo trimestre 2021.

(Motus-E)



21.400

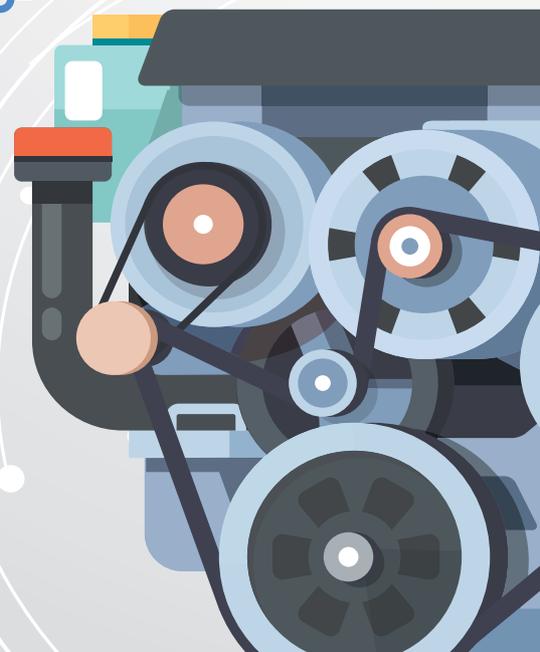
è il **numero delle colonnine pubbliche di ricarica elettrica fast e ultrafast** previste nel Piano nazionale di ripresa e resilienza.

(PNRR)

750 mln

è lo **stanziamento** previsto dal **PNRR** per l'installazione di colonnine di ricarica entro il 2026.

(PNRR)



ORIZZAZIONI

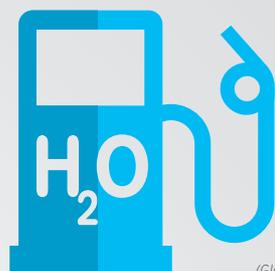
L'IDROGENO



0,6%

è la percentuale di **autocarri merci e veicoli speciali a trazione elettrica o ibrida** con elettrico circolanti a fine 2021, pari a 25.497 mezzi su un totale di 4.290.042.

(Elaborazione su dati Aci-Anfia)



6
è il numero di stazioni di rifornimento di idrogeno presenti in Italia.

(Gipautogas.info, febbraio 2022)



2,00

è il **costo in euro** per la produzione di un chilo di idrogeno per poterlo vendere a prezzo competitivo. Il costo attuale è di 8-10 euro.

(PNRR)

40

è il numero di stazioni di rifornimento stradali di idrogeno **previste nel Piano nazionale** di ripresa e resilienza.

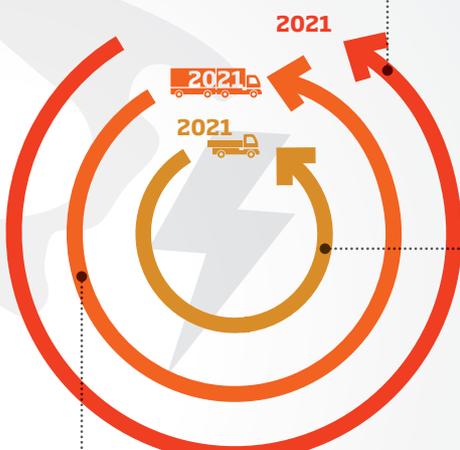
(PNRR)



5-7%

è la **percentuale di autocarri a idrogeno** prevista dal Piano nazionale di ripresa e resilienza entro il 2030.

(PNRR)



8,8%

è la percentuale di **veicoli merci a trazione elettrica o ibrida con elettrico sotto le 3,5 t.** di portata immatricolati nel 2021, pari a 16.239 mezzi su 184.039.

(Unrae)

0,1%

è la percentuale di **veicoli merci a trazione elettrica o ibrida con elettrico sopra le 3,5 t.** di portata immatricolati nel 2021, pari a 43 mezzi su 24.776.

(Anfia)

LE ALTRE ALIMENTAZIONI



96.193

è il numero di **autocarri a metano** circolanti al 31.12.2021.

(Aci)

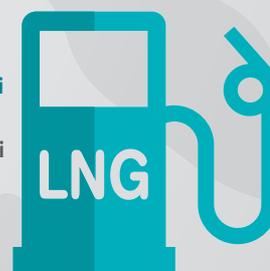
5,8%

è la quota di **autocarri oltre le 3,5 t.** di portata alimentati a metano immatricolati nel 2021, pari a 1.421 veicoli.

(Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Anfia)

1.900

è il numero di **impianti di distribuzione di biogas** per autotrazione esistenti in Italia.



4,7 mld

sono gli **euro stanziati** dal governo con un decreto del 2018 per finanziare nuove installazioni di produzione e distribuzione di biogas.



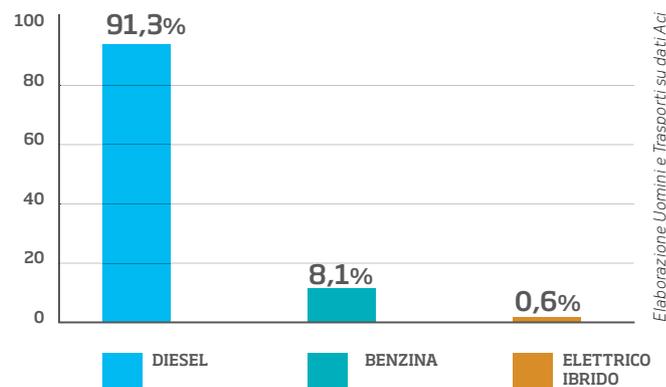


Non sarà facile né soprattutto rapido, far scomparire i camion a gasolio dalle strade italiane. Non basta decretare la fine della loro produzione (e di quella di tutti i veicoli, anche ibridi, a carburanti fossili) al 2035 (come vorrebbe la Commissione europea) o al 2040 (come sembra orientarsi il nostro governo) per ottenere come d'incanto la loro sostituzione immediata con motori a zero emissioni, dunque elettrici o a idrogeno. Anche perché partiamo da un parco che, a prescindere dalla sua anzianità, è quasi completamente a gasolio, lasciando solo le briciole a tutte le altre motorizzazioni, sia pure con qualche differenza e con qualche prima indicazione di movimento.

Secondo i dati Acì, in Italia al 31 dicembre 2021 circolavano 4.290.042 veicoli autocarri merci, ma bisognerebbe aggiungervi una parte dei 783 mila veicoli speciali (gli isotermici, le piattaforme, gli eccezionali, quelli addetti al trasporto di rifiuti urbani e di merci pericolose), che, comunque, sono in gran parte impiegati in conto proprio. In ogni caso, dei soli autocarri merci il 91,3% era a gasolio, l'8,1% a benzina (anche con metano e GPL) e solo 25.497 ad alimentazione elettrica o ibrido-elettrica: con una percentuale dello 0,59%, che si riduce a un terzo (0,21% per 9.209 veicoli) per il solo elettrico (Tabella 6.1.2). Il che pone il problema di come e in quali tempi sarà possibile smaltire quei quasi quattro milioni di veicoli merci con motori a com-

bustione. Perché la progressione verso il basso di gasolio e benzina e verso l'alto dell'elettrico c'è ma è lentissima. Le statistiche sulle immatricolazioni, tuttavia, ci aiutano a capire almeno le tendenze del mercato. Negli ultimi anni la quota del diesel scende nettamente nel segmento dei veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate di portata: le elaborazioni Unrae rivelano che nel 2020 il gasolio era già all'88%, nel 2021 è ulteriormente scesa all'83,1% (Tabella 6.1.3). Anche tra i medi e i pesanti la quota di diesel è in diminuzione,

6.1.1 IL PARCO CIRCOLANTE DI AUTOCARRI



Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Acì

6.1.2 CIRCOLANTE AUTOCARRI MERCI PER ALIMENTAZIONE (2019-2021)

	2019	%	2020	%	2021	%
Gasolio	3.833.512	91,77	3.867.726	91,61	3.915.722	91,27
Benzina	194.917	4,62	194.834	4,62	195.232	4,55
Benzina e Metano	92.324	2,19	94.909	2,25	96.193	2,24
Benzina e GPL	49.506	1,17	51.760	1,23	56.595	1,32
Totale con benzina	336.747	8,06	341.503	8,09	348.111	8,11
Elettricità	5.243	0,12	5.950	0,14	9.209	0,21
Ibrido Gasolio	1.042	0,02	4.022	0,10	9.289	0,22
Ibrido Benzina	837	0,02	1.797	0,04	6.999	0,16
Totale con elettrico	7.122	0,17	11.769	0,28	25.497	0,59
Non identificato	661	0,02	657	0,02	656	0,02
Altre alimentazioni	24	0,00	63	0,00	56	0,00
TOTALE	4.178.066		4.221.718		4.290.042	

Elaborazione Uomini e Trasporti su dati Aci

seppure in misura più contenuta (dal 94,5% al 94,1%). In realtà, leggendo all'interno delle percentuali, si scopre che negli ultimi anni le alimentazioni alternative e finanche l'elettrico stanno cominciando ad erodere le quote del gasolio, ma solo dove è possibile. Ciò avviene soprattutto nel segmento dei leggeri, dove metano, GPL e ibride (non elettriche) hanno conquistato una fetta del 10-12% e anche l'elettrico, in tutte le sue declinazioni (full, HEV e Plug-in), nel 2021 è arrivato a ritagliarsi un 8,8% del mercato (ma, attenzione, veicoli merci elettrici venivano immatricolati già dieci anni fa), dopo un 2020 da record con il 4% (Tabella 6.1.3). Segno che dove l'alternativa – meno

inquinante – al gasolio esiste, il mercato dei leggeri lo segue. I veicoli al di sotto delle 3,5t., del resto, sono prevalentemente mezzi per la distribuzione urbana e tendono a crescere sotto la spinta dell'e-commerce che ha usato la pandemia come una rampa di lancio. Ma è proprio nei centri urbani e nelle aree metropolitane che si concentra la spinta alla riduzione dell'impatto ambientale, sostenuta dai divieti che gli enti locali sempre più frequentemente e diffusamente impongono a chi vuol circolare sul loro territorio. La mappa di tali divieti – articolati per tipo di alimentazione, classe Euro, territorio amministrativo, orari di transito – è ormai lunghissima, ma anche confusa e pasticciata, anche perché molte

6.1.3 IMMATRICOLAZIONI VEICOLI MERCI CON PTT FINO A 3,5 t. PER ALIMENTAZIONE (2019-2021)

	2019	%	2020	%a	2021	%
Diesel	166.806	88,4	140.682	88,4	152.979	83,1
Benzina	9.253	4,9	5.469	2,0	5.893	3,2
GPL	3.862	2,0	2.563	4,9	5.169	2,8
Metano	6.296	3,3	4.769	3,3	3.759	2,0
Elettrico (BEV)	1.039	0,6	1.138	0,6	3.602	2,0
Ibride elettriche (HEV)	1.378	0,7	5.290	0,7	12.310	6,7
Ibride elettriche Plug-in (PHEV+REX)	2	0,0	39	0,0	327	0,2
TOTALE ELETTRICHE E IBRIDE ELETTRICHE	2.419	1,3	6.467	4,0	16.239	8,8
TOTALE	188.363		159.950		184.039	





di queste limitazioni – rivolte a tutti i veicoli in circolazione – sono state sospese e rinviate a causa della pandemia, per ridurre la circolazione delle persone sui mezzi pubblici.

Nella confusione e nell'incertezza, per poter circolare liberamente tra Regione e Regione e tra Comune e Comune senza preoccuparsi di dove si trova, da dove viene e dove va è spinto ad abbandonare il diesel per scegliere altre alimentazioni meno impattanti che, però, al momento si concentrano maggiormente su gasolio e GPL, mentre dentro il 4% dell'elettrico si nasconde un

3,3% di ibrido che, comunque, garantisce da rischi di mancanza di ricariche disponibili.

Diverso il discorso per i mezzi medi e pesanti, quelli al di sopra delle 3,5 t. Qui le alternative al gasolio sono ancora poche e, comunque, scarsamente assistite da una rete diffusa di distribuzione. L'unico carburante che incontra qualche favore da parte dei camionisti è il metano – più quello liquido che quello gassoso – che raccoglie, anche in formule ibride con benzina e gasolio, tra il 5 e il 6% del mercato. Poco spazio per l'elettrico che viaggia su decimi di percentuale (Tabella 6.1.4). D'altra parte, la propulsione elettrica non è in grado di garantire le potenze necessarie a muovere i veicoli più pesanti e l'idrogeno comincia solo adesso ad affacciarsi sul mercato anche se a prezzi esorbitanti.

Per sostituire tutti gli autocarri che usano comunque carburanti fossili ci vuole ben altro, a cominciare da una rete di distribuzione adeguata per diffusione e per potenze erogate fino a una politica di incentivi che renda meno scoraggianti i costi iniziali per l'acquisto dei veicoli.

Sarebbe importante arrivare all'appuntamento del 2040 – data presunta dello stop alla costruzione di veicoli a carburanti fossili – con una rete efficiente che, peraltro, dovrà coprire anche la domanda molto più consistente del parco autoveicoli e con un mercato di veicoli a emissioni zero adeguatamente sostenuto dallo Stato. Ipotizzare tempi e azzardare numeri è impossibile e rischioso, ma è evidente che prima si parte, prima si ottiene qualche risultato. In attesa che ciò avvenga, il diesel potrà fare sonni tranquilli.

6.1.4 IMMATRICOLAZIONE VEICOLI MERCI CON PTT OLTRE 3,5 t PER ALIMENTAZIONE (2019-2021)

	2019	%	2020	%	2021	%
Diesel	21.905	93,3	19.155	94,5	23.312	94,1
GNL	1.050	4,5	762	3,8	984	4,0
Metano	442	1,9	294	1,4	437	1,8
Elettrico	8	0,0	11	0,1	11	0,0
Ibrido gasolio/elettrico	75	0,3	54	0,3	32	0,1
TOTALE	23.480		20.276		24.776	

Elaborazioni Unrae

La **soluzione** più completa per la tua flotta. **Pulizia** completa e **disinfezione** interna per professionisti del trasporto.



ISTOBAL HW'PROGRESS



ISTOBAL HW'INTRAWASH



CENTRO DI LAVAGGIO INDUSTRIALE



www.istobal.com

ISTOBAL
Vehicle Wash & Care

ISTOBAL ITALIA SRL • T +39 3807618618 • info.italia@istobal.com

I fautori dell'elettrico esultano a leggere i dati di vendita dei primi mesi del 2021. E hanno ragione. Motus-E, la principale associazione italiana di operatori della mobilità elettrica, nel suo rapporto di luglio 2021 vanta per i primi sette mesi dell'anno una crescita delle immatricolazioni del 309% per i veicoli con questo tipo di trazione: dai 19.434 pezzi dello scorso anno ai 79.549 del 2021. Anche se il 2020 – anno disastroso dalla pandemia – non è un valido punto di raffronto, è comunque un bel balzo, significativo di una tendenza, ma si tratta di numeri ancora lontani dal ritmo di penetrazione necessario per avvicinarsi al traguardo della decarbonizzazione dei trasporti. Il dato si riferisce infatti a tutto l'universo degli autoveicoli – dominato dalle autovetture – nel quale i 178.598 mezzi con trazione elettrica ricarica a spina (BEV e PHEV) circolanti nel luglio scorso costituiscono ancora una goccia nell'oceano dei 45 milioni del parco generale. Lo stesso rapporto di Motus-E, peraltro, segnala anche che nel mese di luglio gran parte degli acquisti, sia di BEV (le *full electric*) che di PHEV, riguardano flotte o società di noleggio e che i modelli di maggior successo delle prime sono le city car e le utilitarie, mentre tra le ibride plug-in le preferite sono le vetture dei segmenti superiori. In altre parole sono i veicoli più leggeri, quelli che hanno bisogno di minore potenza, minore autonomia e minore velocità, ad avvicinarsi per primi all'elettrico. E, dunque, i veicoli commerciali, anche quelli più leggeri, hanno maggiore difficoltà a tendere verso un segmento ancora pieno di problemi.

A cominciare dai punti di rifornimento. L'Unione europea nel suo pacchetto proposte *Fit for 55*, ne vorrebbe uno ogni 60 chilometri sulle principali autostrade. A prenderla alla lettera, in Italia ne basterebbero un centinaio, ma le cose non sono così semplici: intanto per le ricariche c'è colonnina e colonnina. A seconda della potenza possono essere di quattro categorie:

Potenza standard

- slow fino a 7 kW
- quick da 7 a 22 kW

Potenza elevata

- fast da 22 a 50 kW
- ultrafast da superiore a 50 kW

La potenza è importante perché più è alta più sono veloci i tempi di ricarica, elemento essenziale per chi, come nell'autotrasporto, con il tempo ci lavora e ha bisogno di caricare importanti. Per fare qualche esempio: un furgoncino per ricaricarsi di 40 kWh dovrà restare fermo per quasi sei ore con una ricarica slow, ma gli basteranno 7 minuti a una colonnina ultrafast da 350 kW; un camion medio che ha bisogno di 300 kWh anche all'ultrafast da 350 kW dovrà invece fermarsi per quasi un'ora.

Al 30 dicembre 2021, Motus-E registrava la presenza sul territorio nazionale di 24.794 punti di ricarica, suddivisi in 12.623 colonnine situate in 10.019 stazioni accessibili al pubblico. Si tratta di un sostanzioso incremento rispetto alle 20.757 di marzo, ma soprattutto rispetto a un anno prima quando erano 10 mila in meno, a conferma che si tratta di un mondo in piena e rapida evoluzione ormai decollato per una corsa arrebbante



e tumultuosa alla quale nessuno – pubblico o privato – sembra voler rinunciare: se la Lombardia stanziava 13 milioni per finanziare nuove colonnine di ricarica pubbliche e private, non c'è giorno che qualche piccolo comune non annunci la (prossima) realizzazione di una sua stazione di ricarica con una decina di colonnine. Per la loro realizzazione, sul territorio si muovono una decina di gestori che si offrono di sviluppare, finanziare, costruire e gestire la rete di ricarica pubblica. I principali sono Enel X che dichiara 13 mila punti di ricarica e Be Charge che ne dichiara poco meno di 2 mila. Entrambe le aziende hanno grandi ambizioni: la prima ha concluso una joint venture con Volkswagen per realizzare e gestire, entro il 2025, 3 mila punti di ricarica fino a 350 kW ciascuno, la seconda – controllata da Eni – che ad agosto ha acquisito il 100% della capofila Be Power e punta a 30 mila colonnine in tutta Europa.

Peccato che tra gli annunci e i numeri ci sia una certa distanza, indagando sulla quale si scopre che il 15% di quelle 23 mila colonnine già installate – dunque circa 3.500 – non sono ancora collegate alla rete. *Vaielettrico.it*, sito web specializzato in mobilità elettrica ha calcolato che ci vogliono «250 giorni lavorativi tra la domanda d'installazione e l'entrata in funzione di un impianto e solo una trentina di questi sono destinati all'esecuzione materiale dei lavori», specificando che «per la sola connessione alla rete, sono necessari ben 15 passaggi, alcuni dei quali richiedono tempi non definiti o comunque biblici, circa 90 giorni in media per le autorizzazioni di competenza degli enti locali, coinvolti in diverse sue funzioni tecniche e urbanistiche».

Altro punto dolente è quello delle autostrade, partite tardissimo in questa corsa alla colonnina. Soltanto da quest'anno, dopo che l'ultima legge di Bilancio ha imposto ai concessionari di installare colonnine di ricarica ultrafast almeno ogni 50 chilometri, l'Aspi ha avviato subito un Piano industriale che com-

SIGLE ELETTRICHE

- **MHEV**
Mild Hybrid Electric Vehicle
Definiti anche come propulsione ibrida leggera, sono più piccoli e meno costosi rispetto agli ibridi tradizionali, ma forniscono energia elettrica recuperata in fase di frenata durante la ripartenza.
- **HEV**
Hybrid Electric Vehicle
Anche detto Full o Strong Hybrid Vehicle. Il motore elettrico funziona insieme a quello termico e può muovere autonomamente il veicolo per brevi tratti e a bassa velocità. Non è dotato di spina esterna per la ricarica.
- **PHEV**
Plug-In Hybrid Electric Vehicle
Il motore elettrico ha una autonomia e raggiunge velocità maggiori, può essere ricaricato dal motore termico, ma è dotato anche di una spina per la ricarica esterna.
- **E-REV**
Electric Range extender Vehicle
È un motore elettrico a batteria con un piccolo motore ausiliario a combustione che si limita a ricaricare la batteria.
- **BEV**
Battery Electric Vehicle
Motore esclusivamente elettrico ricaricabile dall'esterno.
- **PEV**
Plug-in Electric Vehicle
È la somma di BEV e PHEV.

6.2.1 I TEMPI DI RICARICA

		CASA	SLOW	QUICK	FAST	ULTRAFAST			
	kW	3	7	22	50	100	150	250	350
Minicar	18 kWh	3h00'	2h34'	49'	22'	11'	7'	4'	3'
Auto media /Furgone	40 kWh	13h20'	5h43'	1h49'	48'	24'	16'	10'	7'
Tesla Model S	100 kWh	33h20'	14h17'	4h33'	2h00'	1h'00	40'	24'	17'
Camion leggero	150 kWh	50h00'	21h26'	6h49'	3h00'	1h30'	1h'00	36'	26'
Camion medio	300 kWh	100h00'	42h51'	13h38'	6h00'	3h00'	2h00'	1h12'	51'
Tesla Semi	500 kWh	166h40'	71h26'	22h44'	10h00'	5h00'	3h20'	2h00'	1h26'
Camion pesante	700 kWh	233h20'	100h00'	31h49'	14h00'	7h00'	4h40'	2h48'	2h00'

Elaborazione di Uomini e Trasporti

 Rifornimento rapido
Meno di 10'

 Il tempo di una pausa
Tra 11' e 1h

 Il tempo di una notte in deposito
Tra 1 e 10h

 Oltre 10h



6.2.2 LA CRESCITA DELLE COLONNINE (2019- 2021)

	2019	2020	2020	2020	2020	2021	2021
	settembre	febbraio	maggio	settembre	dicembre	marzo	giugno
Punti di ricarica	10.647	13.721	14.302	16.659	19.324	20.757	23.275
Infrastrutture	5.246	7.207	7.462	8.467	9.709	10.531	11.834

prende anche l'installazione di stazioni di ricarica ultraveloci da 350 kW, in 67 aree di servizio, ciascuna con 4-6 colonnine, che garantiranno la presenza di un impianto ogni 90 chilometri: in tutto saranno poco meno di 400. In un secondo momento anche il restante 69% di aree di servizio sarà coperto, in modo da avere un distanziamento inferiore ai 50 chilometri come previsto dalla legge.

Anche le altre concessionarie e l'Anas si stanno muovendo, ma al momento le stazioni di rifornimento elettrico in funzione si contano sulla punta delle dita. La stessa A22 – che vanta otto stazioni con 53 colonnine gratuite attive (ma fino a 150 kWh) – è stata colpita dalle critiche social nientemeno che dal CEO di Volkswagen, **Herbert Diess**, in vacanza in Italia: «Niente bagno, niente caffè, colonnina inutilizzabile: situazione triste».

Perché il vero problema rimane quello della potenza delle stazioni di ricarica. Al di là della corsa all'annuncio – sempre a dati di Motus-E – oggi mentre il grosso delle colonnine è di potenza bassa (il 19% sotto i 7 kW e il 70% tra i 7 kW e i 43 kW) soltanto l'1% delle colonnine in funzione supera i 100 kW e il 5% va oltre i 44 kW. Con tutta l'attenzione concentrata sulle autovetture, l'unico traffico commerciale che ne potrà godere è quello dei furgoncini più leggeri.

Fortunatamente la mobilità elettrica fast è stata recuperata

all'ultimo momento dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Facendo proprie le stime del Piano energia-clima secondo il quale entro il 2030 dovranno essere 6 milioni i veicoli «alla spina» in circolazione sulle nostre strade (4 milioni di BEV e 2 milioni di PHEV), il Piano di ripresa considera necessari almeno 31.500 punti di ricarica pubblici e prevede la realizzazione di 7.500 punti di ricarica rapida in autostrada, 13.755 nelle città oltre a 100 stazioni sperimentali con sistemi di stoccaggio dell'energia.

Anche in questo caso, però, c'è da attendere. E alla fine ne potranno trovare giovamento anche i veicoli commerciali un po' più pesanti. Ma non troppo. Anche con una colonnina da 350 kW, un camion che ha bisogno di una ricarica di 700 kWh, dovrà restare attaccato alla presa per due ore: sarà difficile vedere una serie di autotreni in fila in attesa che quello davanti completi la sua ricarica. In parte il problema lo può risolvere ricaricando le batterie prima della partenza o dopo l'arrivo, magari a fine giornata, durante la notte, con tempi più lunghi anche con una potenza inferiore, ma c'è il problema dell'autonomia, ancora tutta da verificare. Per questo molti autotrasportatori, soprattutto gli internazionali, per ora preferiscono il metano, ma per il futuro guardano all'idrogeno.

Le domande sono tante, ma ce n'è una che preme più di tutte: quando arriverà l'idrogeno? E dietro questa sgorgano fiotti di altri interrogativi. Quanto costerà? Come sarà prodotto? Dove sarà distribuito? Il problema non è tanto sul versante della produzione. Quasi tutte le case stanno lavorando a tecnologie basate sull'idrogeno, nella convinzione – ormai diffusa e condivisa – che sia l'unica alternativa praticabile per muovere un veicolo pesante in autonomia a emissioni zero e i primi prototipi sono già in circolazione. Dal punto di vista produttivo, peraltro, si tratta di una tecnologia studiata addirittura nell'Ottocento e applicata per la prima volta nelle trazioni nel 1956 dalla Allis-Chalmers, una fabbrica statunitense di trattori agricoli che ne realizzò uno alimentato da pile a combustione capace di generare una potenza di 20 CV.

Si tratta di un motore elettrico alimentato dall'energia prodotta dagli elettroni dell'idrogeno separati dal nucleo attraverso una pila a combustione: la *fuel cell* o cella a combustibile, per cui la loro sigla è FCEV (*Fuel cell electric vehicle*). La differenza con i motori BEV è che questi ultimi devono invece trarre l'energia da una batteria ricaricabile la cui autonomia e potenza è direttamente proporzionale con le dimensioni e con il peso. Per quanto la tecnologia abbia fatto negli ultimi anni passi da gigante, resta ancora assai complicato caricare su un autocarro accumulatori che «rubano» spazio e peso al carico, soprattutto quando l'idrogeno – a peso invariato – garantisce autonomie fino a mille chilometri e ricarica in pochi minuti. Per questo **Luigi Crema** della Fondazione Bruno Kessler e vicepresidente di H2IT – Associazione italiana idrogeno e celle a combustibile – non esita a proclamare che la mobilità pesante è un «settore fondamentale per la diffusione dell'idrogeno».

Tuttavia la strada che porta all'idrogeno non è tutta rose e fiori. Uno studio del dicembre 2020 commissionato da *Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking* sotto l'egida dell'Unione Europea e ripreso dal sito *Rinnovabili.it*, ha individuato 12 barriere tecnologiche e 10 non tecnologiche che ancora ostacolano il successo di

questo tipo di alimentazione, ma non ritiene nessuna di queste insormontabile e prevede che – superati questi ostacoli – già fra nove anni, nel 2030, in Europa potrebbero circolare 110 mila camion pesanti a fuel cell. Tra gli ostacoli da superare, tuttavia, lo studio ne indica uno che sembra assai difficile risolvere, almeno in Italia, in tempi così rapidi ed è – neanche a dirlo – la rete di distribuzione che per l'idrogeno è assai più complicata che non per le colonnine di ricarica dell'elettrico. Come se, paradossalmente, i problemi di peso e dimensioni della batteria nell'elettrico, fossero nella propulsione idrogeno trasferiti sul punto di ricarica.

Perché è vero che si fa rifornimento in pochi minuti, come con il gasolio, ma il problema è produrre l'idrogeno e farlo arrivare al distributore. Già la produzione pone problemi e richiede costi importanti. Il costo di un chilo di idrogeno «verde» (e non quello grigio o blu generato da idrocarburi, altrimenti si tratterebbe solo di un trasferimento di inquinamento), sia che si impieghi l'energia solare o eolica, sia che si ricorra all'elettrolisi, è di 8-10 euro, ha ricordato di recente all'agenzia *Italtpress* **Claudio De Scalzi**, amministratore delegato di Eni, osservando che si tratta ancora di una tariffa «non competitiva». Dallo stesso gruppo si leva però una voce più ottimista quella di **Marco Alverà**, CEO di Snam, il quale ritiene che il miglioramento delle tecnologie di produzione permetterebbe di far scendere il costo a 2 euro al chilo nei prossimi cinque anni. «Nel 2000 il prezzo dell'idrogeno da rinnovabili», ha ricordato l'amministratore delegato di Snam, «era quaranta volte superiore a quello del petrolio, oggi stimiamo che potrà diventare competitivo con alcuni combustibili attuali nel giro di cinque anni e soddisfare circa un quarto della domanda di energia in Italia al 2050».

Anche perché Alverà ha un asso nella manica da giocare non solo in Italia. L'Unione europea intende realizzare entro il 2030, 46 Gigawatt di elettrolizzatori per produrre 11 milioni di idrogeno verde. A questa massiccia domanda, Eni e Snam si candidano per fornire idrogeno prodotto con energia solare in Africa, trasportandolo di lì, attraverso il Mediterraneo, in tutto il continente utilizzando la rete



6.2. MA QUANTO È LONTANO L'IDROGENO?

di gasdotti Italgas che – unica in Europa – è interamente digitalizzata e che sperimenterà prossimamente il trasporto dell'idrogeno in Sardegna.

Secondo problema, i punti di distribuzione. Certo, in assenza di veicoli a idrogeno è comprensibile che scarseggino, ma a tutt'oggi in Italia il sito *glpautogas.info* ne registra solo sei (ma un'altra decina sono in costruzione), prevalentemente abbinati ai primi bus pubblici a idrogeno: tre dell'Eni (a San Donato Milanese, a Mantova e a Grecciano Sud sulla Firenze-Pisa-Livorno), uno all'uscita di Roma sull'autostrada per Fiumicino, uno a Capo d'Orlando, nel Messinese. Ma il principale è sulla A22 del Brennero, a Bolzano Sud: è un impianto all'avanguardia che produce direttamente l'idrogeno (probabilmente la metodologia più semplice da attuare) e ospita un centro di ricerca in un edificio di 800 metri quadrati con una capacità annua di 1,5 milioni di metri cubi di gas. Lì è stata consegnata due anni fa la prima automobile a idrogeno in Italia, una Hyundai Nexo da 69 milioni. La A22 ne ha annunciato altri quattro e altri due ne ha programmati l'Eni. Poca roba, ma nel resto dell'Europa, alla fine del 2019, ce n'erano solo 150 e molto su questi numeri peserà la pressione dell'Unione verso la decarbonizzazione e le misure previste, da noi, nel Piano nazionale di ripresa e resilienza che all'idrogeno riserva particolare attenzione.

Al punto che *Hydrogen Europe*, l'associazione europea degli industriali della catena dell'idrogeno, prevede che entro il 2030 le stazioni a idrogeno arriveranno a 4.500, alimentate dalla dorsale europea delle reti di distribuzione, quella alla quale la Snam intende collegare i suoi gasdotti. E il nostro Piano nazionale ne prevede 40 lungo i corridoi maggiormente battuti dai camion a lunga percorrenza con l'obiettivo di incrementare l'uso degli autocarri a idrogeno fino al 5-7% del mercato entro il 2030. Il che vorrebbe dire, con una media di 20 mila veicoli medi e pesanti immatricolati ogni anno, arrivare a farne uscire 1000-1400 alimentati a idrogeno. Terzo problema, i costi: di acquisto e di gestione. I primi sono ancora proibitivi. All'inizio del 2021 in Svizzera sono arrivate dieci motrici a idrogeno Hyundai XCIENT, un modello appena sperimentato in Corea, capace di trainare una combinazione 4x2 da 32 tonnellate con un'autonomia di 400 chilometri e un tempo di ricarica dagli 8 ai 20 minuti, presentato come «il primo mezzo pesante elettrico a celle a combustibile prodotto in serie al mondo». Al punto che non ha prezzo, tanto è vero che la Hyundai si è associata una società svizzera – la H2 Energy – per dare in noleggio le sue motrici



Un DAF XF Hydrogen equipaggiato con quattro serbatoi in fibra di carbonio, posti accanto ai longheroni sul telaio. In complesso sono in grado di accogliere circa 40 kg di idrogeno, stivati a una pressione di 350 bar

in pay-per-use. Un sistema che probabilmente accompagnerà un po' dappertutto l'esordio dell'idrogeno sui veicoli più pesanti, finché almeno una diffusione maggiore sul mercato non riuscirà ad abbassare i prezzi.

Quanto al costo della ricarica, il confronto può essere fatto solo sulle autovetture. La stazione di Bolzano, attualmente, vende idrogeno verde a 13,8 euro al chilo. Una Hyundai Nexo, dunque, paga 87 euro per un pieno, pari a 13 euro per 100 chilometri. A un modello simile, ma elettrico, la Tesla Model 3 Performance, il pieno a un Supercharger Tesla costa soltanto 22,5 euro, quindi 4 euro per 100 km. L'abbassamento dei costi di produzione previsti da Alverà (2 euro al chilo), farebbe scendere il rifornimento della Nexo a 3 euro, meno della Tesla. E Crema condivide l'ottimismo di Alverà: «Già oggi in alcuni siti in Europa l'idrogeno verde può essere prodotto intorno ai 3 euro al chilo, identificato come target sostenibile rispetto alle altre forme di produzione. In proiezione, tra il 2040 e il 2050 l'idrogeno verde costerà meno di qualsiasi altro combustibile su molecole presente sul mercato».

6.4. CARBURANTI DI PASSAGGIO?

E intanto? Nell'attesa che l'elettrico abbia una rete di colonnine a ricarica rapida sufficientemente diffusa e che l'idrogeno risolva gli ultimi problemi di tecnologia, di costi e di rifornimento, come si potranno muovere le merci? I costruttori non sembrano avere dubbi. Anche se stanno investendo qualcosa come 50-100 miliardi nelle tecnologie delle alimentazioni a emissioni zero, premono perché nel frattempo il gasolio sia sostituito con alimentazioni

se non a zero, almeno a basso impatto ambientale. E il mercato sembra seguirli in questa lunga e complicata transizione verso la carbon neutrality, sia pure ciascuno con le proprie caratteristiche e le proprie esigenze. Il metano, un circolante totale di quasi 100 mila autocarri merci, sta crescendo anno dopo anno: nel 2019 tra i veicoli leggeri (al di sotto delle 3,5 t.) si è ritagliato una quota di immatricolazioni del 3,3%, sostanzialmente confermata nel 2020 della pandemia (3%), ma è tra i medi e i pesanti, dove da qualche

anno ha fatto irruzione il metano liquefatto (GNL), che la quota è diventata rilevante, superando il 6% (il 6,3) e – dopo un 2019 in calo al 5,2 – ribadendo il trend con la stessa percentuale nei primi tre mesi del 2021. I motivi sono economici ed ecologici. Superato lo scoglio del prezzo d'acquisto superiore ai mezzi a gasolio – magari con l'aiuto di qualche incentivo pubblico (ce ne sono di statali e di regionali, anche se non esclusivi per il GNL) – a parità di percorrenza offre prestazioni competitive sui veicoli pesanti e garantisce un'autonomia doppia, fino a 1.600 chilometri. Per di più il metano – gassoso o liquefatto – gode in Italia di una rete di distribuzione di 102 punti di rifornimento che non ha uguali in Europa: la seconda in classifica, la Spagna, ne conta solo 67.

Dal punto di vista ambientale, poi le emissioni di CO₂ diminuiscono del 15%, gli ossidi di azoto del 60% e mentre ossidi di zolfo e polveri sottili spariscono quasi del tutto (99%). Questi dati sono, tuttavia, contestati dalle principali associazioni ambientaliste, sulla base di un test effettuato su tre veicoli e considerando anche fattori quali l'opera di estrazione e il trasporto del gas, nonché le perdite di metano. Per questo, due anni fa, hanno chiesto per questo tipo di alimentazione la soppressione degli incentivi, che infatti da quest'anno sono stati eliminati.

Tutto da scoprire, invece, il mondo dei biocarburanti, sui quali punta, peraltro, anche il Piano nazionale integrato per l'energia e per il clima (Pniec) che punta soprattutto sul biometano e sui biocarburanti di seconda generazione, come il bioetanolo che presenta

una serie di indubbi vantaggi: può essere prodotto da numerose fonti, dal grano alla canna da zucchero, è liquido e quindi facilmente trasportabile, è facile da produrre e riduce la CO₂ del 90%. Non a caso è considerato il carburante che, con maggiore probabilità, sarà disponibile in futuro in grandi quantità.

Già nel marzo del 2018 il governo ha deciso di promuovere la produzione del biogas destinato ai trasporti, stanziando con un decreto 4,7 miliardi di euro per nuove installazioni e per un contributo di produzione che è stato subito raccolto dall'industria del settore già del resto molto vivace, al punto che l'Italia – secondo produttore europeo e quarto mondiale – che dispone già quasi 1900 impianti di produzione di biogas, ne ha avviato l'apertura di altri 20 mirati al biometano. Ma anche in questo caso, il problema è il rifornimento. I distributori hanno cominciato ad apparire solo negli ultimi mesi, anche se sembrano voler crescere rapidamente. Ma la ricerca su carburanti sempre più ecologici sembra velocissima e inarrestabile. L'ultima idea sono i carburanti sintetici. È di qualche mese fa l'annuncio della creazione in Cile, nella zona di Punta Arenas, di un impianto industriale pilota dedicato alla produzione di idrogeno verde e carburanti sintetici climaticamente neutri. Voluto da un gruppo di investitori, tra i quali Siemens Energy e Porsche, lo stabilimento sarà attivo già dal 2022 e produrrà 350 tonnellate di metanolo, 130 mila litri di benzina e 16 tonnellate di gas, ma anche gasolio e cherosene green proprio per il trasporto pesante.





L'INGEGNERE

Alfredo Liverani, direttore del Dipartimento Ingegneria Industriale, Università di Bologna

«PRIMA DI SCEGLIERE È NECESSARIO FARE I CONTI»

«Il problema non è tanto rispetto al singolo sistema di alimentazione. Quanto piuttosto l'approccio. È giusto darsi delle scadenze per riuscire a raggiungere obiettivi necessari. Ma è preliminare effettuare un calcolo di base». Esordisce da autentico ingegnere **Alfredo Liverani**, direttore del Dipartimento di Ingegneria Industriale presso l'Università di Bologna. Nella sua visione, cioè, prima di ogni altra cosa è necessario conteggiare i veicoli circolanti attualmente, il loro fabbisogno energetico e tutto quanto necessario per conservare un analogo parco anche in prospettiva, quando non ci saranno più motori a combustione interna. Perché – sottolinea – «una volta fatto questo calcolo ci si rende conto che i conti non tornano, neanche in percentuale», nel senso che la quantità di energia necessaria per alimentare tutti non sarà mai disponibile. Liverani solleva le spalle, ipotizza che «a volte porsi obiettivi serve a dare una spinta a sviluppare più rapidamente delle tecnologie. Ma dire oggi, come fanno molti governi, che entro una tal data non si produrranno più motori endotermici, mi sembra prematuro senza conoscere tutti i numeri.

Proviamo a calcolarli insieme. Rispetto a un veicolo elettrico quali sono i fattori da considerare?

I numeri ci dicono che, almeno oggi, un veicolo elettrico pesa molto di più di quelli in circolazione attualmente. Di conseguenza esiste una massa aggiuntiva da supportare con un carico energetico maggiore. E parliamo di un aggravio che non è frutto di funzioni addizionali o di soluzioni necessarie al trasporto, ma del pacco batterie. In pratica, dobbiamo immagazzinare una quota maggiore di energia per supportare il peso del contenitore in cui la stessa energia è immagazzinata. Senza considerare che laddove aumento il peso di quanto necessario a tenere in funzione il veicolo o aumento le dimensioni – cosa però impossibile, visto che esistono vincoli normativi al riguardo – o diminuisco il carico trasportato, ma a quel punto la movimentazione del singolo chilo avrà un costo maggiore.

Quindi, la prima sfida tecnologica è quella di alleggerire il pacco batterie?

Esattamente. Chi va nella direzione del full electric deve fare in modo che dimensione e peso del "contenitore di energia" sia il più leggero e il più piccolo possibile, in modo da avere minori necessità di energia per avere le stesse prestazioni. Ma non è l'unico problema.

Quali sono gli altri?

Il primo riguarda l'autonomia, perché condiziona anche gli altri. È evidente cioè che se si è disposti a sacrificare l'autonomia, anche peso e dimensioni si possono contenere. Però, sia chiaro: quando si parla di autonomia va calcolata quella reale, tenendo conto anche di quella necessaria a garantire servizi di bordo, temperatura interna e l'alimentazione di eventuali allestimenti. Il secondo problema riguarda la verifica dell'efficienza della batteria nel corso del tempo: per quanto, cioè, conserverà il 100% della ca-

pacità? Quando e quanta ne perderà? Al momento non lo sappiamo, ma siamo già in grado di calcolare che il fotovoltaico dopo una decina di anni conserva circa il 60% della capacità iniziale.

Però una batteria scarica si può comunque ricaricare.

Sì, ma con quali tempi? La tecnologia attuale non consente di ricaricare nei tempi con cui eravamo abituati a fare rifornimento. Il problema è la densità energetica della batteria. La parte motore, infatti, è perfetta e consente di fare qualunque attività. Le attuali batterie, invece, con la quinta generazione sono riuscite, oltre che a diminuire in parte il peso, anche ad aumentare la densità, ma non di quattro o cinque volte, come sarebbe necessario, ma di circa un 15%. Che è tanto, ma non abbastanza per guidare un cambiamento. Poi è vero che si fanno molti esperimenti e che si ipotizza di utilizzare altre tecnologie, ma con quella attuale esistono limiti oggettivi, che non consentono di andare oltre un certo amperaggio, pena la sicurezza del sistema. E comunque anche l'approccio all'operazione di ricarica non è detto sia quello migliore.

In che senso?

Oggi le batterie trovano posto sul telaio. È una soluzione semistrutturale che funziona in termini di ingombri e di assetto, ma quando si ha necessità di smontare una batteria si è costretti in pratica a buttare tutto. Ricordo, invece, che già diversi anni fa negli Stati Uniti era stato realizzato un sottoscozza sostituibile insieme al pacco di batterie. In pratica, in questo modo sarebbe diventato possibile ottimizzare i tempi di sostituzione utilizzando pacchi di batteria compatibili. E con cambi batteria rapidi diventava possibile fare più soste e contenere autonomia e peso. Ma bisognava lavorare su uno standard e invece si è investito su altro.

Quindi secondo lei il veicolo elettrico è una strada impraticabile?

Assolutamente no. Il veicolo elettrico è una bella cosa. Anzi, sono convinto che per circolare all'interno delle città o anche per la raccolta rifiuti sia perfetto. E addirittura, per mezzi come i ciclomotori – altamente inquinanti se mossi da motori a due tempi – l'opzione elettrica dovrebbe essere addirittura obbligatoria. Insomma funziona se il mezzo e il pacco batterie possono essere tenuti piccoli, se l'autonomia è contenuta in circa cinquantachilometri, se la velocità degli spostamenti è modesta. Contesto invece il fatto che sia indicata come una soluzione buona per ogni esigenza di mobilità e temo anche che possa diventare elitaria, nel senso che soltanto qualcuno potrà permettersela.

Queste obiezioni riguardano la batteria. Non si potrebbe alimentare il motore elettrico con qualcosa di diverso?

Le celle combustibile sono tecnologie interessanti perché producono emissioni praticamente nulle, né costringono a spostare altrove il problema della produzione elettrica, cosa inevitabile con il sistema a batteria. Qui invece creiamo le condizioni per produrre l'idrogeno partendo da fonti energetiche green e poi facciamo in modo che ritorni come acqua combinata con l'ossigeno all'interno della cella. Quindi c'è un consumo di energia all'inizio e un rilascio di energia dopo con un rendimento tra il 40 e il 60%, che è eccellente. Il problema è la complessità e la prospettiva. Al momento attuale cioè non sappiamo quanto duri una fuel cell, quali criticità di manutenzione ponga, per quanto conserverà il proprio rendimento. E per ottenere risposte ci vorranno diversi anni. Poi c'è il costo elevato, che però in prospettiva tramite economie di scala dovrebbe contenersi.

E ricorrere ad altri tipi di carburanti per il motore endotermico?

I biocarburanti possono risolvere il problema soltanto a metà, in quanto contengono le emissioni, ma non le azzerano. Sono molto interessanti, invece, i carburanti sintetici. Perché per produrli tramite reazione chimica si usa la CO₂ prodotta dalla combustione e quindi si ottiene una neutralità di emissioni tramite un processo circolare. In più consentono di continuare a sviluppare motori endotermici partendo da una base di tecnologia molto elevata, di non modificare la rete di distribuzione e teoricamente di rimuovere quelle regimentazioni oggi esistenti nei centri abitati, perché dove si circola di più e si genera maggiore CO₂, si potranno produrre anche più carburanti. Esistono però due limiti: i processi chimici richiedono comunque energia e quindi gli impianti di produzione andrebbero alimentati con energia green; ma soprattutto i costi del sistema sono molto elevati. Si calcola quattro o cinque volte quelli dell'idrogeno.

In conclusione, quale strada conviene seguire?

La novità è che le strade sono tante. E guai a pensare che una possa essere la panacea per tutto. Bisogna invece individuare le tecnologie più adatte in relazione all'utilizzo del veicolo, al peso, alla potenza installata, all'autonomia, alla durata nel tempo.

Camion vuoto?
**Non più! Sono
su Teleroute**



Trova migliaia di offerte di trasporto nazionali e internazionali in pochi secondi



Risparmi fino al 25% dei costi riducendo i viaggi a vuoto con Teleroute



Pagamenti sicuri per i tuoi servizi di trasporto con la Garanzia di pagamento

Meno viaggi a vuoto, più carichi

Più di 85.000 professionisti del settore dei trasporti usano già Teleroute

Scopri il nostro servizio:
www.teleroute.com

IL TEMPO PERDUTO

4,35h

è il tempo che in media un autista trascorre in **attesa del carico/scarico**.

(Districò, database Federtrasporti, febbraio 2022)



4,48h

è il tempo che in media un autista trascorre in **attesa del carico/scarico nel settore cassonato**.

(Districò, database Federtrasporti, febbraio 2022)



58,3%

è la percentuale di autisti con un arco d'**impegno giornaliero superiore alle 11 ore**.

(Districò, database Federtrasporti, febbraio 2022)

54,9%

è la **percentuale di tempo** che, nell'arco d'impegno giornaliero, gli autisti di un veicolo pesante trascorrono **effettivamente alla guida**.

(Districò, database Federtrasporti, febbraio 2022)



47,2%

è la percentuale di conducenti che parte **prima delle 6 del mattino**.

(Districò, database Federtrasporti, febbraio 2022)



34 Km/h

è la **velocità commerciale** media con cui viaggia un camion in Italia avendo a disposizione un arco di impegno di 11,28 ore. In punti della rete infrastrutturale molto congestionati diventa molto inferiore.

(Districò, database Federtrasporti, febbraio 2022)

L'INDENNIZZO DOPO LA FRANCHIGIA

40 euro

è l'importo che viene concesso al vettore **a partire dalla terza ora di attesa** al carico o allo scarico. Le prime due sono considerate di franchigia.

(decreto dirigenziale n.69/2011 e Osservatorio della Consulta per la Logistica)



45 mila euro

era il **costo annuo lordo** di un autista nel 2011, quando venne fissato l'indennizzo dei 40 euro l'ora da pagare oltre le prime due ore di franchigia. Da allora ci sono stati tre rinnovi contrattuali e la somma andrebbe rivalutata di almeno 5 mila euro per ricalibrare di conseguenza i 40.

28,83 euro

è il **costo orario per autista** che venne stimato dall'Osservatorio della Consulta quando nel 2011 calcolò l'indennizzo orario da corrispondere al vettore in attesa. Oggi quel costo è diventato dai 22 ai 25 euro.

(decreto dirigenziale n.69/2011 e Osservatorio della Consulta per la Logistica)



5h

è la quantificazione della **forfettizzazione della franchigia** che alcuni committenti chiedono ai loro fornitori di servizi di trasporto merci di inserire nel contratto, formalizzando di fatto la loro disorganizzazione.

(Uomini e Trasporti)



DI ATTESA

I COSTI DELL'ATTESA

10 milioni
di euro

è il **costo complessivo** delle 4,35 ore di **attesa** calcolate su quasi 83mila giornate lavorative vagliate. In totale si tratta di una dispersione di 331.168 ore di lavoro, **pari a 42 mila giornate di guida**, valutando un costo per autista di circa 50 mila euro l'anno.



3,03 mld

è il **costo dell'improduttività dei veicoli in attesa**, vale a dire l'incremento di cui potrebbe beneficiare l'intero settore dell'autotrasporto rimuovendo i tempi morti al carico e scarico delle merci.

(Centro studi Federtrasporti, 2022)

15%

è l'**incremento percentuale di fatturato** che otterrebbe ogni singolo camion se non dovesse attendere inutilmente al carico e se quindi potesse effettuare un secondo viaggio o portare a termine il primo.

(Centro studi Federtrasporti, 2022)

50%

è la percentuale di **autisti che dichiara** di provare nel corso dell'attesa **un fastidio** generato dal non sapere quando riuscirà a rientrare a casa.

(Uomini e Trasporti, sondaggio on line, febbraio 2022)



68,5%

è la percentuale di **autisti** che dichiara di provare nel corso dell'attesa al carico un **senso ansia** determinato dall'impossibilità di non riuscire a effettuare una consegna o un ritiro nei tempi previsti.

(Uomini e Trasporti, sondaggio on line, febbraio 2022)



LE CAUSE DELL'ATTESA



85%

è la percentuale di **consegne** che si concentrano nella fascia oraria compresa **tra le 6 e le 12 del mattino**.

(ECR Italy)

21%

è la percentuale dei centri di distribuzione **aperti** anche **nel pomeriggio**.

(ECR Italy)



6-7h

è il **tempo di apertura medio** dei centri di distribuzione, dei depositi portuali e in generale dei magazzini di carico e scarico.

(ECR Italy e Centro Studi Federtrasporti, 2021 e 2022)



In Italia per caricare o scaricare un camion è necessario attendere. E tanto. Quanto, però, non lo si sapeva in maniera precisa fino a quando il Centro Studi Federtrasporti, elaborando i dati del proprio database Districò, basati su 82.792 giornate lavorative di operatori delle imprese associate, ha appurato che ogni giorno l'orologio dell'autotrasporto gira inutilmente per 4 ore e 35 minuti, trascorsi nell'attesa di caricare o scaricare un camion. Ovviamente è un dato frutto della media di tutti i settori, del trasporto container in cui l'attesa è inferiore di una decina di minuti (4,25 ore), del

cassonato dove al contrario sale di 13 (4,48 ore), del cisternato dove praticamente rimane nella media generale (4,34 ore). In pratica, è come cioè se ogni giorno qualcuno andasse a lavorare alle 8 del mattino e fino a mezzogiorno e mezzo trovasse la porta dell'ufficio chiusa. O se preferite, è come se un dentista vi desse un appuntamento per un'otturazione alle 9, ma vi facesse poi accomodare in poltrona soltanto alle 13.35. Con il rischio che se all'una la sua segretaria stacca per la pausa pranzo e quindi l'ufficio chiude, lo slittamento potrebbe diventare anche molto più lungo. Voi come reagireste?

7.1.1 L'IMPEGNO DEGLI AUTISTI

settore	inizio	fine	impegno	guida	% guida su impegno	attese	altre pause	km medi giorno	giornate analizzate
Tutti	06:13	17:42	11:28	06:18	54,89%	04:35	00:35	383,61	82.792
Cassonato	05:58	17:54	11:56	06:32	54,75%	04:48	00:36	414,00	8.058
Cisternato	06:16	17:45	11:29	06:19	55,01%	04:34	00:36	369,50	68.349
Container	06:19	17:23	11:04	05:52	53,01%	04:25	00:47	373,00	5.438
Altro	06:18	17:49	11:31	06:29	56,30%	04:33	00:29	-	947

Districò 2022, Federtrasporti



Diciamo subito che l'autotrasporto non reagisce, non seleziona cioè i propri committenti in base all'efficienza, ma li prende così come sono, anche se spesso forniscono un'occasione di profitto molto più contenuta rispetto a quanto non sembri. Per la semplice ragione che il tempo, compreso quello dell'attesa, ha un costo. Ma come calcolarlo? L'operazione non è facile anche perché i fattori da prendere in considerazione sono di varia natura. Il primo riguarda il conducente, un dipendente pagato da un'azienda per svolgere un lavoro che non riesce a condurre con ritmi propri, ma deve adeguarsi a quelli, in buona parte inconcludenti, imposti da altri. Il dispendio, in questo caso, può essere calcolato in due modi, ma arrivando tendenzialmente alle stesse conclusioni. Il primo modo, quello più facile, è di prendere in considerazione il costo orario speso per un autista, vale a dire intorno ai 25 euro, e moltiplicarlo per il tempo in cui questi rimane praticamente inattivo. Alla fine, soltanto rispetto al campione di quasi 83 mila giornate, si ottiene una cifra superiore ai 9 milioni di euro.

Il secondo è quello che trasforma il monte complessivo delle ore attese al carico in giornate lavorative. In questo modo le 331.168

ore di lavoro rimaste inattive corrispondono a 42 mila giornate di guida di 8 ore giornaliere (un po' di più delle 47 settimanali fissate nel contratto). In pratica, è come se 150 conducenti – escluse le domeniche e i 30 giorni di ferie – stessero fermi per un anno di seguito pur essendo pagati per lavorare. Se si tiene conto che ogni autista costa in media intorno ai 50 mila euro l'anno (stima, come vedremo, in difetto), anche in questo caso il costo totale dell'inattività dei dipendenti si avvicina ai 10 milioni di euro.

Il calcolo è riferito al campione preso in considerazione dal Centro Studi Federtrasporti. Per avere un'idea di quale peso possa gravare sull'intero settore, bisogna tener presente che in Italia operano all'incirca 350 mila autisti, ma soprattutto che per le aziende di autotrasporto per cui operano il loro costo può arrivare ad assorbire circa il 40-45% del fatturato complessivo. In ogni caso chi si volesse misurare nel calcolo finale deve tener presente che non tutti gli autisti vengono resi inattivi dall'attesa al carico, giacché molti settori merceologici non sono interessati dal fenomeno. Con un qualche approssimazione il Centro Studi che ha condotto l'analisi ha valutato che l'inattività forzata superiore alle due ore interessa mediamente il 45% delle giornate lavorative.

Ma non è tutto. Anzi, il costo dell'autista pagato inutilmente è forse inferiore a quello generato da altri fattori. Perché se mentre il personale dipendente resta inattivo, c'è un altro bene strumentale a vedere sprofondare la propria produttività. Parliamo del camion, il cui costo, cumulato a quello dell'allestimento, può variare dai 140 mila ai 200 mila euro (una forchetta tenuta molto larga non soltanto in ragione delle diverse tipologie di trattori e motrici, ma soprattutto dal tipo di allestimento, che va dal telaio nudo per trasportare container alle autocisterne). Per ripagare questo investimento il camion deve poter viaggiare e quindi fatturare; se rimane fermo queste due condizioni seguono la stessa sorte.

In media, un camion riesce a fatturare intorno ai 140 mila euro all'anno, cifra variabile in relazione ai settori merceologici in cui opera. Senza le attese, senza quel disordine logistico in cui non si riesce quasi mai a far incontrare la merce con il camion in tempi ragionevoli, questa cifra potrebbe aumentare in modo considerevole. Attendere 4,35 ore, infatti, può comportare l'insofferenza del destinatario della merce, che magari finisce per imputare al trasportatore quel reiterato ritardo e, nei casi più eclatanti, lo induce a rivolgersi a un altro fornitore di servizi.

Ma soprattutto il camion rimasto in attesa perde l'appuntamento con il secondo viaggio della giornata o, addirittura, è costretto a rinviare il completamento del primo viaggio al giorno dopo. Da un punto di vista organizzativo equivale a un trambusto di non poco conto, perché i calendari elaborati dall'ufficio traffico diventano improvvisamente carta straccia: vanno rielaborati e nuovamente comunicati all'autista nella speranza di non dover concedere ulteriori repliche. Senza considerare che molto spesso il grave



L'ATTESA GENERA...

- **Impiego inutile e improduttivo di personale**
- **Mancato utilizzo di strumenti produttivi, quali il veicolo**
- **Cancellazione della pianificazione dei viaggi e necessità di rimodellarla**
- **Rischio di saltare il viaggio predisposto per il ritorno e di doverlo affrontare vuoto**
- **Rischio di dover far scivolare un carico direttamente al giorno successivo**
- **Rischio di perdere il cliente in attesa di uno scarico, slittato al giorno successivo**

ritardo accusato nel primo viaggio comporta un ritorno a vuoto e la necessità di spostare il secondo in un giorno successivo. Altra perdita secca non indifferente.

Le strutture più organizzate, laddove il primo viaggio sia stato fortemente ritardato e il successivo ricarico è previsto a una distanza considerevole dallo scarico precedente, provano a riposizionare il secondo viaggio contenendo la tratta in 150-200 chilometri. In ogni caso bisogna richiedere gli straordinari agli uffici traffico. Senza considerare che l'autista deve comunque fare i conti con le proprie ore di guida e di riposo. Il Centro Studi Federtrasporti, al riguardo, ha verificato come, spesso proprio per far fronte all'attesa, le registrazioni dei tachigrafi si riempiono di simboli di «volanti» e di «lettini» (riferiti rispettivamente al tempo di guida

e a quello di riposo), mentre sono abbastanza rari i martelletti indicanti l'attesa consumata durante le operazioni di carico e scarico. In qualche caso potrebbe anche essere la conseguenza di una distrazione, visto che quando si spegne il quadro, il cronotachigrafo passa in automatico sul lettino e quindi il conducente dovrebbe, prima di girare la chiave, ricordarsi di passare sui martelletti. Ma più probabilmente appare come uno stratagemma funzionale a conservare una qualche operatività e a liberare il tempo successivo all'attesa al carico di ulteriori riposi imposti dalle normative. Stratagemma comunque rischioso perché espone sia a sanzioni (modeste, a dire il vero: 52 euro), sia al rischio, nel caso in cui si verifichi un incidente, che l'Inail non riconosca il diritto a una copertura assicurativa.

Per far fronte a un tale stravolgimento qualche azienda si è attrezzata. Il Cacif di Follonica (Grosseto), per esempio, si è dotata di un piazzale non troppo distante dal suo principale punto di carico, in cui sta realizzando bagni e docce a uso degli autisti e qualche stanza a uso foresteria, nel caso in cui l'attesa costringa a rinviare l'operazione al giorno successivo.

Rimane comunque la domanda: quanto riuscirebbe a fatturare in più un camion se non dovesse sopportare le lunghe attese e potesse quindi lavorare, per così dire, a tempo pieno? Le stime

di Federtrasporti al riguardo parlano di circa un 15%. Per capire quanto possa valere in termini monetari questa percentuale, va tenuto conto che il fatturato complessivo dell'autotrasporto si aggira intorno ai 45 miliardi di euro. Il Centro Studi ha escluso dal calcolo tutti quei settori che non sono interessati dal fenomeno o lo sono in misura marginale (perché – per fortuna – esistono pure quelli) e quelli in cui comunque le lunghe distanze consentono di ammortizzare meglio l'attesa. Nel senso cioè che se rispetto a una tratta di 200 chilometri, percorribili tra le 2,5 e le 3 ore, si attendono in complesso 8 ore (4 al carico e altrettante allo scarico) il peso dell'improduttività diventa molto maggiore, rispetto a tratte di 800 o 1.000 chilometri. *Uomini e Trasporti*, per esempio, ha interrogato on line un centinaio di autisti-lettori e nel 33,3% dei casi hanno risposto che rimangono in attesa al carico per un tempo inferiore alle 2 ore. E quindi non andrebbero integrati nel costo dell'improduttività.

Ecco perché, sommando tutti i diversi settori in cui la problematica «attesa» è inesistente o per lo meno contenuta a meno di due ore, si è arrivati a escludere dal computo circa il 55% dei trasporti merci stradali. Il rimanente 45% è espressione di un fatturato di poco superiore ai 20,25 miliardi che quindi, sgravato dalle attese, potrebbe incrementare di 3,03 miliardi di euro.

7.4. IL TEMPO IN CUI L'AUTISTA NON TOCCA IL VOLANTE

Al di là dei costi, rimane un dato disarmante: tutti quei dipendenti che nei contratti collettivi sono qualificati come «personale viaggiante», nella realtà si comportano come «personale attendente», giacché di media trascorrono in viaggio appena la metà della loro giornata lavorativa. Per la precisione il 54,9% del tempo, vale a dire 6 ore e 18 minuti in un arco d'impegno di 11 ore e 28 minuti. Le restanti 5 ore e 10 se ne vanno in piccola parte (35 minuti in media) per mangiare o per consumare altre pause, ma il grosso, pari appunto alle ricordate 4 ore e

35, lo assorbe l'attesa. Quella che si consuma davanti a un magazzino, a un deposito, in fila in un porto o in un centro di distribuzione della GDO, per riuscire a caricare o a scaricare il camion. E se è vero che in ogni caso i tempi richiesti dalle operazioni necessarie a riempire il veicolo non potranno mai essere azzerati e anzi, molto spesso coinvolgono direttamente l'autista (senza che gli sia corrisposto un compenso aggiuntivo per questo ulteriore onere sopportato), è anche vero che un periodo di attesa o di attraversamento così lungo finisce per creare disfunzioni a catena a tutti i livelli.



L'ATTESA È GENERATA DA...

- **Errata pianificazione degli spazi di magazzino, che non si liberano contrariamente a quanto si era calcolato**
- **Fasce orarie di apertura di depositi e magazzini troppo ristrette**
- **Appuntamenti per il carico/scarico fissati non a ora ma a giorno (con conseguente rischio di arrivare tutti insieme)**
- **Lungaggini e burocrazie gestite ancora con tecniche manuali e cartacee**
- **Lungaggini dovute al dover cambiare continuamente i raccordi di collegamento delle cisterne**



7.4.1 GLI ORARI DI PARTENZA DEL CAMION

dalle 00	dalle 1:00	dalle 2:00	dalle 3:00	dalle 4:00	dalle 5:00	dalle 6:00	dalle 7:00	dopo le 8:00	giornate analizzate
alle 1:00	alle 2:00	alle 3:00	alle 4:00	alle 5:00	alle 6:00	alle 7:00	alle 8:00		
1,04%	0,72%	1,16%	2,97%	13,08%	28,05%	33,35%	15,91%	3,72%	30.814

7.4.2 L'ARCO D'IMPEGNO DELL'AUTISTA

< 7 ore	tra 7 e 8h	tra 8 e 9h	tra 9 e 10h	tra 10 e 11h	Tra 11 e 12h	Tra 12 e 13h	Tra 13 e 14h	Tra 14 e 15h	n.r.	giornate analizzate
7,70%	3,50%	5,10%	7,90%	11,50%	14,60%	17,20%	14,30%	12,20%	6,00%	29.123

Districò 2022, Federtrasporti

L'attesa ha un costo, ma le problematiche che pone passano comunque da quell'interfaccia obbligata che è l'autista. Perché alla fine è lui che, a prescindere dal fattore tempo, rimane per lunghe ore in attesa, senza sapere il perché, senza che qualcuno gli fornisca una giustificazione, senza che a fronte del disservizio gli venga fornito un contraltare, una sala d'attesa – diciamo così – in cui rendere meno gravoso quell'inutile bolla temporale. Anzi, al contrario spesso gli viene pure negato, a maggior ragione da quando la pandemia ha eccitato le diffidenze, l'uso dei servizi igienici o delle macchine distributrici di bevande.

Per certi versi può essere interpretato come uno dei fattori che fanno perdere la motivazione anche ai pochi ormai che, per indole o per passione (trasmessa dai padri), sarebbero intenzionati a salire in cabina come ipotesi lavorativa. Più in generale è l'ulteriore e più fastidioso aggravio di una professione oggettivamente difficile. Lo dicono i numeri.

Districò, il database di Federtrasporti, fornisce al riguardo una fotografia molto nitida: dall'analisi di 30.814 giornate lavorative emerge che la maggior parte dei conducenti (il 61,40%) parte tra le 5 e le 7 del mattino, ma c'è anche un 18,97% che mette in moto il camion prima delle 5. L'arco d'im-

pegno supera nel 58,3% delle giornate le 11 ore e nel 12,20% arriva al limite delle 15. E molto di questo tempo esorbitante, non contemplato in altre professioni, viene sprecato come detto in attesa.

Con quali conseguenze sulla qualità della loro vita? *Uomini e*

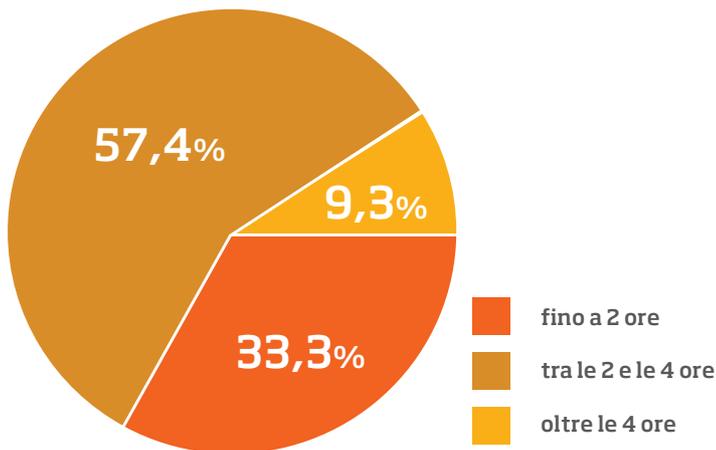
L'ATTESA GENERA NELL'AUTISTA...

- Difficoltà a relazionarsi con l'ufficio traffico per ripianificare i viaggi
- Stress per dover ricalcolare i tempi di guida
- Ansia di recuperare che porta a consumare i riposi durante il carico
- Senso di inutilità per non ricevere spiegazioni
- Frustrazione per essere trattato senza troppa considerazione
- Senso di indeterminatezza per non sapere quando poter rientrare a casa
- Una ritardata partenza e quindi il rischio di non trovare spazi adeguati in area di sosta
- Esposizione a costi maggiori

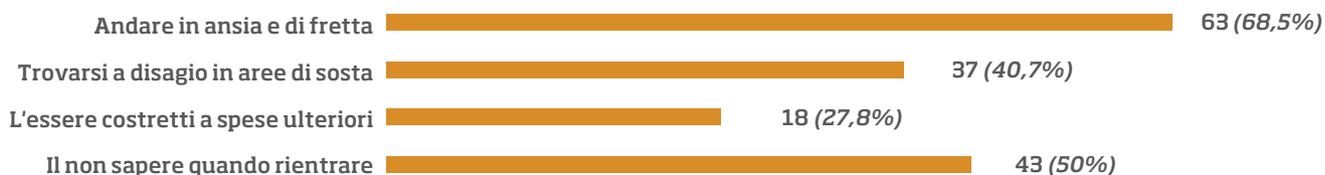


7.5.1 LE RISPOSTE DEGLI AUTISTI AL NOSTRO SONDAGGIO

Qual è il tuo tempo medio di attesa per le operazioni di carico e scarico della merce?



Quali sono le conseguenze peggiori causate dalle lunghe attese al carico/scarico?



7.6.

ALLA RICERCA DELLE RAGIONI DEL TEMPO PERDUTO

Cosa c'è dietro all'attesa? Quali sono le ragioni delle lungaggini? Cosa accade all'interno dei magazzini mentre un camion è fuori aspettando di poter essere caricato? L'elenco delle cause è lungo e variegato, seppure alcune appaiono figlie di specifici segmenti, altri più impattanti sull'intero sistema.

Spesso l'attesa è figlia di un errore di programmazione, di appuntamenti dati nella previsione di avere già disponibile la merce da caricare, senza che poi tale condizione si concretizzi veramente. Spesso dipende dallo scarso ricorso agli slot e al conseguente affidarsi ad appuntamenti dati in giornata e non in riferimento a un'ora precisa, tale per cui chi prima arriva scarica e gli altri restano in coda senza sapere quando effettivamente andranno a scaricare. Spesso ad aggravare una situazione già difficile c'è un lassismo da parte di chi sta dall'altra parte, che si concede interminabili pause pranzo o arriva a impiegare anche 45 minuti per un cambio turno (è quanto accade nel porto di Genova).

E spesso succede che pure in contesti in cui è stata introdotta l'in-

novazione digitale dello slot, alla fine non funziona bene. Perché dietro resta comunque un algoritmo che governa la giostra. E se l'algoritmo ha calcolato che un determinato quantitativo di merce sarebbe stata venduta ma così non è accaduto, il relativo spazio in magazzino rimane occupato e quando il camion arriva per scaricare la merce che avrebbe dovuto riempirlo, tutto si ingolfa. Ma il problema principale è che il tempo di accettazione di tutti i quantitativi di merce in circolazione è troppo ridotto. È come cioè se si volessero smaltire 120 pratiche al giorno tramite un ufficio che riesce a gestirne 15 in un'ora e rimane aperto soltanto per 4 ore. Sarebbe sufficiente portare a 8 ore l'orario di apertura e tutto filerebbe liscio. Cosa significa fuor di metafora?

Significa che mentre all'estero i principali centri di traffico – a partire dai grandi porti del Mare del Nord – rimangono aperti per 20 ore al giorno e in qualche caso non chiudono mai, in Italia gli orari di apertura durano 5, 6 al massimo 7 ore, spesso per 4 giorni alla settimana (in quanto il venerdì vige per molti la mezza giornata). La situazione peggiore fino a qualche anno fa – ma in diversi con-



testi persiste ancora oggi – è quella che si registra nei centri della Grande Distribuzione, dove soltanto un magazzino ogni cinque resta aperto oltre le 13. Poi, tutti a casa. Una situazione letteralmente ingestibile e in qualche caso aggravata da comportamenti poco trasparenti (gli autisti parlano di centri in cui esiste un doppio criterio per l'accettazione: quello dedicato a chi si carica o scarica da solo, previo "noleggio" del carrello elevatore e quello adottato per chi si affida alle cure di normali magazzinieri), seppure molto migliorata con l'adozione dei ricordati slot di carico, da prenotare ovviamente per tempo rispetto a un'ora rigidamente indicata (chi ritarda oltre i 15 minuti spesso perde il turno). Il sistema in genere, tranne qualche eccezione, funziona (i tassi di prenotazione raggiungono mediamente l'85-90%) anche perché privilegia chi si prenota. E chi non lo fa, quant'anche arrivasse prima di un prenotato, deve cedere il passo.

Ancora più complicato, infine, è il flusso dei veicoli in quei settori in cui il carico effettuato va scaricato in contesti basati su una rigida programmazione. Si consideri per esempio il settore della

distribuzione carburante, dove bisogna mettere d'accordo le code accumulate nei depositi con gli orari di apertura delle aree di servizio. Risultato? Il numero di autobotti in circolazione è pressoché costante nell'arco della settimana, ma il venerdì si impegna perché i depositi sono praticamente tutti chiusi (con qualche contenuta eccezione), mentre le aree sono normalmente aperte. Di conseguenza i carburanti per rifornirle vanno caricati il giorno prima. Un sovraccarico sul traffico veicolare che si potrebbe evitare se soltanto qualche deposito in più rimanesse aperto al sabato.

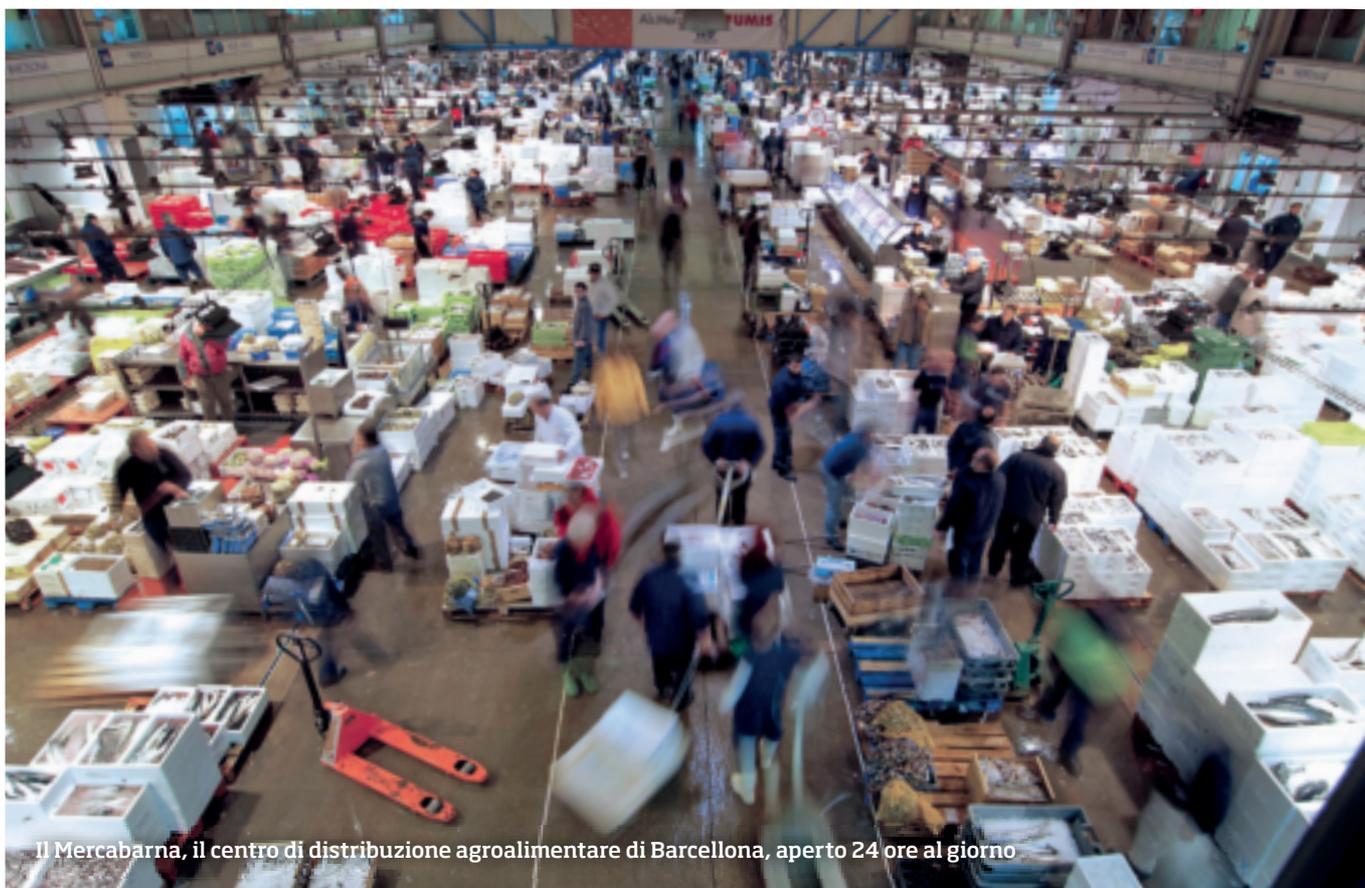
Non stupisce quindi la provocazione lanciata dal presidente di Federtrasporti, **Claudio Villa**: «lo sarei disposto a rinunciare a qualche punto percentuale della tariffa in cambio di un allungamento delle finestre temporali di apertura di depositi e magazzini. Se potessimo caricare e, quindi, riorganizzare l'attività con due o tre ore in più riusciremmo a essere più produttivi e a recuperare ampiamente una tariffa appena appena ridotta. Ma l'intero sistema ne trarrebbe grande giovamento».

Già, «l'intero sistema». Abbiamo fatto cenno a come l'attesa mini l'operatività di un lavoratore pagato per svolgere precise mansioni e riesca a realizzarle in maniera più rallentata. Stessa cosa accade negli uffici traffico per riprogrammare i calendari di viaggio e adeguarli ai tempi morti. Agli stravolgimenti che tutto ciò comporta rispetto alla capacità dell'autista di rispettare i tempi di guida e di riposo. Alla mancata produttività di un camion, che fattura soltanto quando si muove e non quando invece rimane fermo per troppo tempo. Ma, a ben guardare, tutto questo diventa un handicap per l'intero sistema economico del Paese per il semplice motivo che su ogni oggetto prodotto o coltivato al suo interno, così come su ogni materia prima o componente che, seppure proveniente da oltre frontiera, viene poi lavorata nel territorio nazionale, si stratifica un fardello, un handicap logistico che ha un valore di segno negativo. Esempio un'inchiesta realizzata da *Uomini e Trasporti* una decina di anni fa, ma ancora tristemente attuale. Di fatto metteva in parallelo due carichi di arance, uno in partenza da Agrigento, l'altro da Murcia in Spagna. Il primo richiedeva 36 ore di tutto-strada e una tariffa di 1.500 euro per giungere a Milano e 48 ore e 3.000 euro per salire fino a Bruxelles. Il secondo in poco più di 8 ore e 900 euro arrivava a Barcellona, in 36 ore e 2.350 euro si recava nella capitale belga. A garantire all'arancia iberica questo imbattibile vantaggio competitivo era il Mercabarna, grande centro di distribuzione sito a Barcellona che, disponendo di un'area di 90 ettari con 550 mila m² di magazzini refrigerati, riesce a caricare 14 mila veicoli ogni giorno, per 24 ore al giorno. Esattamente l'opposto di quanto accade in Italia, dove i centri analoghi sono aperti

per un tempo corrispondente a un quarto rispetto a quello spagnolo. Tutto questo fa emergere contraddizioni evidenti. L'Italia ha un'economia che negli ultimi anni si è fortemente aggrappata all'export e una spinta decisiva alle esportazioni è venuta proprio dal trasporto merci su strada. Anzi, è questo l'unico ambito in cui il trasporto terrestre non ha dovuto indietreggiare, costretto dai minori costi o dalla maggiore efficienza di organizzazioni straniere. Ciò che manca, cioè, è proprio la capacità del sistema logistico nazionale di tenere il passo con gli altri paesi. Prova ne sia che l'Italia è solo al 19° posto nel *Logistics Performance Index* della Banca Mondiale. Questo indice, introdotto nel 2007 per valutare la competitività di un sistema logistico a livello internazionale e macroeconomico, prende in considerazione sei fattori:

1. l'efficienza delle dogane e delle operazioni di sdoganamento merci;
2. la qualità delle infrastrutture usate per i trasporti;
3. la facilità nel pattuire prezzi di spedizione competitivi;
4. la qualità dei servizi logistici di spedizione e intermediazione doganale;
5. l'abilità di tracciare e rintracciare le consegne;
6. la puntualità dell'arrivo della merce spedita entro la finestra temporale preventivata.

L'Italia si trova indietro non soltanto rispetto a Giappone, Stati Uniti ed Emirati Arabi Uniti, ma anche a un lungo elenco di paesi europei, che peraltro guidano la classifica. In particolare, meglio di noi, nell'ordine fanno: Germania (1), Svezia (2), Belgio (3), Austria (4), Paesi Bassi (6), Danimarca (8), Regno Unito (9), Finlandia (10), Svizzera (13), Francia (16) e Spagna (17).



Il Mercabarna, il centro di distribuzione agroalimentare di Barcellona, aperto 24 ore al giorno

È evidente che i problemi della logistica nazionale non dipendano esclusivamente dalle lungaggini al carico e allo scarico, ma sicuramente un qualche impatto lo provocano. Ugualmente frenanti sul settore sono le disfunzioni prodotte dai deficit del nostro sistema infrastrutturale. In questo ambito esistono dati puntuali, seppure risalenti a qualche anno fa. Ne abbiamo scelti tre.

Il primo: il ministero delle Infrastrutture in uno studio dal titolo evocativo (*Connettere l'Italia, 2017*) ha calcolato che il deficit di competitività del nostro sistema logistico-infrastrutturale costa 40 miliardi di euro all'anno.

Il secondo: la Sace, società del gruppo Cassa Depositi e Prestiti, ha valutato che proprio il gap infrastrutturale esistente rispetto ad altri competitori europei – evidentemente meglio forniti al riguardo – ci fa perdere 70 miliardi di euro di export ogni anno («Rapporto Export 2018»).

Il terzo: la Commissione europea ha stimato che ogni anno (quello preso in considerazione era comunque il 2017) gli Italiani trascorrono mediamente in situazioni di congestionamento 38 ore, a fronte di una media europea che si ferma a 30 ore.

Quali conseguenze determinano questi nodi per l'autotrasporto? La risposta più tangibile è anche evidente: lo rallenta. E una prova in tal senso deriva dalla stessa analisi condotta dal Centro Studi Federtrasporti rispetto ai tempi di attesa. Perché se si legge tra le righe, appare evidente come ogni giorno in media in 11,28 ore (vale a dire il tempo di impegno medio di un autista) un camion riesca a percorrere appena 383,61 chilometri. Tutto ciò significa che la sua velocità commerciale, quella cioè che tiene conto dell'intero quantitativo di tempo in cui è impiegato per coprire una distanza, inclusivo anche di tempi accessori e di soste, è mediamente inferiore ai 34 km/h. Come sempre c'è qualche settore che fa meglio e



60,89 Km/h
la velocità media
dei camion in
movimento



33,45 Km/h
la velocità media
di un camion nell'arco
di impegno quotidiano

altri che fanno peggio (il cisternato, per esempio, si ferma a 32,72 km/h, mentre il cassonato arriva ai 35,2), ma con scarti tutto sommato contenuti. Ma a rallentare questo tempo incide moltissimo l'attesa al carico e scarico. Perché se invece del tempo di impegno ci si concentra sul tempo di guida e si calcola quindi la velocità media con cui il camion riesce effettivamente a viaggiare quando è in



movimento il numero cresce, perché quei 383,61 chilometri vengono coperti in 6,18 ore di guida e quindi con una velocità media inferiore ai 61 km/h.

Il problema sorge quando l'attesa si stratifica con i nodi e gli imbusti della rete, perché in quel caso il lungo tempo di impegno che "brucia" nell'attesa si somma con quello che il camion rimane in coda lungo le strade. Con il risultato che laddove una missione di trasporto contempra l'attraversamento di uno dei tratti della nostra rete tradizionalmente congestionati la velocità media dai 61 km/h tende a dimezzarsi e quella commerciale segna un ritmo più congeniale a una lumaca che a un mezzo pesante.

Traduciamo il tutto numericamente.

Prendiamo per esempio il caso di un camion che parte dalla pro-

vincia di Grosseto per recarsi a Genova. La sua velocità media sprofonda in appena 48,7 km/h a causa del tratto ligure, mentre quella commerciale si rimpicciolisce in uno striminzito 26,7 km/h.

Un altro dato importante che emerge è relativo al raccordo autostradale tra A14 e A1 (tra Castel San Pietro e Casalecchio, all'altezza di Bologna). Lungo questo raccordo, che corre parallelo lungo la tangenziale del capoluogo emiliano, la velocità media dei camion «radiografati» da Districò è di 46,3 km/h. Di conseguenza, i tanti che si trovano ogni giorno a transitare da Bologna in viaggio da nord a sud e viceversa devono fare i conti con questo freno alla propria velocità. Non a caso LegaCoop ha stimato che soltanto per attraversare Bologna il trasporto merci spende ogni anno un sovracosto di 500 milioni di euro.

7.9.

QUANTO RIPAGANO, QUANDO RIPAGANO, I 40 EURO

Le attese generano costi di varia natura. Esse però un indennizzo, reso operativo con decreto dirigenziale n.69/2011, seppure previsto dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (comma 5, articolo 6-bis), e quantificato dall'Osservatorio della Consulta per la Logistica in 40 euro per ogni ora da riconoscere a partire dalla terza attesa, in quanto le prime due sono considerate di franchigia.

Tale franchigia decorre dal momento di arrivo del vettore al «luogo» di carico o di scarico, inteso come l'ambito territoriale presso il quale si svolgono le procedure dedicate all'accettazione documentale, da non confondere con il «punto» di carico o scarico inteso come la postazione all'interno del luogo di carico o scarico presso cui avvengono fisicamente le operazioni.

Il vettore deve certificare l'orario di arrivo e l'orario di inizio delle operazioni di carico e scarico tramite documentazione rilasciata alternativamente dal mittente, dal destinatario, dal caricatore, o da un loro incaricato, ovvero, in mancanza da altro soggetto addetto a sovrintendere le operazioni di carico o scarico. Nel caso in cui il vettore arrivi al luogo di carico o scarico in anticipo rispetto all'orario indicatogli per iscritto dal committente prima della partenza, la franchigia decorre dall'orario indicato dal committente stesso.

Qualora non sia possibile acquisire tale certificazione, il vettore può comprovare gli orari tramite la registrazione del cronotachigrafo o di altra documentazione idonea.

La franchigia di 2 ore non comprende il tempo necessario allo svolgimento delle operazioni di carico o scarico, né i tempi di attesa durante i periodi di inattività del mittente o del destinatario qualora detti periodi di inattività siano segnalati nelle indicazioni scritte fornite al vettore prima della partenza.

L'indennizzo non può essere richiesto anche quando il superamento della franchigia avvenga per cause a lui imputabili; quando non ha messo a disposizione il veicolo per le operazioni di carico; quando non osservi le indicazioni del committente circa il luogo e l'orario delle operazioni di carico o scarico o quelle sulle modalità e sull'orario di accesso dei veicoli ai punti di carico o sca-

rico, se tali punti non coincidano con i luoghi di carico o scarico.

Salvo diverse pattuizioni scritte tra le parti, al fine della corresponsione dell'indennizzo il vettore deve inviare al committente, entro 30 giorni dall'evento, comunicazione scritta riguardante il superamento dei termini di franchigia, completa della richiesta documentazione.

Un meccanismo non semplice, ma comunque in grado di alleggerire il peso economico subito dalle attese. Prendendo infatti come base le 4,35 ore attese ogni giorno, il vettore potrebbe farsi pagare per le 2,35 ore fuori franchigia, la cifra di 94 euro. E nell'arco di un anno potrebbe maturare un credito molto interessante.

L'avvocato **Massimo Campailla**, nell'intervista a pagina 101, ricorda a tal proposito il caso di un'azienda pugliese che, a fine rapporto, si decise ad agire contro il suo committente e a quello scopo si fece conteggiare il dovuto. Venne fuori un credito di circa 400 mila euro, anche se poi la causa non si fece, in quanto il vettore trovò un accordo con il committente.

Si tratta, evidentemente, di un caso limite in cui le attese si sono ripetute costantemente nel tempo e il rapporto tra committente e vettore si era già interrotto. Ma aiuta comunque a individuare una delle ragioni per cui si fatica a richiedere il credito accumulato. L'autotrasportatore, cioè, nutre spesso il timore di provocare la suscettibilità del committente e quindi di indurlo a rivolgersi ad altro fornitore. O magari teme di sporcare la sua immagine, in quanto sembra assodato che, soprattutto nei settori più concorrenziali, il vettore non richiedente indennizzo sia preferito rispetto a chi invece lo pretende.

Poi ci sono i problemi legati al tempo e al luogo da individuare come momento di inizio per calcolare l'attesa. Rispetto al tempo, infatti, quando mancano gli slot in cui si individua l'ora di consegna della merce, accade spesso che i caricatori o i destinatari non forniscano un orario preciso di carico o di scarico di riferimento. Di conseguenza diventa complicato stabilire il momento in cui scatta l'attesa. Rispetto al luogo, invece, ci sono contesti, come i porti, in cui magari l'attesa inizia già prima dell'ingresso. Ma a quel punto la lungaggine a chi va imputata? E quindi da chi farse-

la indennizzare?

Spesso poi, molti trasportatori segnalano di mettersi d'accordo con i committenti prima di iniziare il rapporto. In pratica, in sede di trattativa, premono per includere nel contratto un tempo di franchigia superiore, che viene fatto lievitare a 3 ore o, nei casi limite, fino a 5 ore. Una previsione contrattuale che se per un verso li mette al riparo da eventuali richieste di indennizzo, dall'altra certifica la loro disorganizzazione, in quanto ammettono in un atto scritto l'incapacità di garantire lo svolgimento di un'operazione dovuta in un lasso di tempo ragionevole.

Infine, c'è la questione legata all'ammontare stesso dell'indennizzo. La quantificazione dei 40 euro avvenne più di 11 anni fa e adesso per molti versi non risponde più a realtà. Nel 2011, infatti, si giunse a quantificare i 40 euro avendo presente un costo orario del veicolo di 18,90 euro e un costo orario del conducente di 20,83 euro. In totale 39,73 euro, arrotondati a 40. Però, se il prezzo dei veicoli è lievitato in oltre 10 anni di almeno il 20-25% e di conse-

guenza anche il loro costo orario, il costo annuo dell'autista preso come base per calcolare quello orario era allora di 45 mila euro lordi, trasferte comprese. Nel frattempo, ci sono stati tre rinnovi contrattuali, l'ultimo dei quali esclusivamente economico. Oggi cioè un autista costa mediamente, dicono le imprese, più di 50 mila euro all'anno, ma il Comité national routier francese (CNR) già nel 2018 lo fissava per il trasporto internazionale a 55.055 euro, mentre Contship nel 2019 lo quantificava in 57.750 euro. È vero che gli internazionali sono i conducenti meglio pagati (soprattutto grazie alle indennità di trasferta), ma se si tiene conto che le tabelle dei costi chilometrici (datate novembre 2020) del ministero per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibili fissano le trasferte in 7 mila euro, basta togliere questa cifra dalle stime di costo citate per capire come i 45 mila euro su cui nel 2011 è stato calcolato il costo orario di un conducente siano state ampiamente superate.





L'AVVOCATO E PROFESSORE

Massimo Campailla, professore di diritto dei Trasporti, Unife

«L'ATTESA, UN CREDITO MATURATO E NON RISCOSSO»

«Forse, piuttosto che continuare a condurre battaglie orientate sulle tariffe, per l'autotrasporto potrebbe essere più opportuno cambiare terreno di confronto e pretendere maggiore efficienza da parte di chi carica e scarica merci, in modo da riuscire a far muovere i camion in modo più proficuo e aumentare così la redditività». Mette il dito nella piaga **Massimo Campailla**, professore di diritto dei Trasporti e della Logistica all'Università di Ferrara e senior partner dello studio legale Zunarelli. Sono anni, infatti, che lamenta il fatto che l'autotrasporto italiano, quale parte debole di un rapporto contrattuale, ha sempre beneficiato di una copiosa normativa di tutela, «senza riuscire mai a utilizzarla a proprio vantaggio, rimanendo invece aggrappato a un confronto con le altre parti sociali orientato per lo più a un miglioramento delle tariffe». Poi, però, se si vanno a scorrere i dati del Centro Studi Federtrasporti ci si accorge che un autista riesce a guidare quotidianamente circa il 55% delle ore di impegno, anche perché rimane in attesa al carico per più di 4,30 ore. In pratica – ragiona Campailla – è come se, ogni giorno, iniziasse a guadagnare nel pomeriggio, relegando la mattina alla totale inattività.

Come si esce da questa condizione?

Io guardo alle normative. E nel nostro ordinamento esiste una norma che concede al vettore un indennizzo di 40 euro l'ora nel caso in cui l'attesa per il carico e lo scarico sia superiore al periodo di franchigia di due ore. Ora è vero che in alcuni contesti, come per esempio i porti, potrebbe anche essere difficile imputare a un interlocutore specifico la responsabilità di aver prodotto l'attesa. Ma in altri, come per esempio la GDO, sembra molto più facile. Invece, in tanti anni (il decreto legislativo che ha previsto il principio è il 286/2005, attuato con decreto Dirigenziale n. 69 del 24 marzo 2011, ndr) non mi è mai capitato di assistere un trasportatore che facesse richiesta di questo indennizzo, né mai ho aperto un contenzioso. Ricordo che soltanto una volta un'azienda pugliese ci chiese di effettuare un calcolo e venne fuori che aveva un credito di circa 400 mila euro. Poi però al momento di intentare causa, si convinse a trovare un accordo commerciale.

Però c'è abbastanza per far di conto: se una singola azienda, rispetto a un singolo rapporto matura un credito di 400 mila euro, a quanto potrebbe ammontare – visti i tempi di attesa medi – il credito accumulato dall'autotrasporto nel suo complesso?

Impossibile dirlo con precisione. Comunque parliamo di centinaia e centinaia di milioni. Se non addirittura di più. La cosa da sottolineare, però, è il principio: si tratta di un credito già maturato ed esigibile, che però l'autotrasporto riscuote solo in parte. Ecco perché ritengo possa diventare un forte argomento

di trattativa. In pratica, equivarrebbe a dire: «Va bene, io come settore seppellisco l'ascia di guerra delle tariffe, con cui ho combattuto per tanti anni, però è necessario che quando arrivo a scaricare non devo attendere più di 30-40 minuti». Senza considerare che nella GDO non è nemmeno l'unica stortura esistente.

A cosa fa riferimento?

Al fatto che, in questo ambito, oltre a un credito maturato e non riscosso, esiste un debito occulto che scaturisce dalla gestione dei bancali e che in genere viene imputato al vettore alla fine del rapporto, a dispetto di quanto dice la normativa. La legge 286, infatti, prevede che il vettore non è tenuto alla restituzione dei bancali, salvo che non sia contrattualizzata tra le parti. Nel 99% dei casi in cui il rapporto tra GDO e vettore si interrompe, il primo imputa al secondo un addebito di fatture per bancali di decine, talvolta per centinaia di migliaia di euro.

Negli ultimi dieci anni il numero delle società di capitali ha vissuto un incremento di quasi il 62%. È sufficiente per affermare che la dimensione aziendale stia crescendo?

L'aumento delle società di capitali non è di per sé un dato significativo. Perché in alcuni casi potrebbe essere il sintomo di una maturazione, mirata a raggiungere una diversa struttura aziendale più rispondente agli investimenti e alle esigenze attuali. Ma in altri potrebbe anche dipendere dal fatto che tanti operatori, avendo compreso l'inadeguatezza della società di persone in relazione alle dinamiche di mercato, abbiano deciso di cambiare forma, senza però stravolgere la propria organizzazione. Per avere una controprova che ci sia un cambiamento in corso bisogna incrociare questo dato con un altro. Verificare cioè se, a fronte di un aumento delle società di capitali, ci sia anche una diminuzione delle realtà con un parco veicolare da una a cinque unità. E così si scopre che queste microsocietà, che soltanto pochi anni fa rappresentavano oltre i tre quarti del totale, oggi esprimono ancora una maggioranza, ma meno significativa. Ciò significa che non tutti quelli che hanno deciso di cambiare d'abito hanno investito sull'accrescimento aziendale, però in molti hanno fatto effettivamente il doppio passo in avanti.

Consorzi e cooperative sembrano aver rallentato la loro crescita numerica. Qual è la ragione che ha fatto perdere il loro appeal?

Oggi le cooperative sono sugli scudi perché spesso diventano uno strumento per attuare forme di sfruttamento, che balzano anche agli onori della cronaca. I fatti esistono e vanno perseguiti, ma riguardano quanto accade all'interno dei magazzini, nella parte logistica del rapporto. Nel settore del trasporto merci, invece, cooperative e consorzi sono realtà vincenti e non a caso le forme sociali più longeve. Se fossero costruzioni artificiali, realizzate soltanto per sfruttare i soci, prima o poi salterebbero. Se non è accaduto è perché evidentemente si sono rivelate mediamente strumenti adeguati a far crescere le imprese del settore. Anzi, seppure dai dati è difficile rilevarlo, potrebbe anche essere che molti padroncini in fuga trovino riparo all'interno di una qualche cooperativa e quindi contribuiscano a farne accrescere il perimetro operativo.

Qualche anno fa con la limitazione della subvezione a un solo passaggio le realtà aggregate ebbero un concreto impulso.

Poi, quella spinta si è esaurita. Per quale motivo?

Di fatto perché non esistevano controlli e sanzioni. Però un'analogha spinta all'aggregazione potrebbe provenire dalla introduzione in Italia di un criterio analogo a quello previsto dall'art. 5, lettera g) del Reg. 2009/1071, in base al quale i vettori iscritti all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi debbano disporre di un numero di autisti e di veicoli proporzionato al numero di trasporti effettuati. La quantificazione percentuale di questa proporzione spetta alla politica (esistono proposte orientate a richiedere all'impresa di autotrasporto di svolgere almeno l'80% della attività con mezzi in propria disponibilità), ma lo strumento giuridico esiste e soprattutto dispone di una copertura comunitaria, nel senso che è l'Unione Europea a dire che non può esserci un ricorso indiscriminato alla subvezione. E questo per la cooperativa – le cui relazioni interne non costituiscono un passaggio di vezione – potrebbe essere un importante vantaggio.

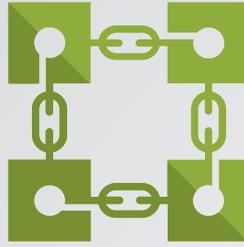
LA BLOCKCHAIN

LA SMART

18

è il numero di iniziative riguardanti l'implementazione di tecnologie Blockchain in Italia che si aggiudica così il sesto posto tra le prime dieci al mondo.

(Osservatorio Blockchain & Distributed Ledger del Politecnico di Milano)



24%

è la percentuale di applicazioni Blockchain che consentono il miglioramento della verificabilità dei dati da parte degli attori dell'ecosistema o di terzi.

(Osservatorio Blockchain & Distributed Ledger del Politecnico di Milano)

250 mln

è l'investimento in euro di Anas per l'avvio in ambito nazionale della prima fase della Smart Road.

(Anas)

21%

è la percentuale sul totale progetti attivi di Blockchain nel mondo riguardanti operazioni di tracking e supply chain management.

(Osservatorio Blockchain & Distributed Ledger del Politecnico di Milano)



6%

è la percentuale sul totale progetti attivi di Blockchain nel mondo riguardanti il settore logistico.

(Osservatorio Blockchain & Distributed Ledger del Politecnico di Milano)



80 km

è la lunghezza della prima Smart Road a livello europeo, la statale 51 «Alemagna», realizzata nell'ambito del progetto Smart Road di Anas.

(Anas)

LA CONNETTIVITÀ A BORDO

2025

17,3%

è la crescita del mercato dei camion connessi stimata da Mordor Intelligence per il quinquennio 2020-2025.

(Mordor Intelligence)

2020



40%

è la percentuale di gestori di flotte che ritiene che i camion connessi siano necessari nel prossimo futuro.

(Mordor Intelligence)



ALIZZAZIONE

ROAD



1 mld

è l'investimento in euro previsto dall'Anas per la digitalizzazione di 3 mila km di strade lungo il territorio nazionale entro il 2030.

(Anas)

IL PNRR

25,4 mld

è la cifra in euro prevista dal PNRR per la **Missione 3**: «Infrastrutture per una mobilità sostenibile».

(PNRR)



250 mln

è la cifra in euro prevista dal PNRR per la digitalizzazione dei sistemi logistici.

(PNRR)

IL TACHIGRAFO

35 mln

è il numero di camion che si prevede saranno connessi entro il 2025.

(Mordor Intelligence)

93.440

è il numero di attività che è possibile salvare nella memoria di in un tachigrafo digitale.

(Wikipedia)



2.190

è il numero di conducenti che è possibile salvare nella memoria di in un tachigrafo digitale.

(Wikipedia)

21-8-2023

è la data di introduzione obbligatoria del tachigrafo digitale di ultima generazione, che consentirà maggiori controlli da parte delle autorità.

(Uomini e Trasporti)





Se il 2020 è stato un anno che, a causa della pandemia, ha messo duramente alla prova il Paese, gli va anche riconosciuto di aver impresso un'importante accelerazione alla digitalizzazione del sistema produttivo che ha coinvolto tutti i settori, compreso l'autotrasporto e, più in generale, la logistica. E non soltanto sotto la pressione della pandemia che, poi, ha inevitabilmente spinto alla ricerca di soluzioni telematiche per ridurre le occasioni di contatto materiale tra le persone.

È nel febbraio del 2020, infatti, (prima ancora dell'esplosione del Covid-19) che l'allora ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il ministero per l'Innovazione tecnologica e la Transizione digitale hanno siglato un protocollo d'intesa per fornire un maggiore impulso alle sperimentazioni sulle strade pubbliche di veicoli e mezzi di trasporto a guida autonoma. È il seguito, finalmente formalizzato anche in Italia, di una direttiva europea del 2010, che delinea il quadro generale per favorire la diffusione dei sistemi intelligenti nel trasporto stradale e nelle interfacce con le altre modalità.

Ed è proprio per aiutare le imprese a orientarsi in questo nuovo mondo digitalizzato e trovare una cabina di regia che le aiuti a comprendere le necessità di adattamento alla trasformazione digitale che Confrtrasporto e Confcommercio, in collaborazione con Federlogistica, Federlogistica Service, Consorzio Global, Politecnico di Torino, Liguria Digitale, Cetena Spa, Dipartimento di Economia dell'Università di Genova, CIELI (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture) e Centro di Competenza Start 4.0, hanno dato vita al progetto «*Logistic Digital Community*»: una comunità virtuale, inaugurata lo scorso 25 ottobre 2021, finalizzata a favorire il processo di digitalizzazione nel mondo del trasporto e della logistica.

«Il progetto – ha spiegato **Davide Falteri**, presidente Consorzio Global e vicepresidente Nazionale Federlogistica – parte da una neces-

sità evidente e oggettiva, quella di rendere digitale il mondo della logistica in Italia. Un vantaggio importante in termini di economicità e di sviluppo del settore, ma soprattutto di maggiore competitività per tutti gli operatori della filiera: committenti, operatori logistici, compagnie di navigazione, agenti marittimi, spedizionieri, terminalisti, aziende di trasporto, società di servizio, ma anche per il mondo del commercio. In virtù di ciò è necessario un protocollo comune tra il mondo del commercio e gli anelli della filiera della supply chain per investire risorse in modo condiviso». Alle aziende, anche non esclusivamente del settore, basterà quindi registrarsi gratuitamente sulla piattaforma www.logisticdigitalcommunity.com per poter prendere parte a eventi dedicati, forum e tavole rotonde, organizzati sia in presenza che online, e per discutere sulle opportunità e sulle novità più rilevanti in tema di digitalizzazione condividendo best practice e casi d'uso sviluppati da eccellenze tecniche.

La Logistic Digital Community, infatti, si pone l'obiettivo di diventare un punto di riferimento per le aziende con cui attrarre finanziamenti finalizzati alla digitalizzazione e allo sviluppo tecnologico, diventando un supporto in termini di consulenza, formazione e informazione. «È necessario lavorare in termini di sistema – ha proseguito Falteri – per valorizzare ogni settore con metodo organizzativo e favorire una reingegnerizzazione dei processi prima di giungere alla digitalizzazione. Gli step sono chiari e hanno la finalità di semplificare e ottimizzare i processi di lavoro attraverso la nuova tecnologia 5G e IOT, la protezione dei sistemi informatici e Cyber Security per proteggere la sicurezza in azienda da insidie e attacchi digitali. Tra gli obiettivi della Logistic Digital Community ci sono inoltre la contaminazione di idee e buone prassi rivolte all'innovazione d'impresa, l'applicazione di casi di studio aziendali per favorire lo sviluppo digitale e quindi la creazione di network e opportunità tra le aziende della filiera per creare valore».

Alcuni le chiamano tecnologie esponenziali, altri tecnologie trasformazionali. Le prime sono quelle che consentono il cambiamento a una velocità accelerata, le seconde, quelle in grado di trasformare il modo in cui le aziende lavorano, generando nuovi modelli di business, di competitività e di redditività. Stiamo parlando della Blockchain, dell'Intelligenza Artificiale (IA) e dell'Internet of Things (IoT): rivoluzioni tecnologiche che nel prossimo futuro cambieranno la logistica e la supply chain per come le conosceamo fino a ieri.

«Le trasformazioni che vedremo nei prossimi anni», si legge infatti nella ricerca *Star Matrix Logistics Sector Release 2021*, realizzata da Gi Group in collaborazione con ODM Consulting, «saranno probabilmente accelerate dal processo di digitalizzazione che la logistica sta affrontando: a fronte del lievitare del costo dei fattori produttivi (costo del lavoro, costo delle aree di stoccaggio, costo di processi sempre più parcellizzati) è inevitabile per la logistica percorrere la strada della digitalizzazione delle filiere, alla ricerca di una sempre maggiore efficienza di processo e di flessibilità operativa. L'evoluzione tecnologica si configura, quindi, come il secondo fattore di impatto sul settore in ordine di importanza. La digitalizzazione e l'integrazione della filiera logistica in ottica 4.0 rappresentano la grande sfida odierna e futura e diventeranno elementi indispensabili per lo sviluppo delle aziende del settore».

Quello cui abbiamo assistito fino ad ora, quindi, non sarebbe altro che un preludio, un semplice assaggio, di quella che potrebbe essere la logistica del futuro. «Secondo il DHL Trend Radar 2021», spiega **Michele Savani**, division manager logistics di Gi Group, «il settore logistico sta per entrare solo ora in una fase di trasformazione pro-

fonda: la digital disruption per gli operatori della filiera logistica non si è ancora verificata, e scopriremo solo nei prossimi anni come le innovazioni applicate al settore (Big Data Analytics, Blockchain, IoT, 5G, Intelligenza Artificiale, Additive Manufacturing) ne cambieranno la conformazione, redistribuendo pesi e rapporti di forza tra i diversi operatori della filiera e rimodellando gli attuali modelli di business». Intelligenza Artificiale, Blockchain e Internet of Things sono infatti tra le tecnologie più «disruptive», – dirompenti, appunto – apparse negli ultimi decenni e che stanno rivoluzionando tutti i settori industriali, dalla manifattura al retail fino al comparto della logistica e dei trasporti. Grazie all'applicazione dell'IA nel settore logistico e nella gestione della supply chain, infatti, le prestazioni lavorative possono essere rese più efficienti, per esempio, attraverso la previsione della domanda, la pianificazione della produzione e la manutenzione predittiva. Anche i rischi connessi alle operazioni possono essere notevolmente ridotti attraverso l'analisi dei dataset e la loro individuazione preventiva.

L'Internet of Things consente, invece, di sfruttare le informazioni digitali raccolte per tracciare lo stato dell'arte di una spedizione, monitorare le condizioni dei prodotti, la temperatura e i livelli di umidità. È dunque facile intuire quali possano essere gli enormi vantaggi derivanti dall'applicazione di queste tecnologie soprattutto nell'ambito Food&Grocery le cui vendite online sono in forte crescita, tanto che solo nel 2020 ha conosciuto un'impennata del 70% rispetto all'anno pre-Covid sfiorando quota 2,7 miliardi di euro di valore. La Blockchain, dal canto suo, consente la tracciabilità delle transizioni che risultano così essere più sicure e controllate, oltre che la riduzione delle tempistiche richieste dalla documentazione cartacea



e dei rischi di contraffazione legati a una gestione «analogica» dei documenti. I documenti fisici, infatti, vengono convertiti in oggetti digitali che trovano una rappresentazione univoca nel *Distributed Ledger*, un registro condiviso che permette a ogni attore della filiera di aggiungere i dati generati dai propri sistemi su un'infrastruttura in grado di immagazzinare tutte le informazioni e fornire il tracking dei movimenti della filiera senza la necessità di alcuna intermediazione e, soprattutto, in modo sicuro e automatizzato.

Assistiamo inoltre alla diffusione di soluzioni di gestione delle flotte mezzi basate su piattaforme Blockchain che, integrate con periferiche IoT installate a bordo dei veicoli, sono in grado di inviare automaticamente la conferma della presa in consegna e informazioni relative alla temperatura di trasporto, allo scarico della merce, agli orari di scarico e a resi e ritiri.

Secondo i dati della Ricerca 2021 dell'*Osservatorio Blockchain & Distributed Ledger* del Politecnico di Milano, l'Italia si aggiudica il sesto posto nella top ten mondiale per numero di iniziative riguardanti l'implementazione di tecnologie Blockchain con un totale di 18 progetti, preceduta da Stati Uniti (72 progetti avviati negli ultimi cinque anni), Cina (35), Giappone (28), Australia (23) e Corea del Sud (19). Gli investimenti delle aziende italiane in tecnologie innovative valgono nel complesso 23 milioni di euro, il 23% in meno rispetto al 2019 a causa dell'emergenza sanitaria che ha limitato il lancio di nuove iniziative e ha spinto le aziende a concentrarsi su progetti già attivi. Dei 23 milioni investiti, il 60% (pari a circa 13,80 milioni di euro) ha riguardato progetti operativi, il 28% (6,44 milioni) progetti pilota, l'11% (2,53 milioni) proof of concept, cioè bozze di progetto, e l'1% la formazione.

Tra le applicazioni più diffuse della tecnologia Blockchain troviamo la condivisione e il coordinamento dei dati tra diversi attori (59% dei progetti), il miglioramento della verificabilità dei dati da parte degli

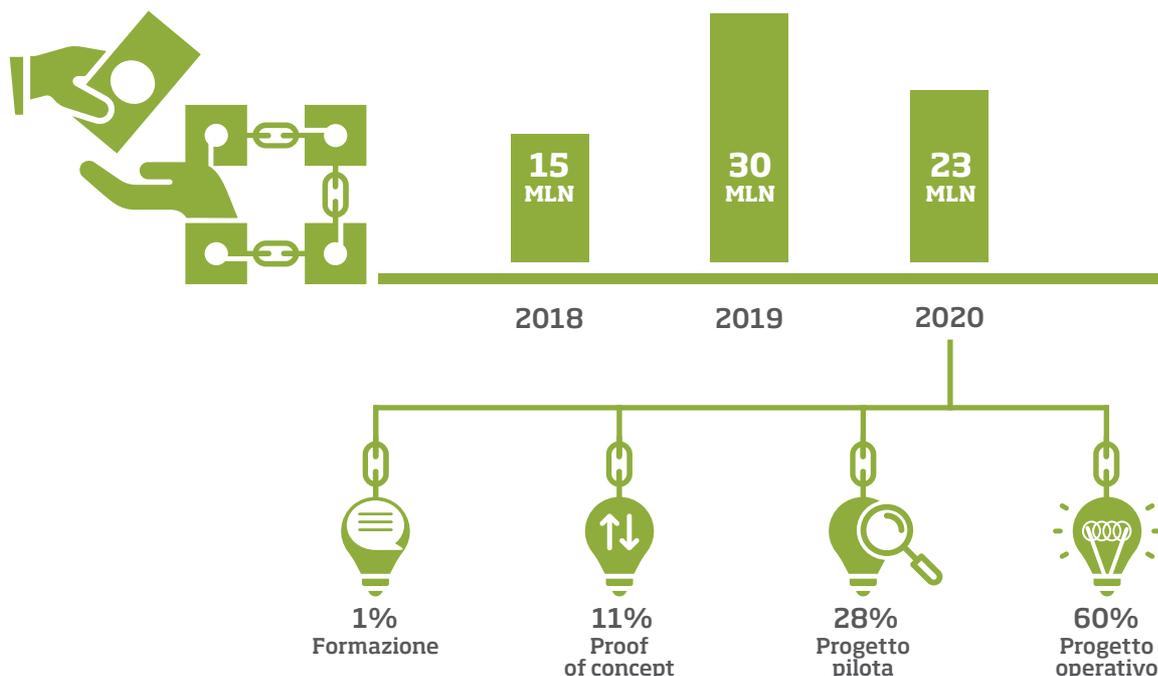
8.2.1 PROGETTI DI BLOCKCHAIN E DISTRIBUTED LEDGER AVVIATI DAL 2016 AL 2021)

PAESE	Progetti
Stati Uniti	72
Cina	35
Giappone	28
Australia	23
Corea del Sud	19
Italia	18
Francia	16
Regno Unito	15
Russia	15
Germania	14
TOTALE	255
TOTALE MONDO	508

Osservatorio Blockchain e Distributed Ledger, Politecnico di Milano

attori dell'ecosistema o di terzi (24%), lo scambio di denaro o altri asset (13%) e, infine, la realizzazione di processi affidabili e verificabili (4%). A livello globale, con il 6% di progetti attivi, il settore della logistica risulta essere uno dei più vivaci per quanto riguarda l'applicazione delle tecnologie Blockchain, seppure il gap con i settori in testa alla classifica, Finanza e Governo, sia ancora elevatissimo (i due settori ricoprono rispettivamente il 40 e il 18% del totale dei progetti). Analizzando i processi, invece, emerge come le operazioni di tracking e supply chain management rientrino, con il 21% di progetti, tra le più caratterizzate da un alto livello di innovazione tecnologica.

8.2.2 BLOCKCHAIN: MERCATO ITALIANO DAL 2018 AL 2020 E DISTRIBUZIONE RISORSE PER TIPO DI PROGETTO (in milioni di euro)



Osservatorio Blockchain e Distributed Ledger, Politecnico di Milano



Consentire la comunicazione e l'interconnessione tra veicoli che percorrono le strade del territorio nazionale e le strade stesse. Questo l'obiettivo delle cosiddette Smart Road, le «strade intelligenti» in grado di comunicare direttamente con i mezzi che vi transitano, agevolando così flussi e trasporti. Le Smart Road stanno già diventando realtà, tanto che nel 2018 l'allora ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva emanato un Decreto con lo stesso nome, aggiornandolo poi nel settembre 2020, per prevedere la sperimentazione dei mezzi di trasporto innovativi, quelli che, per intenderci, «non dispongono di un volante o una pedaliera», aprendo così di fatto lo scenario a mezzi totalmente autonomi che potranno percorrere, quantomeno in via sperimentale, le strade del territorio nazionale.

Un progetto all'apparenza futuristico, ma il futuro non è poi così lontano se si considera che l'Anas ha già avviato in ambito nazionale una prima fase del progetto con un investimento di circa 250 milioni di euro «grazie anche a contributi europei», nell'ambito del Programma operativo nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020 del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del *Connecting Europe Facility* per le reti Trans Europee TEN-T. Un primo step riguarda alcuni dei più importanti assi strategici del Paese, in primis la strada statale 51 «Alemagna» tra Veneto e Trentino, ma anche l'itinerario E45-E55 Orte-Mestre, la Tangenziale di Catania e la A19 Palermo-Catania o il Grande raccordo anulare di Roma, la A91 Roma-Aeroporto di Fiumicino e, infine, la A2 Autostrada del Mediterraneo, meglio nota come Salerno-Reggio Calabria.

>>>

SEMAFORI INTELLIGENTI CONTRO LE CODE IN GALLERIA

Limitare la congestione, evitare la formazione di code all'interno delle gallerie, così da diminuire l'emissione di CO₂ e aumentare i livelli di sicurezza stradale. Sono questi gli obiettivi che Anas intende perseguire con il ricorso, a partire dall'8 dicembre 2021, a semafori automatizzati lungo la statale 51 «Alemagna». Il sistema, attivato in fase sperimentale, si basa sul dialogo tra telecamere ad alta definizione, fatte funzionare tramite sofisticati software in grado di verificare le condizioni di traffico, con una serie di pannelli a messaggio variabile, i semafori e i pannelli «freccia/croce» della galleria Termine. E siccome è stato verificato che le correnti veicolari alternative alla SS 51, che diventano attive quando scatta la congestione hanno conseguenze positive sui tempi di percorrenza, quando la smart road individua il formarsi di una coda a valle della galleria 'Termine' automaticamente si attiva la chiusura al traffico della Statale a Termine di Cadore, in modo da frenare alla radice flussi di circolazione che finirebbero per aggravare la congestione. A quel punto chi transita lungo la strada appurerà l'entrata in vigore dell'obbligo di rimanere lungo la Alemagna e sarà informato tramite semafori e pannelli a messaggio variabile.



Un progetto all'avanguardia, tanto che la digitalizzazione della statale 51 «Alemagna», nella tratta fra il comune di Ponte nelle Alpi e il passo Cimabanche, nel bellunese, avvenuta nell'ambito dell'attuazione del Piano straordinario di potenziamento della viabilità per i Mondiali di sci di Cortina 2021, si qualifica come la prima esperienza di smart road a livello europeo. Un percorso lungo 80 chilometri che attraversa sette centri abitati con 336 postazioni polifunzionali e dotato di pali multifunzionali, in gergo gli smart pole, che consentono lo scambio di informazioni tra infrastruttura e utenti e il dialogo fra gli utenti stessi. Ventisette milioni l'investimento complessivo per la realizzazione di questa prima smart road tutta italiana. «Questa prima sperimentazione», spiegano da Anas, «segna un passaggio chiave per la trasformazione digitale della rete viaria italiana. Il programma *Smart Road Anas*, con un investimento di circa un miliardo di euro su 3.000 chilometri lungo il territorio nazionale, permetterà entro il 2030 di dotare il Paese di una rete stradale digitalmente avanzata e sostenibile, garantendo maggiore sicurezza e comfort all'utente, efficienza dei flussi di traffico e monitoraggio delle infrastrutture. In linea con gli indirizzi ricevuti dal ministero delle Infrastrutture, Anas ha assunto il ruolo di pioniere come disegnatore e laboratorio di iniziative innovative e di sviluppo tecnologico. Un passaggio epocale, dalla strada vista come mera opera civile di asfalto e cemento alla strada intelligente, digitale, interconnessa e intermodale». La strada intelligente e digitale di Cortina, dunque, sarà in grado di segnalare la presenza di un cantiere fisso o mobile, di un veicolo lento o fermo causa panne o incidente, la presenza di un veicolo di emergenza, le condizioni di traffico e meteorologiche, la segnalazione di una frenata di emergenza e, infine, la ripetizione segnaletica a bordo.

Ma come funziona nel concreto una smart road? I messaggi contenenti le informazioni relative agli eventi che si generano su strada sono inviati dai sistemi centrali e/o locali su differenti canali per raggiungere i veicoli e informare i guidatori. I canali di comunicazione bidirezionali hanno differenti standard e differiscono per tipologia di tecnologie così che si possa raggiungere il maggior numero di utenti che transitano sulle strade intelligenti. Attraverso le RSU (*Road Side Unit*), installate negli smart pole lungo la strada, è possibile dialo-

gare con due differenti standard (ITS-G5 e LTE-v) che comunicano con le OBU (*On Board Unit*) installate sui veicoli. Il messaggio di presenza di cantiere, per esempio, viene diffuso a partire dal Centro di controllo Remoto (CCR) al Centro di controllo Locale (CCL) che a sua volta inoltra il messaggio alle RSU in prossimità del cantiere che diffonderanno ai veicoli (ovvero alle OBU) la segnalazione del cantiere. In attesa che il parco auto si rinnovi e che quindi tutti i veicoli siano dotati di OBU, Anas sta inoltre lavorando a un'app Smart Road che possa segnalare e inviare un avvertimento agli utenti attraverso i loro dispositivi mobili. L'app, pensata per rendere più sicuro e connesso il viaggio dell'utente sulle smart road, sarà un ausilio alla guida e darà informazioni quasi in tempo reale, sia per la sicurezza che per l'infomobilità in modalità on voice e in differenti lingue a seconda della provenienza dell'utente.

È, inoltre, un sistema che strizza l'occhio anche alla sostenibilità ambientale dei trasporti, se si considera che la Smart Road accoglie le infrastrutture indispensabili allo sviluppo della mobilità elettrica. Lungo il suo tragitto, ogni 20/30 km saranno ubicate le *Green Island*, aree al cui interno verrà distribuita energia proveniente da fonte rinnovabile, in grado di alimentare tutti i sistemi in materia autonoma, per il modulo di competenza. Oltre all'installazione di sistemi di ricarica per veicoli, in ciascuna isola sono previste aree di ricarica e sosta per droni, i quali consentiranno di monitorare il traffico stradale in punti strategici per la viabilità e permetteranno la pianificazione e la gestione efficiente dei flussi di traffico lungo l'arteria stradale.

Per rendere possibile tutto questo, però, è necessaria una connessione ultraveloce in grado di trasmettere un flusso consistente di dati. Ed è qui che entrano in gioco il 5G e TIM. Da Anas spiegano che questo operatore ha attivato un'antenna 5G in Italia su onde millimetriche e ha in Italia il funzionamento di un'auto completamente guidata da remoto con il 5G, insieme a Ericsson e Comune di Torino. E tra le principali applicazioni, accordi e scenari d'uso del 5G di TIM relative ad auto e trasporti realizzati nel 2021 ci sono già l'accordo con ALIS (Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile) per la mobilità intelligente e sostenibile attraverso la digitalizzazione di oltre 1.500 aziende di trasporti, logistica e intermodalità.

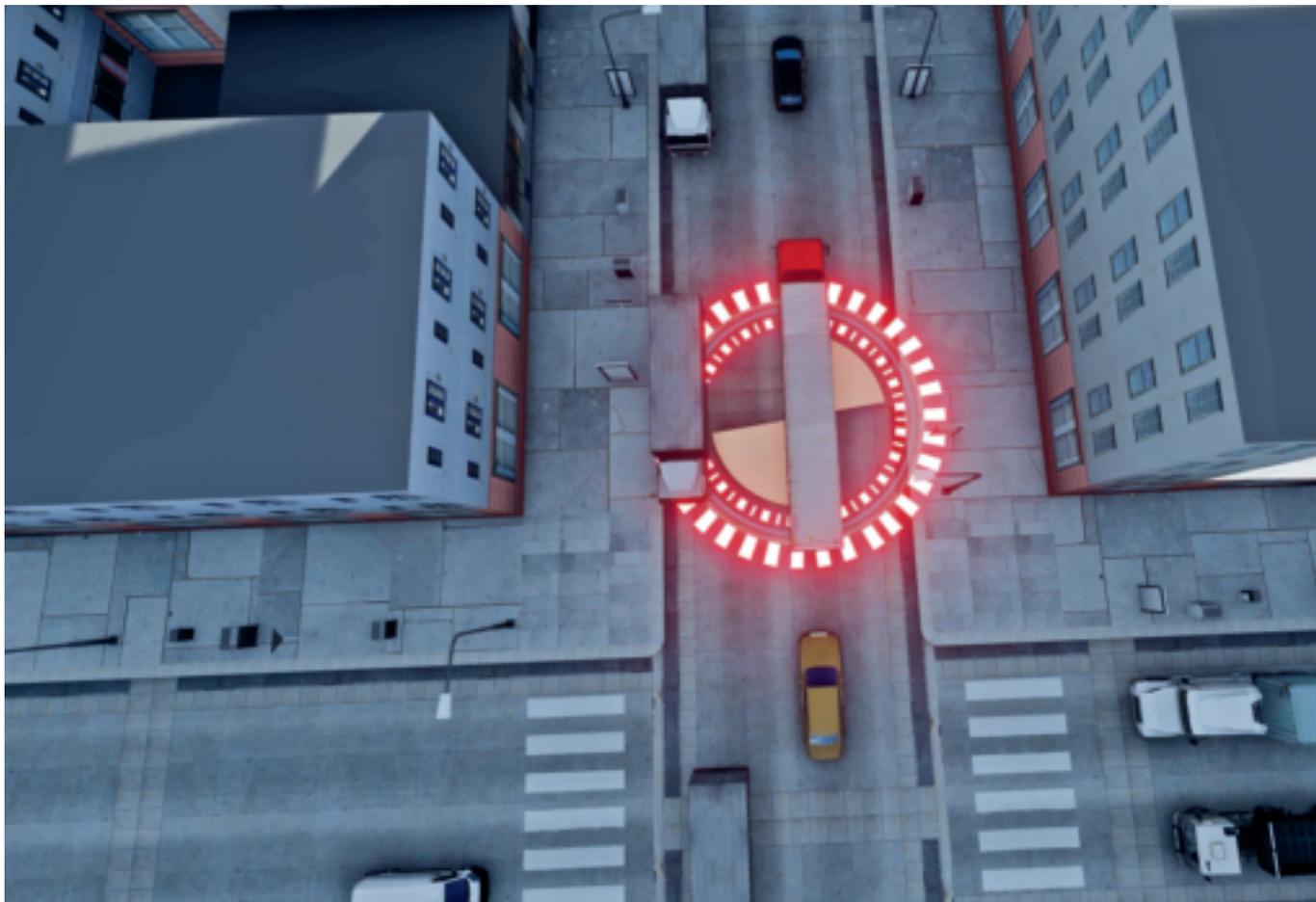
Digitalizzazione, innovazione, transizione ecologica e infrastrutture per la mobilità sostenibile sono tra i pilastri del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), cioè il piano di investimenti che l'Italia dovrà attuare da qui al 2026 grazie ai fondi che arriveranno dal programma Next Generation Eu, progetto di rilancio economico dedicato agli stati membri per sostenere la ripresa post pandemia. Il Piano è composto da sei missioni e sedici componenti per un importo totale di 191,5 miliardi di euro e prevede importanti novità anche per quanto riguarda la digitalizzazione dell'autotrasporto. In particolare, la logistica trova spazio nell'ambito della Missione 3, «Infrastrutture per una mobilità sostenibile»

(cui sono destinati 25,40 miliardi di euro, pari al 13,26% dell'importo totale del PNRR), Componente 2, «intermodalità e logistica integrata». Scopo della missione è quello di «generare un profondo cambiamento nell'offerta di trasporto creando, entro cinque anni, strade, ferrovie, porti e aeroporti più moderni e sostenibili in tutto il Paese». È compresa in questo ambito (in sigla: M3C2) anche la digitalizzazione dei sistemi logistici, per la quale sono previsti 250 milioni di euro di investimento con l'obiettivo di «aumentare la competitività logistica nazionale realizzando un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e logistica, così da semplificare procedure, processi e controlli grazie alla dematerializzazione dei documenti e allo scambio di dati e informazioni».

>>>

8.4.1 INVESTIMENTI PER LA LOGISTICA PREVISTI DAL PNRR

NOME INVESTIMENTO	IMPORTO (Euro)	data avvio	data chiusura
Aumento selettivo della capacità portuale	390.000.000	01/01/21	30/06/26
Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci	4.640.000.000	01/02/20	30/06/26
Contratti di filiera e distrettuali per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo	800.000.000	30/06/21	30/06/26
Digitalizzazione della catena logistica	250.000.000	01/06/21	31/03/25
Efficientamento energetico	50.000.000	01/01/21	30/06/26
Elettrificazione delle banchine (Cold Ironing)	700.000.000	01/01/21	30/06/26
Idrogeno	450.000.000	01/06/22	01/01/26
Linee ferroviarie ad alta velocità	8.570.140.000	01/02/20	30/06/26
Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione	1.950.000.000	02/08/21	31/12/24
Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	2.970.000.000	01/02/20	30/06/26
Potenziamento delle linee regionali	936.000.000	01/02/20	30/06/26
Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)	1.000.000.000	01/01/21	30/06/26
Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (ANAS)	450.000.000	01/10/21	30/06/26
Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)	2.970.000.000	01/02/20	30/06/26
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	1.470.000.000	01/01/21	30/06/26
Ultimo/Penultimo miglio ferroviario stradale	250.000.000	01/01/21	30/06/26



L'investimento mira, quindi, a semplificare l'intera catena puntando sulla dematerializzazione dei documenti e sullo scambio di dati e informazioni per risolvere alcune criticità che il settore affronta da anni: eccessiva burocrazia, mancato avvio dei processi di semplificazione normativa, frammentazione dei sistemi informatici dei vari operatori e riduzione dei tempi di attesa per il carico/scarico delle merci.

Tra le riforme previste in questo ambito troviamo «la semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello unico dei controlli, l'Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci e, infine, la semplificazione delle procedure logistiche e la digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci.

Non si fa specifico riferimento ai fondi, dunque, ma solo a due strumenti in grado di generare vantaggi monetizzabili: la digitalizzazione dei documenti di trasporto, ritenuta necessaria per velocizzare la mobilità delle merci in territorio europeo e internazionale, e l'eCMR, ossia la lettera di vettura elettronica per il trasporto internazionale delle merci su strada. Come riportato nel PNRR, infatti, «la digitalizzazione dei documenti di trasporto è un elemento chiave della strategia UE per la mobilità delle merci in tutte le modalità di trasporto, come dimostrano i recenti Regolamenti 2020/1056/UE, che mira a fa-

cilitare lo scambio di informazioni elettroniche, e 2020/1055/UE, che introduce la possibilità di utilizzare l'eCMR come parte dei controlli sulle operazioni di cabotaggio stradale». L'utilizzo di quest'ultima è regolamentato dalla Convenzione CMR (acronimo di *Convention des marchandises par route*), integrata nel 2008 con un protocollo che richiedeva che il medesimo documento potesse essere gestito elettronicamente. Il protocollo è poi entrato in vigore il 5 giugno 2011 e nel 2019 contava già 11 Paesi aderenti, tra cui Bulgaria, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Lettonia, Lituania, Francia, Paesi Bassi, Slovacchia, Spagna e Svizzera.

L'eCMR viene emessa dal vettore, dal mittente o da altre parti, tramite una trasmissione elettronica, cioè informazioni generate, inviate, ricevute o memorizzate attraverso strumenti elettronici, digitali oppure lettori ottici, compresi file allegati o collegati. E i vantaggi non sono indifferenti. In primo luogo, l'eCMR potrà diventare l'unico documento che l'autista dell'automezzo dovrà avere a bordo per quanto riguarda il carico trasportato, garantendo, oltre che una maggiore sicurezza, un flusso di informazioni in tempo reale, una riduzione dei tempi, dei costi e dell'impatto ambientale legato all'utilizzo della carta. Inoltre, garantirà maggiore trasparenza e facilità di controllo, soprattutto per quanto riguarda i trasporti intermodali, limitando il potenziale di errore umano. Le imprese potranno infine aumentare la loro competitività acquisendo contratti di trasporto internazionale nei paesi in cui è già stata adottata la lettera di vettura elettronica, dal momento che rende possibile adottare piattaforme multilingue per un'applicazione internazionale.



L'ESPERTO

**Marco Federzoni, regional sales director
di Webfleet Solutions**

«PER GARANTIRE LA DIGITALIZZAZIONE SERVE CONDIVIDERE ESPERIENZE E CONOSCENZE»

La necessità di digitalizzare il settore dell'autotrasporto oggi non è più in discussione, ma per capire come sfruttare al meglio la tecnologia disponibile è opportuno fare chiarezza su potenzialità e limiti delle tante piattaforme tecnologiche e dei diversi servizi disponibili sul mercato. Chi una visione dello stato dell'arte attuale sicuramente ce l'ha è **Marco Federzoni**, regional sales director di Webfleet Solutions ed esperto di soluzioni tecnologiche a bordo dei mezzi pesanti in grado di semplificare la gestione delle flotte e assistere gli autisti nello svolgimento della professione.

Questi strumenti, in termini pratici, che dati consentono di raccogliere e cosa permettono di fare?

Il dato più semplice da reperire è sicuramente quello relativo alla posizione in tempo reale dei veicoli che compongono la flotta. Esistono infatti diverse soluzioni che consentono di geolocalizzare un mezzo in maniera flessibile a seconda delle esigenze e delle condizioni di guida. Oggi si può inoltre dare per scontata la raccolta dei dati relativi alle accelerazioni laterali, positive e negative, e questo implica anche l'indicazione di eventuali incidenti o situazioni potenzialmente pericolose durante le quali viene inviato automaticamente un allarme e immediatamente mandati i soccorsi. Si sta lavorando poi per integrare sulle piattaforme dati relativi a particolari punti di interesse, come per esempio la presenza e la disponibilità di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici; al geofencing, cioè la raccolta di dati all'interno di un'area specifica; al collegamento automatico tra mezzo pesante e aggancio del rimorchio e, infine, alla produzione della reportistica fondamentale per poter interpretare e utilizzare correttamente i dati.

Quali sono i vantaggi diretti per gli autotrasportatori?

Grazie alla digitalizzazione è possibile risolvere il 99,9% delle criticità di chi fa questo mestiere. Per esempio, il solo fatto di poter sapere sempre dove sono i mezzi, quanto hanno consumato, l'usura e la pressione degli pneumatici, quanto traffico incontreranno e conseguentemente quanto ritardo faranno consente non solo di risparmiare tempo, ma garantisce anche una maggiore sicurezza. Un autotrasportatore può, quindi, finalmente concentrarsi solo sulla sua attività principale, vale a dire la guida. Saranno, invece, il fleet manager dell'azienda o il proprietario a sfruttare le potenzialità dei dati, interpretandoli nella maniera migliore e utilizzandoli quindi per poter prendere decisioni più consapevoli.

È possibile quantificare il risparmio che deriva dall'utilizzo della tecnologia?

Assolutamente sì, ed è possibile farlo in valore percentuale. Indicativamente, si parla di grandezze tra il 5 e il 10%, a volte anche di più. Tra l'altro, tipicamente con una soluzione digitale di gestione della flotta si ha un ritorno dell'investimento, cioè si va a pareggio, già nel primo anno, e dal secondo anno si inizia a risparmiare. Il risparmio, però, non dipende solo dalla soluzione tecnologica adottata, ma anche da come la si usa e quanto la si usa, cioè da come si sfruttano i dati raccolti.

A suo avviso, quale sarà nel prossimo futuro l'impatto della digitalizzazione sulla logistica?

Personalmente non vedo altre soluzioni alla digitalizzazione del settore, anche se oggi in Italia nel mondo della logistica e dei trasporti è decisamente sottoutilizzata perché non abbiamo ancora compreso fino in fondo il valore aggiunto che rappresenta. Digitalizzare un'azienda di trasporto significa trasportarla nel futuro, non possiamo più pensare di rimanere fermi nel punto in cui ci troviamo, soprattutto per i vantaggi che derivano. Pensiamo per esempio alla predittività sulla diagnostica che ci permette di fermare un mezzo prima ancora che venga segnalato un problema e alla conseguente sicurezza che ne deriva; alla predittività sullo stato degli pneumatici che sembra oggi una cosa futuristica, ma che in realtà già nei prossimi diciotto mesi potrà diventare realtà; o ancora a quanto sia fondamentale per il trasporto del fresco, dei prodotti agroalimentari e dei medicinali garantire la catena del freddo. Come? Grazie alla digitalizzazione e alla raccolta dei dati relativi alla temperatura. In pratica la digitalizzazione ci permette di risolvere problemi che prima sembravano insormontabili. Ecco perché non possiamo farne a meno.

I sistemi però devono essere interoperabili e consentire ai mezzi di comunicare tra loro e con le infrastrutture. A che punto siamo oggi con tutto questo?

L'infrastruttura tecnologica c'è, ma chi lavora in questo mondo deve essere ancora più aperto e guardare alla cooperazione invece che alla competizione, senza timori. Pensiamo per esempio alla condivisione dei dati relativi alle colonnine di ricarica per i veicoli elettrici: se una colonnina è attiva e se è libera o occupata è un dato che già esiste, è disponibile ed è importantissimo per tutta la comunità di driver di veicoli elettrici, ma va condiviso. Anche i dati sul traffico e sulla disponibilità di posteggi sono già disponibili, questo significa che dal punto di vista tecnico e tecnologico tutto questo è già possibile, bisogna solo trovare una piattaforma comune su cui condividere i dati.

Quali sono quindi le prime azioni da mettere in campo per migliorare l'efficienza della digitalizzazione?

Quello che mi sembra mancare è la formazione. Qualcosa si sta facendo, ma non è ancora abbastanza. Digitalizzarsi significa inevitabilmente lavorare in modo diverso, comporta un cambio di paradigma radicale che non dobbiamo dare per scontato, ma anzi dobbiamo dedicare il tempo alla formazione di quelle persone per le quali la digitalizzazione è qualcosa di completamente nuovo. A loro volta, queste devono essere aperte e disposte a imparare cose nuove che permettono loro di lavorare non solo bene, ma meglio di quanto non si faccia oggi, risparmiando anche del tempo. Non per forza va eliminato tutto ciò che appartiene al passato e non necessariamente tutto ciò che è nuovo è migliore, ma la digitalizzazione sicuramente permette di migliorarci. Il compito degli esperti di digitalizzazione è quello di fornire a ciascuno le risposte di cui necessita in base alle proprie esigenze, passo dopo passo. È fondamentale condividere le conoscenze, perché più si condivide più si cresce e si va avanti.

Veicoli sempre più tecnologici e connessi. È questo il futuro dell'autotrasporto che vede già oggi importanti innovazioni per quanto riguarda la connettività a bordo degli automezzi. Le Smart Road, infatti, consentono una comunicazione in tempo reale con i mezzi che le attraversano, ma anche il veicolo stesso è in grado di trasmettere preziose informazioni al conducente o a un centro di controllo che possono trarne, dopo la loro elaborazione, una grande quantità di informazioni ed enormi benefici sotto più punti di vista.

Oltre alla geolocalizzazione, che consente di conoscere sempre la posizione precisa e in tempo reale del mezzo, grazie alle nuove tecnologie è infatti possibile estrapolare una serie di informazioni, tra cui i dati relativi all'utilizzo del veicolo, come la velocità massima e quella media, oltre a eventi come le frenate brusche, la frequenza delle fermate, le variazioni di peso del veicolo, il tempo trascorso con il motore al minimo, lo stile di guida del conducente e, infine, anche un feedback rispetto a situazioni significative ai fini dei consumi e della sicurezza.

Esemplare in tal senso l'attività di manutenzione, che di per sé costituisce un tempo di inattività obbligato per il veicolo e che fino a ieri veniva organizzato tramite un programma, cadenzato periodicamente, tramite interventi definiti «tagliandi». La connettività consente invece di raccogliere dati sul veicolo in modo continuo e in tempo reale così da rendere possibile individuare la soluzione migliore non soltanto rispetto al «cosa» fare, ma anche rispetto al «quando» agire. In pratica i tradizionali tagliandi vengono articolati o combinati in base alle opportunità, in modo da contenere il più possibile i fermi macchina programmando con efficienza le soste in officina. Senza considerare che non è più il trasportatore a prenotare il tagliando, ma direttamente il costruttore «consigliato» appunto dal monitoraggio costante del veicolo.

Ma non è tutto. Perché la connettività aiuta anche la cosiddetta diagnosi remota, cioè la possibilità di capire con immediatezza e a distanza, a fronte di una problematica riscontrata a bordo, la natura del problema e quindi valutare se invitare il conducente a continuare il suo viaggio o se consigliargli di transitare da un'officina, individuata dallo stesso sistema lungo la tratta su cui il camion sta viaggiando. In questo modo il veicolo non soltanto scongiura un probabile fermo macchina a cui sarebbe stato costretto da lì a qualche giorno, ma contiene al minimo i tempi, perché il sistema, laddove l'autista accetta il transito in officina, verifica pure che questa disponga dei pezzi di ricambio necessari e, se non ne ha, li ordina in modo da renderli utilizzabili al suo arrivo.

C'è poi il tema della formazione. Un autista, grazie al monitoraggio del suo stile di guida, può migliorare le sue performance. I dati raccolti a questo scopo, accessibili dal driver e dal responsabile della flotta, consentono di verificare, per esempio, un consumo eccessivo, individuarne le possibili ragioni e quindi agire in maniera correttiva.

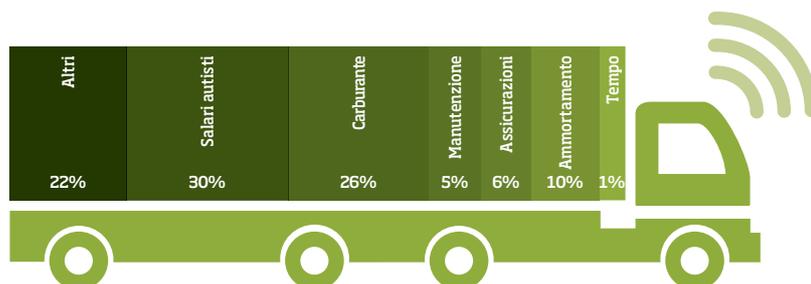
A questi vantaggi va poi integrato il beneficio dal punto di vista ambientale, generato dall'opportunità da parte dell'ufficio traffico di affidare missioni di trasporto a un autista incrociando i dati relativi alla sua posizione sul territorio con quelli riferiti ai tempi di guida e di riposo.

Grazie alla connessione con le smart road, le strade intelligenti in grado di comunicare direttamente con il mezzo, infine, sarà inoltre possibile ricevere informazioni in tempo reale circa la disponibilità di parcheggi nelle aree di sosta, la presenza di infrastrutture di rifornimento, dati relativi al traffico stradale e ulteriori informazioni fondamentali per chi si trova alla guida di un veicolo.



8.5.1 CAMION CONNESSI: QUALI VANTAGGI

Carburante, salari degli autisti, manutenzione e pneumatici insieme rappresentano circa il 62% del costo totale del funzionamento della flotta; un camion connesso gioca un ruolo enorme nell'ottimizzare significativamente questi fattori.



BENEFICI OTTENIBILI ADOTTANDO IL SISTEMA DI GESTIONE DELLA FLOTTA



10-15%
Incremento della produttività



10-15%
Riduzione degli straordinari



20-25%
Riduzione della spesa per carburanti



5-10%
Riduzione delle percorrenze



20-30'
Risparmio della manodopera giornaliera per autista



15-20%
Incremento dell'utilizzo del veicolo



20-30%
Riduzione del tempo di inattività del veicolo

8.6.

NEL MONDO 35 MILIONI DI CAMION CONNESSI NEL 2025

Le soluzioni di connettività stanno trasformando radicalmente il mondo dei trasporti, in Italia così come all'estero, anche se non tutti corrono alla stessa velocità. Il recente studio *The Connected Truck*, del giugno 2021, condotto dall'Istituto di ricerca *Infas* per conto dell'azienda di pneumatici Continental, infatti, ha portato alla luce una crescente preoccupazione da parte delle aziende di trasporto tedesche che potrebbero rimanere indietro nella corsa alla digitalizzazione che sta investendo il settore logistico a livello globale. La causa del ritardo sarebbe da riscontrarsi nello scetticismo che gli esperti del settore nutrono ancora nei confronti dell'automazione dei trasporti e, in particolare, nei confronti della guida automatizzata. Rispetto ai risultati dello stesso studio condotto già nel 2016, però, gli intervistati tedeschi si sono dimostrati più soddisfatti rispetto a cinque anni fa riguardo le soluzioni software che supportano gli autisti, gli spedizionieri e i gestori delle flotte. «Gli esperti di logistica sono alla ricerca di soluzioni che utilizzino al meglio le nuove tecnologie. Le società di trasporti e le flotte hanno già avuto esperienza con soluzioni software pertinenti e apprezzano il guadagno in termini di efficienza. I benefici immediati superano la visione lontana della guida autonoma», ha commentato **Gilles Mabire**, Chief Technology Officer Automotive Technologies di Continental. Allo stesso tempo, cresce anche la preoccupazione e l'esigenza di trovare autisti sempre più formati e competenti, in grado di sfruttare a pieno le potenzialità che le nuove tecnologie offrono loro.

A livello globale, secondo uno studio di *Mordor Intelligence*, nel quinquennio 2020-2025 il mercato dei camion connessi registrerà un tasso annuo di crescita composto del 17,3%. La domanda di Internet of Things (IoT) è, infatti, in forte crescita nel settore dell'autotrasporto ed è presumibile che «l'aumento della digitalizzazione e dell'integrazione a valore aggiunto», prosegue *The Connected*

Truck, «stimoleranno la crescita del mercato dei veicoli connessi grazie alla cui tecnologia gli operatori delle flotte prevedono di poter ottimizzare fattori come i costi del carburante, la manutenzione e il salario dei conducenti, elementi che nel complesso contribuiscono al 60% del costo totale di proprietà. Il 40% dei gestori ritiene inoltre che i camion connessi siano necessari poiché diversi Paesi stanno realizzando strade e città sempre più connesse e intelligenti» si legge nello studio. Entro il 2025 quindi, grazie anche ai progressi tecnologici nell'industria automobilistica, si prevede che oltre 35 milioni di camion in tutto il mondo saranno connessi, nonostante l'infrastruttura di rete ancora limitata potrebbe costituire un limite significativo al loro sviluppo nel periodo di previsione.

Sempre secondo l'analisi di *Mordor Intelligence*, ad oggi Europa e Nord America detengono le quote maggiori del mercato dei camion connessi a causa della maggiore espansione del settore automobilistico in queste regioni. In particolare, il continente europeo rappresenta il mercato più in rapida crescita, mentre il Nord America detiene il primato per dimensioni del mercato. Lo studio prevede inoltre che entro il 2025 i camion connessi nelle regioni sviluppate registreranno una crescita significativa grazie ad un più rapido sviluppo delle infrastrutture intelligenti.

Anche nella regione Asia-Pacifico si prevede una rapida crescita dei veicoli connessi poiché «gli Original Equipment Manufacturer (OEM), cioè i produttori di apparecchiature originali, e i produttori di tecnologia stanno sviluppando soluzioni per veicoli connessi grazie alle quali l'uso della telematica e delle soluzioni di gestione della flotta per veicoli commerciali connessi è aumentato». Sud America e Africa sono invece i continenti che, secondo le stime del rapporto, risconteranno un tasso di crescita più basso per quanto riguarda i veicoli connessi.

In principio fu il tachigrafo digitale. Oggi, l'innovazione a bordo dei camion ha fatto progressi enormi e di apparati tecnologici in cabina siamo abituati a vederne di ben più innovativi e potenzialmente rivoluzionari di quanto non accadesse fino a pochi anni fa. L'ultima frontiera in fatto di innovazione sono le piattaforme che forniscono dati sulla visibilità dei trasporti in tempo reale, fondamentali al fine di prevedere bisogni o affrontare eventuali rischi su tutta la *supply chain*. In quest'ottica, lo strumento più avanguardistico attualmente sul mercato sembrano essere le cosiddette *dash cam*. Piccole telecamere che possono essere installate in cabina e che monitorano costantemente quello che avviene sulla strada. Dettaglio, quest'ultimo, di non poca rilevanza dal momento che il rischio di sfociare in una violazione della privacy è dietro l'angolo. «La capacità di raccolta, analisi e interpretazione dei dati», si legge infatti nella ricerca *Star Matrix Logistics Sector 2021* di Gi Group e ODM Consulting, «diventa risorsa chiave per lo sviluppo e la competitività del settore. La capacità di strutturare, normalizzare e analizzare continuamente grandi moli di dati diventa un fattore competitivo fondamentale. Gli operatori hanno necessità di implementare soluzioni per garantire visibilità lungo la *supply chain* e si sente parlare con sempre maggiore frequenza di soluzioni potenziate da Intelligenza Artificiale (AI) e Machine Learning. Elemento critico di questa grande trasformazione diventa la gestione e la protezione dei dati sensibili delle aziende committenti e soprattutto dei clienti finali: GDPR e Cybersecurity sono altre due aree di investimento imprescindibili». In effetti, George Orwell aveva predetto, nel non troppo lontano 1949, che il modello «Grande fratello» avrebbe spopolato qual-



che decennio più in là, eppure l'idea di una telecamera in cabina non dispiace e, anzi, offre al mondo dell'autotrasporto vantaggi non indifferenti. Già ampiamente diffuse in Russia e negli Stati Uniti, le *dash cam* permettono fondamentalmente di tutelarsi in caso di sinistri, immortalando tutto quello che succede durante un tragitto. Una sorta di scatola nera in grado di restituire immagini, suoni e informazioni su tutte le dinamiche in cui il veicolo è coinvolto, oltre che segnalare con anticipo pericoli imminenti come, per esempio, la prossimità di un altro veicolo. «Per gli operatori di trasporti e autotrasporti», spiega





Tiziano Albani, *European Sales and Business Development di VIA Technologies Inc.*, «la tecnologia delle *dash cam* rappresenta senza dubbio un vantaggio in termini di riduzione dell'impatto finanziario degli incidenti stradali. Le riprese video raccolte aiutano a contestare infrazioni alla guida, a determinare le responsabilità in un incidente, a scovare i truffatori assicurativi e a migliorare il comportamento del conducente. L'integrazione della tecnologia AI offre funzionalità ancora più potenti, per consentire alle aziende che gestiscono flotte di ridurre ulteriormente i costi e risparmiare tempo. Le riprese delle telecamere a bordo del veicolo sono un testimone oculare con una visione imparziale di un incidente ed eliminano virtualmente le controversie per colpa del conducente rendendo più probabile una richiesta di risarcimento assicurativo».

Non è però tutto oro quel che luccica. «Con ore e ore di filmati da esaminare», spiega ancora Albani, «il processo di presentazione di un reclamo può richiedere molto tempo nella ricerca del video necessario. Tutto quel tempo sprecato rallenta la richiesta da parte dell'assicurazione, ritarda le riparazioni, tiene i veicoli fermi e può danneggiare i programmi di consegna e altre parti dell'attività che fanno grande affidamento su questi veicoli». I recenti sviluppi dell'intelligenza artificiale, tuttavia, potrebbero presto ovviare anche a questo problema. «L'intelligenza artificiale rappresenta un salto di qualità nell'intelligenza delle macchine e rimuove l'onere dai gestori di flotte eseguendo automaticamente analisi dettagliate dei dati. In sostanza, le tecnologie AI diventano gli occhi, le orecchie e la mente che raccolgono i dati, li analizzano e forniscono poi le informazioni. Non solo riducono al minimo il tempo impiegato dal gestore della flotta per trovare il segmento video corretto, ma forniscono anche

una serie di altri potenziali vantaggi, tra cui avvisi in tempo reale per frenate improvvise, salto delle pause necessarie, guida distratta e accelerazione rapida. Alcune di queste funzionalità di intelligenza artificiale includono inoltre la possibilità di emettere un segnale acustico per avvisare il conducente se il veicolo inizia a virare in un'altra corsia, avvertire della vicinanza con il veicolo precedente e del rischio di collisione e monitorare comportamenti di guida distratti come distogliere lo sguardo dalla strada o usare il telefono».

Un'altra importante novità a bordo dei mezzi potrebbe poi essere costituita dall'apparato per il pagamento del pedaggio in modo elettronico. Se lo strumento non cambia, sono le nuove funzioni che può assumere a rappresentare un'innovazione. Lo scorso giugno, per esempio, *Telepass* e *Tesisquare* hanno annunciato una partnership internazionale che consentirà di migliorare le operazioni di trasporto attraverso l'integrazione della tecnologia *real-time visibility* (RTTV) offerta da Telepass, e che consente di fornire informazioni dettagliate sui veicoli, sulla loro localizzazione e sul traffico in tempo reale, con la *Tesisquare Platform*. Le nuove funzionalità includono quindi, ad esempio, le interfacce TMS per consentire ai corrieri di raccogliere e condividere i dati di visibilità, il controllo dei flussi logistici, la comunicazione tra diversi attori della catena di approvvigionamento, lo sviluppo di una torre di controllo predittiva e prescrittiva che faciliti la conferma elettronica delle consegne e, infine, un calcolatore di CO₂ per aiutare i corrieri a tracciare e ridurre l'impatto ambientale. Tutto questo al fine di garantire uno scambio più rapido di informazioni, una maggiore efficienza e visibilità sulla *supply chain*, risposte tempestive agli eventi esterni e una riduzione dei tempi e dei costi per spedizionieri e trasportatori.

8.8. VERSO LA GUIDA AUTONOMA

Era il primo gennaio 2019 quando sul sito web del Parlamento europeo compariva un articolo dal titolo «Auto a guida autonoma in UE: dalla fantascienza alla realtà». E in effetti, da allora, di passi avanti ce ne sono stati e i veicoli a guida autonoma, un tempo considerati un'utopia, hanno iniziato a circolare sulle strade grazie all'avvio dei primi esperimenti. Partiamo però da un'importante precisazione. I veicoli autonomi hanno a che fare certamente con la connettività, ma sono ben diversi dai veicoli connessi di cui abbiamo parlato fino ad ora. Come precisa il Parlamento europeo stesso, infatti, «i veicoli autonomi utilizzano le tecnologie digitali per assistere il guidatore di modo che tutte, o parte, delle funzioni di guida possano essere trasferite a un sistema computerizzato». I veicoli a guida autonoma, con o senza pilota, sono quindi i veicoli automatizzati di livello 3, 4 o 5. I veicoli connessi, invece, sono equipaggiati con dispositivi

che permettono le comunicazioni con altri mezzi o con le infrastrutture attraverso la connessione a Internet. «Le tecnologie autonome e connesse», si legge sempre sul sito del Parlamento europeo, «sono interdipendenti l'una dall'altra e complementari, anche se è probabile che tutti i veicoli autonomi siano anche connessi nell'immediato futuro».

Quando si parla di livelli, inoltre, si fa riferimento alla classificazione SAE (*Society of Automotive Engineers*), la quale identifica un totale di sei livelli di automazione che vanno dalla guida tradizionale (livello 0) fino a forme totalmente innovative e tecnologiche che consentono di condurre un veicolo senza bisogno di un autista (livello 5). Attualmente in Europa, solo Germania e Francia hanno approvato livelli di guida autonoma superiori e dal prossimo anno si potranno veder circolare su percorsi prestabiliti mezzi per il trasporto pubblico e veicoli per il trasporto merci di livello 4,



AUTONOMIA IN TRIO

Da Dallas a Houston lungo un'autostrada pubblica – la I-45 – per portare merci avanti e indietro. È la tratta su cui è impegnato un camion Peterbilt, marchio del gruppo Paccar (che ha rispetto all'Europa in pancia anche DAF), in grado di viaggiare in modo autonomo grazie alla tecnologia che l'azienda statunitense ha sviluppato in partnership con Aurora, società tecnologica leader nel settore delle tecnologie funzionali proprio alla guida autonoma.

Si tratta di un test, ma il camion è veramente carico di merci affidate alle cure di FedEx, il corriere internazionale che partecipa a questo inedito trio – produttore di veicoli, sviluppatore di tecnologia e azienda logisti-

ca – in cui ognuno gioca la propria parte per raggiungere un risultato. In più, il test si basa non soltanto su un “vero” trasporto, ma si svolge anche – come detto – lungo una “vera” strada.

C'è soltanto una precauzione: nonostante i veicoli utilizzati viaggino con guida autonoma, in cabina è presente un autista che, alla bisogna, è in grado di prendere il controllo del camion in qualsiasi momento, garantendo così la sicurezza stradale in ogni momento. Ovviamente le infrastrutture presenti in Europa non sono paragonabili a quelle degli Stati Uniti, ma in ogni caso i dati raccolti in questi test saranno utili anche nel vecchio continente.

SISTEMI DI ASSISTENZA ALLA GUIDA, DAL 2022 INIZIA LA STAGIONE DELL'OBBLIGO

A partire dal maggio 2022 i camion omologati in Europa dovranno essere equipaggiati con una serie di sensori noti come ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), destinati poi, dal 2024, a diventare obbligatori per tutti i veicoli nuovi omologati in precedenza. Gli ADAS sono sistemi tecnologici in grado di assistere la guida soprattutto in condizioni critiche e di tagliare il numero di decessi provocati da incidenti stradali del 20%. E proprio per questo l'Unione europea ha deciso, con una serie di disposizioni normative, di obbligare i costruttori di veicoli a inserirli già in primo impianto. Ecco quali sono nella tabella a lato.

FUNZIONI	SCOPO
Moving Off Information System (MOIS)	Aiuta a evitare collisioni con pedoni o ciclisti durante la partenza
Blind Spot Information System (BSIS)	Aiuta a evitare collisioni con i ciclisti che viaggiano vicino al lato passeggero del veicolo
Reversing Information System (REIS)	Aiuta a evitare le collisioni durante le manovre
Intelligent Speed Assist (ISA)	Aiuta a riconoscere i limiti di velocità e avvisa il guidatore quando viene superato
Driver Drowsiness & Alertness Warning (DDAW)	Avverte il conducente quando il comportamento di guida dimostra sonnolenza o distrazione

cioè, secondo la definizione SAE, con alti gradi automazione, in cui il veicolo può procedere praticamente da solo in presenza di determinate condizioni ambientali, geografiche, orarie, di traffico e di carreggiata.

Ma se la guida autonoma è passata dalla fantascienza alla realtà, il merito è anche – e soprattutto – del trasporto merci, settore in cui la sperimentazione dei veicoli «con pilota automatico» è molto più avanzata rispetto all'automobile, i cui progressi sono però accolti dall'opinione pubblica sempre con maggiore clamore.

In realtà i primi grandi impulsi sono stati attivati negli Stati Uniti. FedEx, per esempio, il 22 settembre 2021 ha avviato la sperimentazione della guida autonoma dei veicoli industriali sulle lunghe distanze in collaborazione con il costruttore di camion Paccar (gruppo che detiene anche il marchio DAF in Europa) e con la società Aurora, autentica protagonista del settore. Prova ne sia che la tecnologia applicata per i test è la *Autonomous Vehicle Platform*, sviluppata da Aurora proprio per essere adattata sui camion Paccar utilizzati da FedEx (vedi foto a sinistra). La sperimentazione è stata avviata sulla tratta Dallas-Houston, con un percorso di oltre 500 miglia (926 km) per viaggio, conservando la presenza di un autista a bordo come previsto dalle attuali normative.

Ma sempre Aurora nel dicembre 2021 ha equipaggiato con il proprio software e con altri strumenti e sensori necessari per applicare la guida autonoma anche alcuni veicoli che trasportano merci per conto di Uber Freight nello stato del Texas.

I carichi, gestiti con il criterio *drop-and-hook*, viaggiano dagli hub dell'azienda situati a Dallas e a Houston, in California, per essere trasferiti su camion prenotati tramite Uber Freight e condotti così alla consegna finale. L'idea è di utilizzare il servizio *Aurora Horizon* con la tecnologia di *Uber Freight* per far combaciare la catena tra vettori locali e camion a guida autonoma.

Peraltro non è un caso che Aurora Innovation – come altre società concorrenti, come TuSimple, Embark e Waymo – hanno praticamente smesso di interessarsi al trasporto passeggeri per concentrarsi su quello merci, in cui intravedono maggiori potenzialità di

sviluppo. Al punto che dal quartier generale di Aurora nel corso del 2021 è stata annunciata l'intenzione di offrire un servizio di guida autonoma sui camion della Classe 8 americana a partire dal 2023. Gli Stati Uniti sembrano particolarmente sensibili a questi sviluppi in ragione delle caratteristiche del suo mercato, anche se poi, di fatto, appaiono simili a quelle di tanti paesi europei. Il trasporto merci su strada a stelle e strisce, infatti, fattura circa 800 miliardi di dollari ogni anno, giacché gestisce i due terzi dei beni di consumo richiesti dal mercato. Ma deve fare i conti con alcuni problemi che la guida autonoma sembra poter minimizzare. Tra questi la carenza di personale, l'esistenza di una rigida legge sui tempi di guida e di riposo (che prevede un massimo di 11 ore di guida giornaliera), una frammentazione dell'offerta di trasporto (il 95% delle circa 200.000 aziende ha meno di 100 camion), un'elevata percentuale di viaggi a vuoto, stimata intorno al 20%. Anche in Italia, però, qualcosa si muove. Attualmente la normativa italiana non consente ancora l'ingresso sul mercato di mezzi a guida autonoma di livello superiore a 2. Si tratta cioè di un livello di automazione parziale, in cui il guidatore continua a occuparsi della guida mentre il veicolo può intervenire autonomamente solo su accelerazione e frenata mediante appositi sistemi di sicurezza, come per esempio la frenata assistita e la frenata di emergenza anticollisione. Ancora presto, dunque, per parlare di veicoli senza pilota, anche se nel 2018 il decreto «Smart Road», che introduceva nuove regole per la sperimentazione di veicoli a guida autonoma su strade pubbliche e istituiva l'osservatorio tecnico mirato a coordinare le varie iniziative e sperimentazioni, è stato aggiornato a seguito proprio della prima relazione annuale dell'Osservatorio «Smart Road», prevedendo la sperimentazione di mezzi di trasporto più all'avanguardia e aprendo così di fatto la strada alla «possibilità di sperimentare su strada pubblica anche mezzi di trasporto innovativi, oggi non omologati né omologabili secondo le attuali norme nazionali e internazionali di settore». In altre parole, i veicoli a guida autonoma superiore a livello 2 attualmente consentito.



L'ESPERTO

Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council

«CAMBIARE LA CULTURA PER CAMBIARE IL SETTORE»

Veicoli autonomi, strade intelligenti, tecnologia blockchain e intelligenza artificiale. Il futuro ormai è alle porte e serve correre per non restare indietro. Per costruire, però, servono basi solide e, soprattutto, serve sapere esattamente da dove si parte. Un processo non così scontato dal momento che i dati sulla digitalizzazione del settore scarseggiano e senza di essi definire obiettivi e progetti diventa impresa assai arbitraria. Il perché di questa assenza di dati lo spiega **Massimo Marciani**, presidente del Freight Leaders Council, associazione attiva da 30 anni che raduna i più importanti stakeholder del settore per promuovere una logistica sostenibile e innovativa. «Si tratta in realtà di un fenomeno che coinvolge i dati sulla logistica e sui trasporti in generale, per esempio anche per quanto riguarda le consegne di ultimo miglio, i trasporti urbani e tutti quei fenomeni che fino al pre-pandemia erano considerati attività non fondamentali e non meritori di attenzione. La digitalizzazione, quindi, non rientrava tra gli aspetti censiti all'interno del settore dell'autotrasporto e della logistica».

Quali sono le conseguenze per il settore?

Partiamo da un presupposto: i piani industriali devono essere fatti conoscendo il punto di partenza, il punto di arrivo e ponendosi degli obiettivi. Questo si può fare a livello quantitativo solo se si conoscono i dati. Fino a ieri è mancata la cultura del dato, del numero e della misurazione e questa è stata una mancanza fondamentale perché tutte le politiche che vengono promosse e suggerite risultano quindi essere discutibili, dal momento che non esiste un obiettivo o un target da raggiungere. L'imposizione di questi target è arrivata solo con la COP 21 (Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici) e dagli obblighi dell'Unione europea per la riduzione di CO₂. Questo è solo l'inizio di un sistema di misurazione che impone di verificare le emissioni e immaginare un piano quantificabile e misurabile all'interno delle aziende per ridurre le emissioni.

A che punto siamo quindi oggi con la digitalizzazione?

Ci troviamo di fronte ad un momento molto particolare per il settore, in cui la logistica è sempre più trainata dalla domanda. In questi anni abbiamo assistito a importanti finanziamenti del settore industriale con il programma Industria 4.0 che mirava a digitalizzare le aziende, nonostante negli anni passati si sia spesso confusa la digitalizzazione con la smaterializzazione dei documenti. Digitalizzare un'azienda vuol dire cambiare i processi industriali e fare in modo che i numeri siano strumenti di progettazione, programmazione, analisi e valutazione. Con la pandemia, inoltre, anche i commercian-

ti hanno iniziato a usare sempre di più l'omnicanalità e il sistema digitale. Dal momento che la logistica è «il wi-fi del commercio e dell'industria» – come mi piace definirla – cioè è un fattore abilitante, oggi, si trova in mezzo a quella che possiamo definire una tempesta perfetta. I due estremi della logistica, produzione e consumo, hanno subito una forte accelerazione per cui la digitalizzazione necessariamente comincerà a pervadere il settore arrivando alla trasparenza dei flussi, cioè alla possibilità di sapere sempre dove si trova un veicolo, tra quanto arriverà e che tipo di merce trasporta. Anche l'acquisizione di statistiche sarà sempre di più automatica e i dati verranno raccolti direttamente là dove si producono, analogamente a quello che succede per la movimentazione delle persone utilizzando il cellulare come una scatola nera dell'individuo.

Che cosa manca per raggiungere questo obiettivo?

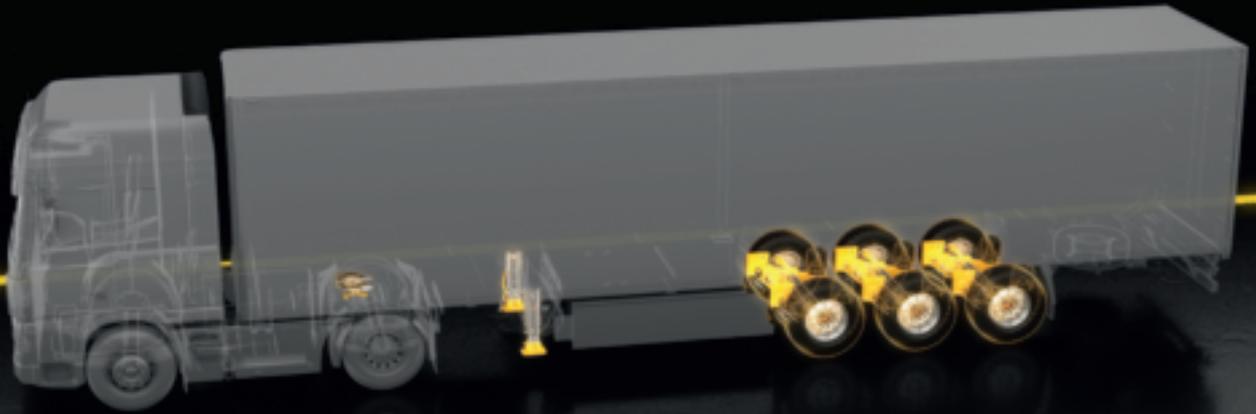
Serve cultura del dato, cultura della digitalizzazione e cultura industriale. La tecnologia è pronta, è già esistente: c'è la blockchain, ci sono i sensori a perdere, c'è il 5G. Manca un progetto, una roadmap per la digitalizzazione, la creazione di modelli di ingaggio per i quali, chi digitalizza, ha legittimamente un vantaggio competitivo, anche non necessariamente fiscale o amministrativo. Per esempio, si potrebbe garantire a un'azienda che digitalizza i documenti di trasporto e il posizionamento dei mezzi una corsia di accesso riservata nei porti e negli interporti, perché rispetto a chi utilizza ancora il cartaceo si è molto più veloci e si aumenta la produttività. In questo modo non si richiedono finanziamenti, non si altera la concorrenza, ma si spinge verso l'innovazione.

Che cosa stanno facendo le associazioni della logistica per promuovere la digitalizzazione?

Attualmente manca qualcuno in grado di dare una visione. Per questo motivo il Freight Leaders Council, insieme a TTS Italia, l'associazione nazionale per la telematica per i trasporti e la sicurezza, sta cercando di farsi strada come soggetto in grado di fornire ispirazione al settore. Lo scorso maggio abbiamo sottoscritto un protocollo d'intesa tra le due associazioni per diffondere la cultura dell'innovazione nel settore logistico attivando percorsi formativi e culturali. L'obiettivo è quello di eliminare le resistenze e le paure del settore che, essendo esposto a una concorrenza selvaggia, tende a non voler condividere le proprie informazioni. Stiamo cercando di spiegare che la tecnologia blockchain garantisce l'anonimità del dato e quindi l'impossibilità per un unico soggetto di accedere al 100% dell'informazione e, dall'altra parte, dobbiamo spingere la ricerca e lo sviluppo di sistemi di cyber security, perché tanto più spostiamo i dati sul digitale, tanto più saremo esposti a malware e azioni fraudolente. In sunto, serve fare cultura, sviluppare modelli di business, spiegare il vantaggio dell'approccio digitale e abbandonare le procedure arcaiche, complesse e frammentate che hanno portato il settore a non essere oggi competitivo come vorremmo.

Quali vantaggi concreti porterà la digitalizzazione all'autotrasporto?

Se pensiamo per esempio all'e-CMR, questa consente di controllare il camion in transito senza fermarlo e ciò significa già molto per un autista. Se si viene fermati all'estero da polizie straniere non si pone più il problema della lingua, dal momento che la lettera di vettura internazionale elettronica è automaticamente traducibile in tutte le lingue europee. I vantaggi per l'autotrasporto sono enormi, ma presuppongono la chiarezza, la linearità e la trasparenza delle informazioni. Per questo motivo, affinché il processo di digitalizzazione sia efficace e funzionale, è fondamentale ripensare interamente alle procedure e non traslarle semplicemente dal cartaceo al digitale.



ENGINEERING YOUR ROAD TO SUCCESS



safholland.com

SAF ●

Holland


V. ORLANDI

**1935****Legge 1349/35**

prime norme sulla professione di autotrasportatore: obbligo per il conto terzi di autorizzazione ministeriale a chi ha idoneità tecnica, morale e finanziaria.

**1955****DM 12 ottobre 1955**

autorizzazioni speciali: rilasciate a veicoli con attrezzatura permanente per trasporti speciali.

**1949****DM 8 giugno 1949**

contingentamento delle autorizzazioni: solo per i titolari delle vecchie; le nuove vengono concesse in caso di rinunce.

**1998****Dlgs 84/85**

autorizzazione all'impresa e raddoppio della capacità: le autorizzazioni non sono più contingentate al veicolo e ne crolla il valore.

1997**Legge 454/97**

incentivi: 324 mld di lire per l'esodo e 270 per le aggregazioni (ma con riduzione della capacità di carico).

**2002****DL 36/02**

condanna UE: le imprese devono restituire il bonus fiscale ricevuto tra il '92 e il '94.

**2008****Legge 133/08**

l'art. 83 bis introduce i «costi minimi della sicurezza» calcolati dall'Osservatorio della Consulta.

**2005****Legge delega 32/05**

riforma dell'autotrasporto: tariffe, Albo e TPL. La legge delega deve essere attuata attraverso i successivi decreti legislativi.

2003**DM 6 febbraio 2003**

istituzione della Consulta per la Logistica e l'Autotrasporto presso il ministero dei Trasporti.

**Dlgs 284/05**

riordino dell'Albo e della Consulta.

Dlgs 286/05

abolizione delle tariffe a forcella: cessano dal 1° marzo 2005.

DI LEGGI E DECRETI

1960

Legge 1621/60

adesione dell'Italia alla Convenzione per il contratto di trasporto internazionale delle merci: si regola il trasporto internazionale su gomma.

1974

Legge 298/1974

istituzione dell'Albo e delle tariffe a forcella: le autorizzazioni passano all'impresa, ma i regolamenti attuativi non vengono varati.

1976

Legge 313/76

nuove norme sugli autoveicoli industriali: il peso massimo è portato a 400 q.li su 4 assi e a 440 q.li su 5 assi.

1977

DPR 783/77

disciplina del conto proprio e del conto terzi.

1978

DPR 56/78

regolamento dell'Albo degli autotrasportatori: modalità di formazione e avvio.

1992

DM 27 febbraio 1992

liberalizzazione delle autorizzazioni speciali: spariscono vincoli e limiti di esercizio.

1982

DM 18 novembre 1982

attuazione delle tariffe a forcella: entreranno in vigore il 1° gennaio 1983.

1987

Legge 132/87

autorizzazioni al veicolo: sanatoria per la mancanza dei decreti attuativi della 298. Viene introdotto il cronotachigrafo.

2012

Legge 135/2012

scioglimento della Consulta per la Logistica e l'Autotrasporto

2014

Legge 190/2014

soppressione dei «costi minimi della sicurezza»: la tariffa è riportata alla libera contrattazione fra le parti.

2020

Ddir 206/20

i costi d'esercizio pubblicati dal ministero dei Trasporti sono definiti «non cogenti».

SETTANTA ANNI DI AUTOTRASPORTO

DAL BOOM DEL DOPOGUERRA AI TORMENTI DELLA GLOBALIZZAZIONE

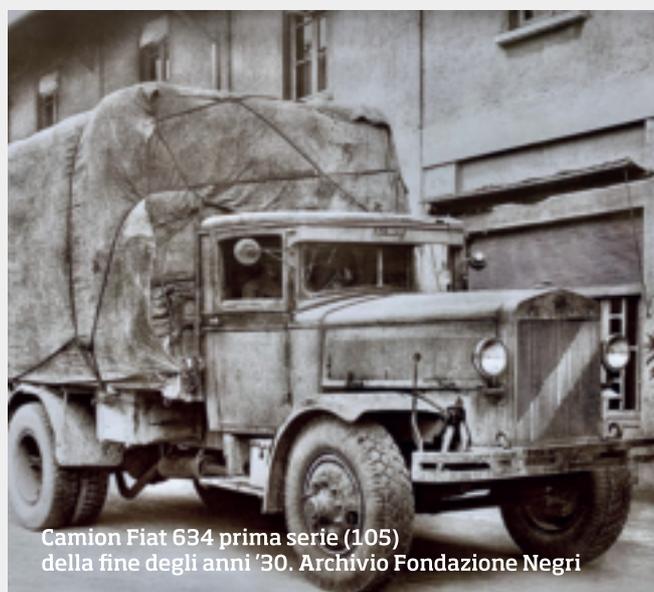


Archivio Robustelli Trasporti

Per comprendere a fondo l'anima dell'autotrasporto merci italiano – da dove viene, dove è arrivato, dove è diretto – bisogna fare una scorribanda su Internet e andare a scavare tra le pagine delle aziende del settore, alla ricerca delle origini di ciascuna. Ci si troverà di fronte a una sproporzionata divaricazione tra le poche ormai lanciate verso la logistica globalizzata i cui siti abbondano di offerte di servizi dal nome inglese, cartine interattive, moduli di prenotazione, video emozionali, ma non dicono nulla del proprio passato, e tutte le altre (e sono la grande maggioranza) che non rinunciano a ricordare, con maggiore o minore evidenza, ma sempre con orgoglio, le proprie origini, spesso raccontando la storia che da esse si è sviluppata e corredando la narrazione con fotografie sfocate in bianco e nero che ritraggono giovanottoni dal sorriso smagliante per la felicità, accanto a camioncini più o meno malridotti, ma comunque di loro proprietà, come sottolinea quel braccio che tutti appoggiano alla fiancata quasi ad abbracciare quel vecchio veicolo per impedire di portarglielo via. Non ci rinuncia neppure qualche impresa ormai di livello internazionale come la Fercam – quarta azienda italiana del settore per fatturato (814 milioni di euro), stando alla classifica 2020 del *Giornale della Logistica* – che elenca le date della sua storia, a partire dal 1949, quando nasce come azienda di carrellamento, adornandole con foto di ogni stagione a cominciare da quella di **Eduard Baumgartner** e della sua famiglia, accanto ai primi cinque camion. Perché la chiave di lettura di quella generazione straordinaria che ha creato l'autotrasporto merci italiano è tutta in una parola: famiglia.

Anche chi si è talmente ampliato nel mondo da preferire sul web la geografia alla storia, rinunciando alle foto d'epoca e pubblicando, invece, le cartine dei cinque continenti con i punti dove sono dislocate le loro sedi, in realtà, ha dietro le spalle analogo origine. BRT

(terza nella classifica del *Giornale della Logistica*), oggi presente in Italia con 195 filiali, ma ormai controllata per l'85% dai francesi de La Poste, proviene dalla Bartolini spa, fondata addirittura nel 1928 a Bologna da **Divo Bartolini**. E il Gruppo Arcese, quinto in classifica, 687 milioni di fatturato, trasporti in tutte le modalità, sedi in 16 paesi, 450 mila metri quadrati di magazzini, nasce dalla ditta individuale fondata da **Eleuterio Arcese** ad Arco di Trento nel 1966, dopo quindici anni da autista dipendente a trasportare carta tra la Ciociaria e il Trentino.



Camion Fiat 634 prima serie (105) della fine degli anni '30. Archivio Fondazione Negri

IL DOPOGUERRA E IL MOTORE DEL BOOM

UNA STAGIONE PERFETTA

186.138

Sono i veicoli che costituiscono il parco circolante camion nel 1947, più numeroso di quello delle vetture, che si fermava a 184.060.

Una trafila frequente – da autista a padroncino – soprattutto tra la fine degli anni Quaranta e tutti gli anni Sessanta, in un'Italia semidistrutta dalla guerra in cui l'unica risorsa è la voglia di lavorare e l'unica ricchezza la famiglia. Ma proprio

in quei giorni, quasi come in un bell'agguato, si vanno addensando i tre fattori di una stagione perfetta che spingono i giovani più svegli verso l'autotrasporto merci. Nel 1945 le ferrovie sono a pezzi: la metà dei 14 mila chilometri di rotaie è da sostituire, il 60% delle locomotive e il 50% dei carri merci sono inservibili; le strade non stanno meglio, ma possono essere rimesse a posto più rapidamente: la rete delle statali misura 20 mila chilometri e quella autostradale solo 479, ma l'Anas fa gli straordinari e nel 1960 le prime arrivano a quasi 30 mila chilometri e le seconde a oltre mille. Un altro fattore sono i campi ARAR, acronimo di Azienda rilievo alienazione residuati. È l'ente che deve vendere (spesso liberarsi) del materiale bellico lasciato dal nemico in fuga o dagli alleati rientrati in patria: sono migliaia i camion militari che si possono riconvertire all'uso civile e non sempre sono nelle peggiori condizioni. Il terzo è l'urgenza della ricostruzione, collegato alla necessità di tenere unito un Paese che ha bisogno di reggersi sullo scambio tra i prodotti agricoli del Sud e quelli industriali del Nord, in un processo che culminerà a metà degli anni Sessanta, quando sarà completata l'Autostrada del Sole e i due pezzi d'Italia si avvicineranno.

I giovani più svegli si accorgono dell'opportunità e molti vanno a «fare la spesa» nei campi ARAR. A chi capisce già qualcosa di motori brillano gli occhi: GMC, Dodge, Chevrolet, Diamond, Mack, White, Federal, Scammel, AEC, spesso da riconvertire in mezzi da cantiere, perché la primissima industria che si sviluppa è, inevitabilmente, quella edilizia. «Dove vedevamo una gru», ricorda **Mario Artusi**, storico contitolare della concessionaria di veicoli commerciali Romana Diesel, «sapevamo che lì c'era lavoro, sviluppo, ricchezza». Così, stando ai dati Istat (*L'Italia in 150 anni Sommario di statistiche storiche*, Istat, 2012), gli autocarri in circolazione, che nel 1946 erano 137.260, in pochi anni raddoppiano: nel 1952 sono già 257.923 e costituiscono un terzo del parco circolante, perché le automobili crescono più lentamente; nel 1947, addirittura, circolano più camion (186.138) che autovetture (184.060). Sono tutti (o quasi) padroncini che fuggono dalla fame e colgono la prima occasione che passa loro davanti.

x2

È la moltiplicazione (arrotondata) vissuta dal numero dei camion in circolazione in Italia nell'immediato dopoguerra, dai 137.260 del 1946 ai 257.293 del 1952.

E che alle volte è preferibile al lavoro che hanno. «In Ciociaria», racconta ancora Artusi, «ricordo tanti contadini che anziché continuare a spaccarsi la schiena nei campi, hanno venduto la terra, si sono comprati il camion e si sono messi a fare i trasporti».

AUTORIZZAZIONI BLOCCATE (MA CON DEROGHE)

Ma c'è un quarto fattore a favorire questo boom dell'autotrasporto – che prepara, del resto, quello economico – ed è il clima di Far West causato dall'inesistenza di una legislazione adeguata. In quegli anni il trasporto merci su strada è ancora regolato dalla legge 1349 del 1935 – la prima in Italia che ha normato il settore – secondo cui per esercitare l'attività di autotrasporto per conto terzi, è obbligatoria un'autorizzazione della Motorizzazione civile (per il conto proprio basta una licenza) a fronte di una «comprovata idoneità tecnica, morale e finanziaria»: la legge parlava di



Archivio Fercam

«servizi di noleggio per trasporto merci», «servizi pubblici di piazza» con tassametro e «servizi pubblici di linea» con orari precisati e luoghi prestabiliti per il carico e lo scarico. Una normativa che – finita la guerra – apparve subito impraticabile in un mondo ormai totalmente cambiato, con un parco circolante triplicato dagli 80 mila autocarri del 1935 e una domanda di trasporto esplosa subito dopo la fine delle ostilità. Infatti, nessuno la rispettava: chi aveva il camion viaggiava, anche senza autorizzazione. Magari ricorrendo a qualche astuto stratagemma, come quel trasportatore romano che avendo tre camion ma nessun permesso, aveva creato una società dal nome inglese, l'American company: e, nella confusione di quei giorni, circolava come se fosse un'azienda alleata, senza bisogno di documenti.

Dopo anni di caos, nel 1949, finalmente un decreto del ministero dei Trasporti e della Navigazione provvide a confermare le autorizzazioni esistenti prima della guerra per il conto terzi, limitando però i nuovi titoli solo in caso di rinuncia di imprese operanti. Non era una legge, ma un atto amministrativo, voluto dalle Ferrovie dello Stato (all'epoca erano incardinate nel ministero e il ministro ne era presidente) nel timore di trovare – una volta rimesse a posto linee, motrici e carri – il mercato del trasporto merci definitivamente occupato dai camion. Il Quaderno 87/4 di Confetra, del gennaio 2001, ripercorrendo quegli anni, scrive esplicitamente che «la





Esposizione di residuati bellici nel 1946

Ferrovia badò allora a difendersi e ottenne che con un semplice provvedimento amministrativo il Ministro dei Trasporti impartisse (nel 1947) disposizioni agli uffici della Motorizzazione affinché si attenessero e facessero osservare le norme stabilite dalla legge del 1935».

A parte la differenza della data (probabilmente una circolare anticipatrice al decreto) la sostanza non cambia: l'intervento non fu di natura legislativa, ma amministrativa, segno che la politica fin da allora non volle impegnarsi in una battaglia tra rotaia e strada, anche perché la seconda costava meno ed era più immediata nel dare risposte prima alla ricostruzione e poi alla crescita di un paese che da agricolo aveva bisogno di rapida industrializzazione.

Lo stesso decreto, del resto, lasciò aperto uno spiraglio alla possibilità di nuove autorizzazioni, stabilendo che queste si sarebbero potute rilasciare ex novo in base a determinate caratteristiche possedute dalla ditta. E un successivo decreto del 1955 creò un nuovo spiraglio: nel riaprire le autorizzazioni per le portate superiori ai 25 quintali, vi comprese anche i veicoli «con attrezzatura permanente per trasporti speciali». Introdotta

per rispondere soprattutto alla domanda dirompente di prodotti petroliferi per l'industria, che richiedevano veicoli particolari come le cisterne, la norma diventò presto un grimaldello per ottenere nuove autorizzazioni anche su veicoli normali: bastava aggiungere una sbarra sul cassone o un qualche altro elemento tecnico e farselo omologare come veicolo attrezzato specificatamente per un trasporto speciale. E il gioco era fatto. Il risultato fu che, da una parte, con il decreto del 1949 furono bloccate le autorizzazioni attraverso un contingentamento che sarebbe durato fino al 1998, ma dall'altra, sempre con provvedimenti amministrativi, si concessero deroghe a classifica, scrive sempre Confetra, «a chi ne necessitava per sopravvivere: il reduce, l'ex combattente, il colono rimpatriato dalla Libia, il bracciante agricolo disoccupato, il figlio di madre vedova ecc.».

LA NASCITA DEI PADRONCINI

È l'identikit dei padroncini, il serbatoio da cui l'autotrasporto italiano attinge per rimpolparsi, crescere, prosperare. E che percorrono tutta la storia dell'autotrasporto italiano da quei giorni del dopoguerra, diventando un soggetto con cui inevitabilmente fare i conti, prima come fattore di sviluppo, poi come peso frenante, ma in entrambi i casi per la stessa caratteristica: l'impegno individuale, fonte di volontà inarrestabile, ma anche di eccessiva frammentazione. Perché bisognava faticare. Fino al 1964, quando finalmente l'autostrada collegò Milano con Napoli, un viaggio dalla capitale al capoluogo lombardo durava anche tre giorni, una settimana con il ritorno. «Si partiva la domenica notte», ricorda Artusi, «per arrivare il martedì mattina – le strade erano quello che erano – si scaricava, si ricaricava, si ripartiva e si ritornava a Roma, dopo tre-quattro giorni. E quando si era tornati, generalmente si andava sui piazzali a lavare e a ingrassare i camion. Ma si guadagnava bene: anche un milione di lire per un Milano-Roma andata e ritorno». Naturale che l'attività attirasse tanti

73,6%

È la percentuale delle imprese di autotrasporto che nel 1970 disponevano di un solo camion, in numeri assoluti erano più di 100 mila. Se a queste si aggiungevano quelle con due camion si arrivava al 92,1%. Negli stessi anni in Francia i monoveicolari erano poco più di 14 mila.



Archivio Pian del Bosco



Archivio Federtrasporti

1 milione di lire

Era quanto si riusciva a ottenere come tariffa di trasporto per un Roma-Milano e ritorno tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio dei Sessanta, il corrispondente di 10-12 mila euro di oggi. Si tenga presente però che per l'andata e il ritorno era necessaria, con le strade di allora, anche una settimana. Fu anche questo livello di tariffe ad attrarre tanti giovani alla professione.

superò largamente la domanda (che non era più quella colossale e indistinta della ricostruzione, ma quella selettiva e funzionale dell'industrializzazione) e le tariffe crollarono.

Quando, all'inizio degli anni Settanta si cominciò a tentare di mettere ordine nel settore con una legge, ci si accorse che le imprese di autotrasporto erano diventate 135.847 (dato al 1970), ma solo 11.632 avevano tre o più veicoli. E solo 24.204 ne avevano due. Il resto, più di 100 mila, il 73,6%, era formato da monoveicolari, quota che saliva al 92,1% comprendendo anche i proprietari di due camion. Tanto per fare un confronto, nello stesso anno in Francia le aziende erano 30.487 e i monoveicolari erano meno della metà: 14.122.

In quegli anni Sessanta, insomma, sotto gli occhi inconsapevoli di tutti, era nata la divaricazione: mentre una parte del settore – quella che aveva colto al volo la «stagione perfetta» dell'immediato dopoguerra – era passata da camionista ad autotrasportatore, in un percorso di crescita che la porterà a diventare nel tempo impresa strutturata di logistica, spesso di livello internazionale, un'altra parte proveniva (o non riusciva a uscire) dallo stato di necessità e tentava di intercettare gli ultimi bagliori del boom o (negli anni successivi) di sfuggire alla crisi degli anni Settanta. E mentre i primi si erano in gran parte trasformati in autotrasportatori, i secondi erano riusciti appena a diventare camionisti.

Puntuale la descrizione che del fenomeno dà, nel 1978, **Giacomo Sarzina**, allora segretario generale dell'Anita, l'associazione degli autotrasportatori confindustriali (ed ex dirigente dell'EAM, la Motorizzazione dell'epoca), in *Osservazioni e proposte sull'autotrasporto di cose*, relazione all'assemblea del CNEL, da cui sono tratti i dati di questo paragrafo. Negli anni Sessanta, scrive Sarzina, l'autotrasporto italiano si era diviso in due: da una parte le imprese più strutturate che spesso diventano «in

giovani in cerca di occupazione che, in un modo o nell'altro, travolsero il contingentamento, creando una categoria che da allora è stata croce e delizia dell'autotrasporto italiano, perché accanto alla disponibilità alla fatica, all'impegno continuo, alla flessibilità lavorativa, i padroncini portarono con sé l'impreparazione imprenditoriale. Risultato: il numero di autotrasportatori crebbe al punto che l'offerta

tutto o in parte, imprese di spedizione e come tali stipulano i contratti di trasporto in nome proprio o per conto del mittente», precisando che «la maggior parte dei contratti stipulati in questo modo sono, in realtà, contratti di sub-trasporto».

DOPO IL BOOM, TRA SUBVEZIONE E AGENZIE

È l'atto di nascita della sub-vezione, che si accentuerà negli anni Settanta – lo ricorda **Gianfranco Benelli**, professore associato di Diritto della navigazione e dei trasporti a Sassari ne *Il trasporto di merci su strada per conto di terzi* (Aracne editrice, 2012) – come «conseguenza di una precisa scelta operata, all'inizio degli anni Settanta, dalle imprese di medio-grandi dimen-

sioni per «ottimizzare i propri costi di produzione, attraverso varie forme di cooperazione di più vettori nell'esecuzione del servizio di trasporto, quali ad esempio la subvezione ed il cosiddetto trazionismo, che consentono di convertire «l'alto costo del lavoro dipendente nel minore e più produttivo costo variabile del lavoro autonomo». Ma quella pletera di autotrasportatori con uno o due camion è preda, in quegli anni, anche delle agenzie, che costituiscono il tramite fra committente e padroncino, il quale non ha né le risorse né la capacità per trovarsi da solo la merce da trasportare, soprattutto nei viaggi di ritorno che, se fatti a vuoto, sono una perdita secca. Per le agenzie era una pacchia: il carico per il viaggio di ritorno lo trovavano, ma a prezzi stracciati. Un meccanismo perverso che, in mano alle agenzie finì per abbassare le tariffe anche del viaggio di andata, perché l'agenzia costringeva il padroncino ad accettarle, altrimenti avrebbe dato il lavoro a un altro autotrasportatore. «E così», sintetizza Artusi con ironia romanesca, «diventarono tutti viaggi di ritorno».

Un sistema squilibrato, ingiusto e, alla fine, anche autolesionista, dal momento che, come osserva Benelli «l'eccedenza dell'offerta complessiva di servizi di autotrasporto rispetto alla domanda, acuita, tra l'altro, dalla massiccia presenza di vettori abusivi, con conseguente esasperazione della concorrenza tra vettori, specie ad opera delle microimprese» causò «un'evidente situazione di crisi del mercato, di cui poi inevitabilmente avrebbero subito i più gravi contraccolpi gli anelli deboli della catena produttiva: nella specie, cioè, le imprese di autotrasporto nazionali».

da 100 a 300 mila lire

Erano la sanzione minima e massima per chi non rispettava le tariffe a forcilla. Troppo poco per convincere i committenti ad applicarle. D'altra parte, i trasportatori erano scoraggiati ad adire le vie legali visto che il termine di prescrizione era di appena un anno.



Archivio Fiat

GLI ANNI SETTANTA E LE REGOLE DEL GIOCO

L'ALBO E LE TARIFFE A FORCELLA

Il tentativo di mettere ordine in questo caos arrivò nel 1974, con la legge 298, che, per dare regole e dignità alla professione, istituì l'Albo degli autotrasportatori e, per garantire alle imprese un equo compenso, introdusse le tariffe obbligatorie a forcella. La legge prevedeva anche che l'autorizzazione non sarebbe stata più legata al veicolo, ma all'impresa, comprendendo la somma delle portate utili dei singoli veicoli. Una normativa, insomma, completa e innovativa. Peccato che per attuarla ci vollero degli anni e anche dopo non fu quasi mai rispettata, soprattutto per la parte economica. Le prime a saltare furono le autorizzazioni alle imprese: i decreti attuativi non furono mai approvati, finché tredici anni dopo, nel 1987, la legge 132 cancellò la norma stabilendo che le autorizzazioni rimanevano singole e per veicolo. Quanto alle tariffe a forcella, furono accolte con soddisfazione dai vettori, ma incontrarono forti resistenze da parte dei committenti, tanto è vero che per varare il provvedimento attuativo bisognò attendere otto anni: il decreto ministeriale fu emanato alla fine del 1982 e le tariffe entrarono in vigore dal successivo 1° gennaio 1983: per i veicoli al di sopra delle 5 tonnellate di portata, si prevedevano cinque classi di peso, per ciascuna delle quali venivano indicati i valori minimi e massimi in lire per chilometro. Tuttavia, le basse sanzioni (da 100 a 300 mila lire) incoraggiavano i committenti a non rispettare la norma e la prescrizione breve (un anno) scoraggiava i trasportatori dal ricorrere alla magistratura per far valere i propri diritti, dal momento che per di più, in costanza di rapporto, un ricorso contro il committente avrebbe immediatamente provocato la perdita della commessa. La conseguenza fu che le tariffe a forcella furono largamente disapplicate. Solo quattro anni dopo, Sarzina, nel suo libro *Limitazione della responsabilità del vettore ed evoluzione delle tariffe obbligatorie*, scriveva apertamente: «Il bilancio non è, in sostanza, positivo, se si considera la misura in cui le tariffe sono osservate, giacché nella maggior parte dei casi, i prezzi di trasporto sono concordati secondo le regole della concorrenza e non sono quelli che sarebbero dovuti in applicazione delle norme». Anche l'Albo faticò a partire, ennesimo sintomo di quanto il sistema esistente fosse radicato nel tessuto economico e sociale dell'epoca. Ma se per le tariffe c'erano voluti otto anni, per l'Albo ne bastarono quattro, fino al 1978, probabilmente grazie al coinvolgimento delle associazioni di rappresentanza del settore le quali, proprio grazie all'inserimento nel contesto della pubblica amministrazione, acquistarono rilevanza politica e assunsero un ruolo sempre più determinante nell'elaborazione delle politiche del settore.

IL TEMPO DELLE ASSOCIAZIONI

Le associazioni dell'autotrasporto, in realtà, erano presenti sulla scena fin dall'immediato dopoguerra, alcune – anzi – quando la guerra non era ancora conclusa: la confindustriale Anita (Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici) è, infatti, datata 6 novembre 1944. La Confetra è del 1946. Dello stesso anno, per iniziativa di autotrasportatori di Lazio, Campania e Sicilia, è la Fiap (Federazione italiana autotrasportatori professionali) rivolta al mondo artigiano. Poi bisogna aspettare il 1963 per veder comparire sulla scena la FAI (Federazione autotrasportatori italiani) e il 1974 per la Fita-CNA. Quindi una cascata di sigle, frutto di estensioni delle Confederazioni, di iniziative locali, di scissioni, di raggruppamenti di secondo livello fra associazioni, a dimostrazione del conflitto esistente



Nel 1992 a Cesena nasce Unatras

all'interno di un mondo diviso dalla difesa di interessi non coincidenti (anche perché spesso il padroncino lavora per un altro autotrasportatore più strutturato), ma comunque teso alla ricerca di un'unità anche precaria che ne rafforzi il peso politico complessivo. Da questa antinomia continua nascono, nel tempo, vari tentativi unitari, anche se ogni volta qualche associazione resta pur sempre fuori: si va, alla fine degli anni Settanta, dal Comitato d'Intesa (con l'Anita di Giacomo Sarzina, la FAI di **Emanuele Remondino**, la Fita-CNA di **Giovanni Menichelli**), all'ancora non esistente Unatras, costituita a Cesena nel 1992 e di cui oggi fanno parte: CNA-Fita, Confartigianato Trasporti, FAI-Confrtrasporto, Fiap, Sna-Casa, Unitai (Assotir ne è uscita alla fine del 2021). Ma a cavallo del secolo, in una fase di stallo di Unatras, sorsero anche raggruppamenti separati, come il Cuna (Coordinamento unitario delle associazioni dell'Autotrasporto), nato nel 1999 da Confartigianato Trasporti, FAI, Fiap-L, Unitai, Sna Casartigiani (e inizialmente anche CNA-Fita) e scioltesi nel 2008 per favorire la rinascita di Unatras, mentre negli stessi anni Anita, Fiap-M e le associazioni cooperative AGC e Lega Coop costituirono l'UTI (Unione trasportatori italiani). Le ultime due, al ritorno di Unatras, aggiungendo Federlavoro e Servizi Confcooperative, costituirono il Coordinamento cooperativo per il Trasporto e la Logistica.

GLI ANNI DEI FERMI

Una vivacità associativa sintomo, certo, dei diversi interessi da tutelare, ma anche del peso politico che le rappresentanze avevano acquistato e che cercavano di portare a sintesi nelle trattative con il governo. Non è un caso che la stagione delle associazioni sia im-

94,4%

È la percentuale di imprese di autotrasporto con meno di cinque camion attive nel 1990. Di queste 84.722 erano monoveicolari e 59.587 con un numero di veicoli da due a cinque. Più numerose dei padroncini erano le aziende prive di veicoli, pari a 85.694. E tante di queste erano agenzie e intermediari che drenavano margini a chi di fatto trasportava.

diatamente successiva ai primi passi dell'Albo, né che con gli anni Ottanta comincino i fermi dei servizi dell'autotrasporto. Bastò il primo – proprio nel febbraio 1980 – anche se limitato ai cisternisti, a far capire che, bloccando i camion, in sole 48 ore si sarebbe messo in ginocchio il Paese. E infatti, lo scontro con i petrolieri si concluse con la mediazione dall'allora ministro dei Trasporti, **Luigi Preti**, che portò a un aumento delle tariffe del 15%. Visto il successo ottenuto, i fermi si moltiplicheranno fino alla fine del secolo, ma pochi saranno realmente effettuati, come quello dell'aprile 1987 contro l'abbassamento a 80 all'ora dei limiti di velocità, voluto dal ministro di Lavori pubblici, **Franco Nicolazzi**; o quello del marzo 1990, che ebbe una coda di violenze tra aderenti e contrari in Veneto e in Emilia e una sparatoria nel napoletano; o quello del luglio 1993, con camion crumiri bloccati a sassate dagli scioperanti e benzinai prima assaliti dagli automobilisti, poi chiusi dopo il primo giorno di fermo; o, infine, quello del 2000, indetto dal Cuna, capeggiato da **Paolo Uggè**, ma senza l'adesione del mondo cooperativo dell'UTI (dalla quale peraltro si staccò, partecipando al blocco, la Fita di **Alfonso Trapani**), interrotto dopo tre giorni di disagi crescenti che indussero il governo a concedere la restituzione del bonus fiscale bloccato da Bruxelles. Esperienze che hanno fatto riflettere le stesse associazioni, diventate da allora sempre più restie a mettere in atto azioni di protesta divisive per la categoria e, dunque, pronte a ripiegare su manifestazioni meno rischiose, ma ugualmente visibili, come i tir lumaca o i presidi ai valichi. Al di là delle modalità delle proteste, tuttavia, la loro frequenza – e la loro natura economica – sono, in quegli ultimi vent'anni del secolo, il segnale del malessere di una categoria che vedeva ormai da anni una costante erosione dei propri guadagni e cercava aiuto al governo. Che nel 1990 era intervenuto massicciamente con quel bonus fiscale, un'erogazione da 150 miliardi di lire, che avrebbe dovuto avviare la ristrutturazione del settore, ma che finì per essere trasferito ai committenti che abbassarono le tariffe. «Il momento peggiore», ha ricordato di recente **Silvio Faggi**, allora segretario di Fiap, nell'ultima intervista concessa a *Uomini e Trasporti* (è scomparso il 10 dicembre 2021), «fu quando ci siamo inventati il bonus fiscale e lanciammo, di fatto, ai nostri trasportatori il segnale che, se avessero avuto problemi, era sufficiente dichiarare un fermo e farsi dare dallo Stato i soldi per ripianare i bilanci. Quello è stato il momento più buio. Abbiamo capito soltanto dopo – tutti quanti – che in questo modo, invece di far crescere gli autotrasportatori da un punto di vista imprenditoriale, li abbiamo trasformati in parastatali. E abbiamo fatto capire alla nostra committenza che a loro costava poco, se noi facevamo i fermi per chiedere i ristori di cui loro poi beneficiavano. Perché i soldi che lo Stato ci dava, li abbiamo sempre girati ai committenti sotto forma di tariffe più basse». Il vero problema, infatti, era che l'offerta di trasporto era talmente dilatata che i committenti

15%

È l'aumento delle tariffe che il ministro dei Trasporti, Luigi Preti, concesse nel 1980 ai cisternisti dopo che nel febbraio di quell'anno avevano organizzato un fermo dei servizi di trasporto che in circa 48 ore paralizzò il Paese.

potevano permettersi di fare qualunque prezzo, tanto avrebbero sempre trovato un padroncino più disperato pronto ad accettare il viaggio pur di lavorare. Basta leggere le cifre di quel 1990: secondo un'inchiesta pubblicata in quei giorni da *la Repubblica*, per trasportare il 71% delle merci del

Paese circolavano 300 mila autocarri intestati a 238 mila aziende di trasporto, di cui però 85.694 senza veicoli (soprattutto agenzie e intermediari, dunque), quasi altrettante – 84.722 – con un solo veicolo e 59.587 con un numero di veicoli da due a cinque. Non contando le agenzie, che pure con la loro intermediazione contribuivano a erodere i margini dei padroncini, il parco imprese al di sotto dei cinque veicoli era il 94,4% del totale. In vent'anni non era cambiato molto.

IMPREPARATI PER L'EUROPA

Facile, perciò, per i committenti dettare legge in un mercato nel quale, dalle 135 mila imprese del 1970, l'offerta di trasporto era quasi raddoppiata, ma con una percentuale praticamente immutata di mono o biveicolari. Molto era dovuto a quelle autorizzazioni per veicoli speciali che Faggi riferisce di aver contato nel 1980 insieme al direttore delle Motorizzazione civile di Forlì: «C'erano già 120 tipi di merci 'speciali' diverse». Solo due anni dopo, nel 1982, un decreto del ministero dei Trasporti – il n. 1244 – (ancora una volta un provvedimento amministrativo) elencò 13 tipologie di veicoli per il trasporto merci con caratteristiche proprie che potevano ottenere l'autorizzazione al di là del contingente previsto dalle norme in vigore, con l'intento di favorire la domanda senza inflazionare eccessivamente il mercato dei titoli autorizzativi. Piccole liberalizzazioni, comunque, che aprirono anche la strada a una risposta sociale alla ristrutturazione industriale degli anni Ottanta e Novanta: all'elenco stilato da Confetra, al reduce, all'ex combattente, al colono rimpatriato dalla Libia, al bracciante agricolo disoccupato, al figlio di madre vedova si aggiunse il disoccupato per crisi aziendale. «Per 10-15 anni, a partire dagli anni Settanta», racconta Faggi, «con le autorizzazioni speciali sono state avviate a fare gli imprenditori dell'autotrasporto migliaia di persone che avevano la mentalità del dipendente: prima erano operai del legno, metalmeccanici, chimici, poi improvvisamente si trasformavano in autotrasportatori». I benefici fiscali elargiti dal governo (Confetra, nel suo *Quaderno 87/4* del 2001, ha calcolato – per il solo quinquennio 1990-1994 – crediti d'imposta collegati al consumo del gasolio per 2.885 miliardi di lire), per di più, non facevano altro che perpetuare questa situazione.

2.885 miliardi di lire

Sono i crediti di imposta che, stando ai calcoli di Confetra, il governo concesse alle imprese di autotrasporto per alleggerire il consumo di gasolio. Quelle con più di 100 veicoli ne furono esclusi dal 1994, provocando un raffreddamento dell'aggregazione.



Archivio Fiap

«La metodologia di erogazione», ricorda ancora il Quaderno di Confetra, «giunta nel 1994 ad escludere dal provvedimento le imprese con più di 100 veicoli, anziché favorire l'aggregazione delle aziende è valsa a mantenere la polverizzazione». La conseguenza più diretta fu che l'autotrasporto italiano si trovò strutturalmente impreparato ad affrontare la concorrenza europea proprio negli anni nei quali esplose l'internazionalizzazione del traffico di cose: nei 43 paesi aderenti alla CEMT (Conferenza europea dei ministri dei Trasporti) il traspor-

to merci terrestre fra il 1970 e il 1990 era più che raddoppiato: da 438 miliardi a 967 miliardi di tonnellate/chilometro, per arrivare nel 1996 a 1.192. Nel decennio successivo, fino alla fine del secolo, il volume di merci trasportato su strada nell'Europa dei 15 aumentò del 3,5% l'anno, con una crescita complessiva del 38%. Un ricchissimo mercato, finito fin da allora ad alimentare le imprese straniere, soprattutto quelle olandesi, belghe e francesi.

GLI ANNI NOVANTA E LE LIBERALIZZAZIONI

UNA LEGGE SFORTUNATA

Fu necessario, però, attendere quasi la fine del secolo per arrivare a una normativa che tentasse di ristrutturare il settore, da una parte avviando una timida liberalizzazione, dall'altra riducendo il fenomeno delle microimprese tramite incentivi in grado di spingere i padroncini o a cambiare mestiere o a mettersi insieme per costituire aziende di maggiori dimensioni capaci di strutturare meglio l'offerta e fronteggiare una domanda che dettava legge. E che aveva trovato all'inizio del decennio nuovo alimento dal decreto ministeriale (ancora un atto amministrativo) del 1992 che toglieva ogni vincolo o limite di esercizio per le autorizzazioni speciali in corso. «Quella sanatoria», riconosce Faggi, «purtroppo era inevitabile», ma «sanare quelle autorizzazioni ha moltiplicato enormemente la capacità di trasporto (al netto, ov-

viamente, dell'abusivismo), ingigantendo l'offerta, squilibrando il mercato e facendo diventare inapplicabili le tariffe a forcella». Ma, forse, fu anche la goccia che fece traboccare il vaso. Il tentativo di far aggregare le imprese più piccole, del resto, avrebbe potuto trovare terreno fertile nel fatto che la spinta mutualistica si era ormai solidamente affermata nel Paese. Ripreso vigore dopo il ventennio fascista, le cooperative erano riuscite a ottenere, nel 1973,

324 miliardi di lire

È quanto stanziò la legge 454 del 1997 per incentivare l'esodo volontario dei monoveicolari e favorire l'aggregazione delle imprese. Soltanto 5mila padroncini, però, restituirono l'autorizzazione, spesso rientrando subito dopo nel mercato con altre forme. E anche le aggregazioni furono molto poche.





una disciplina fiscale autonoma, ma trovavano spazio soprattutto nell'agricoltura. Sono gli anni Ottanta a produrre una raffica di norme a favore della cooperazione, soprattutto quella voluta da **Giovanni Marcora**, che prevedeva – a fronte di determinati vantaggi – la trasformazione di imprese in crisi in società cooperative. È la strada che tenta di percorrere, nel 1997, il governo di **Romano Prodi**, con la legge 454, per spingere il settore verso un modello societario a cui si mostra refrattario, viste le sole 1.991 cooperative registrate nel 1994. Ma sarà una legge sfortunata. La nuova normativa estendeva l'obbligo dell'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori a tutto il conto terzi (prima, al di sotto delle 6 tonnellate non era obbligatorio), stabiliva l'autonomia dell'Albo stesso dal ministro dei Trasporti, cui spettava unicamente un ruolo di «vigilanza» (rafforzando ulteriormente in questo modo il peso delle associazioni) e spingeva verso il trasporto combinato, ma soprattutto stanziava 324 miliardi per incentivare l'esodo volontario dei monoveicolari (previa restituzione del titolo) e 270 per favorire l'aggregazione delle imprese. Nonostante la cospicua entità dell'incentivo (fino a 60 milioni), tuttavia, solo meno di 5 mila padroncini decisero di restituire l'autorizzazione (anche se una parte di loro tornò sui camion, aprendo una nuova ditta e intestandola a un familiare stretto). Quanto alle aggregazioni – che erano il principale obiettivo di quel provvedimento – la norma che prevedeva «una riduzione della capacità di carico complessiva» scoraggiò le richieste: in pratica i monoveicolari che si consorziavano, avrebbero dovuto rottamare parte dei loro camion. Per di più la normativa – per le norme relative al combinato – cadde sotto i colpi dell'Unione europea nelle sue prime battaglie contro gli aiuti di Stato. Per il governo fu inevitabile rimettere mano alla questione, con un decreto legislativo (il n. 85 del 1998), che spostava l'autorizzazione dal veicolo all'impresa e consentiva la possibilità di aumentare il tonnellaggio complessivo fino al raddoppio del-

la capacità di carico. È un passo deciso verso la liberalizzazione e un tentativo di aggirare il problema della polverizzazione delle imprese facendole crescere di dimensioni. Ma sul mercato delle autorizzazioni fu un fulmine a ciel sereno. Il loro contingentamento ne aveva fatto salire il valore a cifre inverosimili: un titolo si pagava anche 40 milioni di lire. Il decreto fece crollare i prezzi. «Fecero girare», racconta Faggi, «bozze del provvedimento (su carta non intestata) che prevedeva dei ristoranti – come li chiamerebbero ora – per la perdita di valore che la norma avrebbe causato. Quando fu approvata la legge, però, i ristoranti erano spariti e i committenti brindavano. L'industria gongolava: se l'offerta aumenta, il prezzo si abbassa. E con l'aumento della capacità di carico, l'offerta aumentò». Ma la strada della liberalizzazione era ormai imboccata. Quel che restava ancora del vecchio sistema (accusato di essere troppo dirigista) erano le tariffe a forcilla, anche se ormai non le rispettava più nessuno.

L'ULTIMA CRESCITA

In realtà, però, il groviglio di norme di quegli anni, talvolta anche contraddittorie, in qualche modo ridusse il numero delle imprese di autotrasporto. Quelle iscritte all'Albo nel 2000 erano 186.815, quasi cinquantamila in meno del 1990 (anche se il dato non è perfettamente omogeneo), ma con 82.032 aziende a «zero veicoli», pari al 43,9% del totale. Il mancato allineamento dipende dal fatto che in questa categoria furono comprese anche le aziende con solo veicoli al di sotto delle 6 tonnellate, obbligate all'iscrizione soltanto dal 1998. E dunque il dimezzamento dei monoveicolari (diventati 41.980) è da prendere con le molle. Quel che è certo è che, se l'aumento del parco circolante (arrivato a 632.000 veicoli pesanti per il trasporto in conto terzi, secondo stime Confetra del

2001) era stato favorito dalle norme sul raddoppio del tonnellaggio, a fare da acceleratore fu la domanda di trasporto che cavalcò l'ultimo periodo di crescita pre-crisi (2008) e pre-Covid (2020). Tra il 2000 e il 2007 il PIL nazionale aumentò da 1.660.304 a 1.795.059 milioni di euro, con un incremento dell'8,11%: furono gli ultimi anni di crescita costante. Anche se la domanda era alta, l'offerta di trasporto ne seguiva la crescita, lo squilibrio permaneva e i margini latitavano, soprattutto per gli artigiani, come – con una certa cortesia istituzionale – venivano ormai denominati i padroncini. Molto spesso, infatti, non erano loro a intercettare la crescita della domanda, ma le agenzie (sempre presenti sul mercato, ma tornate prepotentemente alla ribalta con le nuove opportunità), se non addirittura le imprese più strutturate che – scottate dal rallentamento della crescita nei difficili anni Novanta – preferivano terziarizzare i viaggi aggiuntivi anziché investire in nuovi veicoli e nuovo personale e vedevano, addirittura, nelle agenzie un concorrente sgradito, al punto da affibbiare loro lo spregiativo epiteto di «bagarini». In altre parole, in una fase di sviluppo veloce, ma incerto, tornano l'intermediazione e la subvezione che avevano segnato l'autotrasporto italiano negli anni Sessanta del secolo scorso. A complicare il quadro, proprio in quegli anni irrompono sulla scena gli autisti e le imprese dell'Est europeo. Nel 2004 fanno il loro ingresso Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, Ungheria. Tre anni dopo entrano Bulgaria e Romania. Per l'autotrasporto italiano significa affrontare una concorrenza basata su salari più bassi, fisco più leggero, contributi irrisori. In dieci anni, secondo i dati di Confcommercio, il traffico internazionale gestito da tra-

sportatori italiani crolla del 70%, mentre aumenta del 200% quello delle imprese dell'Est Europa. Che spesso sono aziende italiane «esterovestite», come vengono definite con un sostantivo coniato per l'occasione. Perché le imprese strutturate, comunque, sono in grado di organizzarsi: ingaggiano in subvezione vettori dell'Est, aprono nuove sedi nella Romania dalla lingua neolatina o nella più vicina Slovenia, e – sotto l'ombrello di un'Unione europea distratta – utilizzano i distacchi per pagare il personale proveniente dall'Est ai costi di casa sua o praticano il cabotaggio che, in assenza di controlli, spesso offre occasioni di trasporto illegale, andando oltre i tempi stabiliti.

Alla fine, perciò, è l'artigiano che subisce più pesantemente la concorrenza – leale o sleale che sia – dei vettori dell'Est europeo, tant'è che si comincia a parlare di «dumping sociale» e di regole più rigorose per distacchi e cabotaggio. Ma ci vorranno vent'anni perché Bruxelles – al prezzo di una spaccatura tra il Patto di Visegrad (Ungheria, Romania, Repubblica Ceca e Slovacchia) e Road Alliance (Italia, Francia, Austria, Belgio, Danimarca, Germania, Lussemburgo, Norvegia e Svezia) riesca ad approvare il Pacchetto Mobilità (varato nel 2020), nel quale il cabotaggio è fortemente limitato, i distacchi sono legati ai costi dei paesi di transito e gli autisti devono avere tempi di guida e condizioni di riposo regolari e adeguate.

43,9%

È la percentuale di imprese di autotrasporto prive di veicoli iscritte all'Albo nel 2000. Il dato è leggermente falsato dal fatto che in questa categoria, dal 1998, vennero iscritte quelle in possesso soltanto di mezzi al di sotto delle 6 tonnellate.

IL NUOVO SECOLO E LA GUERRA DELLE TARIFFE

LA FINE DELLE TARIFFE A FORCELLA

È su questo mondo in piena ebollizione – metà liberalizzato, metà dirigista, in parte aperto all'Europa, in parte chiuso in difesa delle prerogative nazionali – che nel 2005 arriva un'ampia riforma del settore che mette la parola fine alle tariffe a forcella, introducendo una liberalizzazione «regolata» dell'autotrasporto merci in conto terzi. Voluta da **Paolo Uggè** – sottosegretario ai Trasporti e presidente della Consulta per la logistica e l'autotrasporto nel terzo governo di **Silvio Berlusconi** – dopo essere stato per trent'anni leader sindacale nella FAI, la legge delega 32 abroga le tariffe a forcella reintroducendo la libera contrattazione e ridefinisce i ruoli di Albo e Consulta. Quest'ultima, in particolare, comprendendo al suo interno tutte le componenti del mondo dei trasporti – sia per ruoli che per modalità – diventa, nel suo decennio di vita, tra il 2003 e il 2012 (quando fu soppressa come «ente inutile» con una discutibile decisione del governo di **Mario Monti**), un momento propulsivo e di indirizzo della politica dei trasporti, producendo il Piano generale della Logistica e il Patto per la Logistica sottoscritto da istituzioni, imprese e sindacati. La presenza, all'interno del governo, di un protagonista del mondo dell'autotrasporto come Uggè, contribuisce evidentemente a normalizzare i rapporti con le associazioni, peraltro già meno tesi: dopo il fermo del 2000, infatti, la protesta del settore non arriva più al bloc-

co dei servizi. Scatta una sorta di percorso (non concordato, ma ormai collaudato) per cui le associazioni – soprattutto Unatras, che le comprende praticamente tutte, tranne la confindustriale Anita – di volta in volta (soprattutto di fronte ai nuovi governi) presentano le loro richieste, accennano a una protesta, minacciano la mobilitazione, proclamano il fermo senza fissarne la data, fissano la data con qualche settimana di anticipo. Lungo questo percorso il governo li convoca e, generalmente, il confronto si conclude con un protocollo d'intesa che elenca gli impegni del governo e, spesso, anche le modalità di attuazione.

L'ULTIMO FERMO

Questo tipo di documento bilaterale si è ripetuto 13 volte nei primi dieci anni del secolo e certamente ha contribuito a incanalare la trattativa tra le parti lungo un binario di confronto e di dialogo. Tranne nel 2007. Sotto il secondo governo di **Romano Prodi** – ministro dei Trasporti **Alessandro Bianchi** – si arrivò a uno scontro senza precedenti, neppure negli anni più duri della protesta. L'11 e il 12 dicembre di quell'anno andò in scena uno psicodramma nazionale. Al secondo giorno di un fermo motivato dall'aumento del costo del gasolio e dai ritardi nei pagamenti – con le fabbriche ferme per mancanza di

DAL DESERTO ALLA STRADA



PETRONAS



IVECO

Urania[®]

Original Approved Fluids

Solo IVECO URANIA garantisce le prestazioni tecniche necessarie per vincere le sfide quotidiane. Una gamma di lubrificanti per motori ad alta qualità sviluppata per assicurare il massimo in termini di performance. La storica partnership PETRONAS e IVECO supera sempre le aspettative.



Sigillo rilasciato dall'Istituto tedesco ITQF sulla base di un'analisi indipendente effettuata su un campione di 2000 aziende dall'1 giugno 2020 al 30 giugno 2021 basata sulla reputazione online, dietro pagamento di una licenza temporanea. Per maggiori informazioni consultare www.istituto-qualita.com

Proposte

IVECO is a trademark registered in the European Union and many other countries, owned by IVECO S.p.A.



forniture e i benzinai senza carburante – il ministro convoca alle 12 gli autotrasportatori con un pacchetto di proposte. Dopo un'ora di discussione alcune associazioni se ne vanno. I duri sono soprattutto Confartigianato trasporti, Fita-CNA e Fai-Confrtrasporto. E contro di loro parte un cannoneggiamento a palle incatenate. Alle 15:30 la Fiat ferma gli impianti di Mirafiori; la Coldiretti annuncia che chiederà i danni per la mancata consegna delle merci deperibili; Confindustria tuona contro la protesta (la sua Anita è rimasta al tavolo della trattativa); Bauli ferma la produzione dei panettoni (siamo pur sempre sotto Natale); la Federcontribuenti chiede l'intervento dell'esercito; il teatro Mercadante di Napoli annuncia che il giorno dopo **Toni Servillo** andrà in scena (la Trilogia della villeggiatura di Carlo Goldoni) senza scenografie né costumi; altri spettacoli, tra cui quello di **Mariangela Melato** a Palermo, vengono sospesi. E, come se non bastasse, per tutta la giornata ci sono tafferugli, scontri, arresti.

Alle 19:07, Bianchi annuncia la precettazione, ma gli scioperanti non demordono. Poi, nella notte, il clima sembra distendersi: FAI-Confrtrasporto, CNA-Fita e Confartigianato Trasporti si ammorbidiscono e si rendono disponibili a un nuovo incontro. Ma è chiaro che il governo è intervenuto sulle confederazioni (che rappresentano anche i committenti) – rispettivamente Confcommercio, CNA e Confartigianato – per far imporre alle loro federazioni una marcia indietro. Non a caso sono i tre presidenti, **Carlo Sangalli**, **Ivan Malavasi** e **Giorgio Guerrini** a preannunciare il sereno, intestandosene così il merito. Nel pomeriggio nuova riunione e promessa degli scioperanti che la risposta arriverà il giorno dopo, ma già alle 18:59 Fita e Confartigianato Trasporti sospendono il fermo. Alle 20:30 si associa anche FAI-Confrtrasporto. Sembra finita la stagione dei fermi, in realtà si è conclusa quella delle riforme. «Anziché dialogare», ricorda Faggi, scuotendo la testa, «il governo preferì percorrere altre strade

e, ancora una volta intervennero le centrali confederali, imponendo alle federazioni la revoca del fermo. Ma la cosa più grave è che da quel momento non è stato più possibile organizzare niente. Il livello di credibilità delle associazioni presso i propri rappresentati non era mai sceso così in basso».

IL TORMENTONE DELL'83 BIS

Non che la controparte – in questo caso il governo, più che i committenti – avesse guadagnato in credibilità dopo la drammatica pantomima di quei giorni. Tanto più che nel pacchetto di proposte di Bianchi ce n'era una che sarebbe deflagrata dopo pochi mesi, condizionando il sistema dell'autotrasporto negli anni successivi. Al punto 4) il governo proponeva, infatti, «di introdurre, nell'ottica di una liberalizzazione regolata e sulla base delle risultanze dell'osservatorio sull'andamento dei costi, una tariffa minima anti-dumping per la tutela della sicurezza e della legalità».

Contestata lì per lì da molte delle stesse associazioni, contrarie a tariffe minime, l'ipotesi prese invece corpo l'anno successivo, quando di fronte alla minaccia di un nuovo fermo (poi sospeso), il sottosegretario ai Trasporti e presidente della Consulta della Logistica e dell'autotrasporto, **Bartolomeo Giachino**, inserì, nella legge di conversione di uno dei decreti onnicomprensivi dell'epoca, il discusso articolo 83 bis della legge 133 del 2008 che introduceva i «costi minimi della sicurezza» («l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti») e ne affidava la determinazione mensile a un calcolo di un apposito Osservatorio insediato all'interno della Consulta.

>>>

CRONOLOGIA DELLE ASSOCIAZIONI E DEI PRINCIPALI FERMI

1944	Nasce Anita . Aderisce a Confindustria e a Confetra. Cofonda Fedetrasporto
1946	Nasce Confetra
1949	Nasce Fiap da imprenditori Lazio, Sicilia e Campania
1957	Nasce Unitai
1963	<i>Congresso degli autotrasportatori a Montecatini (Hotel Kursaal) per tentare di costituire un'associazione unica</i>
1963	A seguito del Congresso di Montecatini FAI si costituisce presso un notaio a Roma
1974	Nasce Fita-CNA
1975	Nasce Legacoop Servizi
1978	Si costituisce il Comitato d'Intesa (Fai-Fita-Anita)
1980	Primo fermo dell'autotrasporto. Riguarda solo i cisternisti che ottengono un aumento delle tariffe del 15%
1985	<i>La FAI proclama da sola un fermo di sette giorni dal 20 aprile, chiedendo fra l'altro le spese non documentabili</i>
1987	Fermo di una settimana dal 22 febbraio, contro il limite di velocità a 80 Km/h. Dopo cinque giorni e l'Italia ferma, il limite viene rialzato a 90 Km/h
1990	Si scioglie il Comitato d'Intesa
1990	<i>Fai, Fita, Fiap e Anita proclamano sette giorni di fermo dall'11 marzo. Scontri, 13 feriti, 56 denunce. Il governo concede il bonus fiscale (600 miliardi)</i>
1990	Nasce Confartigianato Trasporti
1992	Il 18 ottobre a Cesena, si costituisce Unatras
1993	<i>Unatras proclama a luglio un fermo di 15 giorni. Dopo tre giorni il governo concede un altro bonus fiscale e l'aumento delle tariffe</i>
1998	Si costituisce l' UTI (Unione trasportatori italiani) con Anita, Fiap e le associazioni cooperative AGC e Lega Coop
1999	Nasce il Cuna (Coordinamento unitario delle associazioni dell'Autotrasporto) con Confartigianato Trasporti, Fai, Fiap-L, Unitai, Sna Casartigiani e Fita-CNA
2000	Una settimana di fermo proclamata dal Cuna a giugno per l'attuazione degli sgravi fiscali. Dopo tre giorni il governo concede parte delle richieste
2000	La Fita-CNA aderisce al fermo proclamato dal Cuna e lascia l'UTI
2000	Fai, Unitai e Fiap danno vita a Conftrasporto
2001	Conftrasporto aderisce a Confcommercio
2005	Sette imprenditori costituiscono Assotir
2007	<i>A dicembre, dopo due giorni di fermo, il governo precetta la categoria. Fai, Fita e Confartigianato Trasporti resistono, ma sono indotti a cedere dalle Confederazioni</i>
2008	Nasce Trasportunito
2008	<i>A seguito del fermo del 2007, il Cuna si scioglie e con una manifestazione viene rilanciata Unatras</i>
2008	Si costituisce il Coordinamento cooperativo per il trasporto e la logistica con Agci-Psl, Legacoop Servizi e Federlavoro e Servizi-Confcooperative
2013	Assotir aderisce a Conftrasporto

La misura, più che agli autotrasportatori, portò soldi agli avvocati. Pubblicati per la prima volta nel novembre 2011 (e i tre anni di attesa sono già abbastanza esplicativi delle resistenze all'attuazione della norma), i costi minimi furono contestati davanti al TAR prima dall'Authority antitrust in nome del libero mercato e pochi mesi dopo – cancellata la Consulta dell'autotrasporto e passato il calcolo dei costi dall'Osservatorio (dove sedevano anche i rappresentanti degli autotrasportatori) al ministero dei Trasporti – ricorsero al TAR anche Confindustria e Confetra. Lo scontro si trasferiva dai rapporti con il governo a quelli con committenti e agenzie. I quali ottennero ragione dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea (a cui il TAR pilatescamente aveva rinviato la questione) e la pubblicazione dei calcoli ministeriali viene interrotta. Siamo nel 2014.

È finita lì? Macché. Due anni dopo la Corte di Giustizia europea precisò che la sua bocciatura si riferiva ai costi calcolati dall'Osservatorio, perché lì sedevano anche gli autotrasportatori e dunque potevano ledere la libertà del mercato; ma i calcoli del ministero non presentavano questo rischio e, dunque, potevano riprendere. E nel 2018 intervenne la stessa Corte costituzionale, stabilendo che i costi minimi erano uno «strumento ragionevole» per preservare la sicurezza stradale. Peccato che un anno prima la legge di Stabilità per il 2015 avesse abolito i costi minimi sotto qualsiasi forma. E dal gennaio 2021 – dopo 12 anni di battaglie politiche e legali – una sorta di costi minimi (peraltro molto generici e, comunque, «non cogenti», come precisa il decreto direttoriale del ministero dei Trasporti n. 206 del 2020) viene pubblicata mensilmente dal ministero per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibili.

Ma, dietro i suoi risvolti farseschi, le sue contraddizioni clamorose, le sue polemiche feroci, lo scontro sull'83 bis e sui «costi minimi

della sicurezza» non va sottovalutato. Forse è l'ultima battaglia di un autotrasporto ancora in gran parte legato agli schemi del secolo scorso, a quelle famiglie intorno a cui si coagulava un'azienda artigiana che solo in pochi casi riusciva strutturarsi e ad assumere una dimensione internazionale. In un mondo in cui il trasporto è strumento e vittima della globalizzazione, i dati più recenti e presenti in questo volume – la lenta erosione dei padroncini e l'impetuosa crescita delle società di capitali – indicano le nuove strade che si aprono al settore più dell'esempio dei pochi che hanno intercettato la globalizzazione e si sono trovati pronti all'appuntamento con il nuovo millennio e le sue sfide. Oggi le imprese di trasporto merci iscritte all'Albo degli autotrasportatori sono 81.193, contando unicamente quelle con veicoli: di queste solo il 27,2% ha un solo camion, una quota assai lontana dal 73,6% del 1970.

Certo ci sono voluti cinquant'anni, ma qualcosa evidentemente stava già maturando dentro l'autotrasporto italiano, se – in un settore nel quale, come abbiamo visto, le leggi sono state spesso ignorate e raramente hanno lasciato tracce profonde – è bastato un codicillo della legge di Stabilità del 2015 (la stessa che aveva abrogato l'83 bis) che ha limitato la subvezione a un unico passaggio, per incidere più di tante leggi, sanzioni o incentivi, convincendo molti monoveicolari a mettersi insieme e riducendo significativamente il pulviscolo delle imprese in un settore che tenta con fatica di allontanarsi il più velocemente possibile dai fulgori e dalle tragedie di un Novecento duro a morire.

3 anni

È il lasso di tempo che trascorse tra l'approvazione della legge 133 del 2008, contenente l'art. 83 bis sui costi minimi di sicurezza, e la loro pubblicazione ufficiale, avvenuta nel novembre del 2011.

Poi si aprì la stagione dei ricorsi.



NEW GENERATION DAF

Il Numero Uno
sotto ogni aspetto



XF XG XG+



La Nuova Generazione di veicoli DAF definisce nuovi standard in termini di **efficienza, sicurezza e comfort di guida.**

Per questo motivo i veicoli DAF XF, XG e XG+ sono stati insigniti del titolo di "International **Truck of the Year 2022**", il riconoscimento più prestigioso nel settore dei veicoli industriali.

Entra in www.daftrucks.it/it-it/trucks e scopri perché La Nuova Generazione DAF è la Numero Uno sotto ogni aspetto.

WWW.DAFTRUCKS.IT

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

CINQUANTA ANNI FA NASCEVA FEDERTRASPORTI

LA LEZIONE DELLO STARE INSIEME

mezzo secolo di crescita per l'associazione dei consorzi e delle cooperative

Le buone maniere di una volta insegnavano che a una signora di cinquant'anni bisognerebbe fare gli auguri senza ricordarne l'età. Senza ricordarla a lei, ma soprattutto ai presenti, per allontanare i loro sguardi dalle rughe e dai fili grigi tra i capelli. Ma se la signora non mostra rughe e ha i capelli ancora nerissimi (o biondissimi, se preferite), allora dirne l'età è un complimento che suscita la curiosità sul come abbia fatto a conservare la freschezza e l'energia della gioventù. È il caso di Federtrasporti, cinquant'anni il 20 novembre 2021, ma ancora protagonista assoluta dell'autotrasporto nazionale, con 60 aziende associate in tutta Italia, forti di 2.300 autotrasportatori che operano nel trasporto liquidi, nel solido, nei rifiuti, nei servizi logistici, con 5.500 addetti e 5 mila veicoli con 7 mila diversi allestimenti e 100 mila metri quadrati di magazzini in due poli logistici (a sud di Milano e a sud di Livorno), un'agenzia assicurativa, un ufficio di consulenza di formazione e una struttura di comunicazione che pubblica il mensile *Uomini e Trasporti*, gestendo il sito omonimo e producendo seguitissimi podcast video e audio identificati con il marchio K44. Il tutto appoggiato saldamente, come una solida scrivania di lavoro, su quattro gambe: l'Associazione (che definisce le strategie del Gruppo), la società per azioni Federtrasporti (che è la struttura operativa), la società di servizi Federservice (che supporta i soci nelle operazioni aziendali, dal commerciale alla formazione), la società finanziaria Federfin (che è lo strumento immobiliare del Gruppo).

UN BELLISSIMO NOVEMBRE

850

Erano i camion in disponibilità dei 380 autotrasportatori, aggregati in 14 consorzi e cooperative che nel 1971 diedero vita a Federtrasporti.

Difficile prevedere uno sviluppo di queste dimensioni quella mattina del 20 novembre 1971, quando 14 presidenti di altrettanti consorzi e cooperative di autotrasportatori, accompagnati dai vertici delle loro aziende (in tutto una

sessantina di persone) si incontrarono al *Jolly Hotel* (oggi *de la Gare*) di Bologna, di fronte alla stazione ferroviaria, la posizione più comoda per accogliere chi doveva arrivare dalle vicine Mantova, Cremona, Ravenna, ma anche dalle distanti Roma, Siena, Livorno e dall'ancora più lontana Bari. In una delle sale di quell'albergo fu firmato, davanti al notaio **Vera-no Pojani**, l'atto costitutivo che si prefiggeva – come recitava lo Statuto lì approvato - di «rappresentare e tutelare gli interessi degli aderenti nei rapporti con le competenti autorità e con ogni organizzazione pubblica e privata» e «di fissare la collaborazione per gli associati coordinando le loro attività e le loro iniziative con l'interesse della attività produttiva». Erano entrati nell'albergo come presidenti di 14 diversi consorzi di cister-nisti, ne uscirono come soci di una nuova formazione, che – presieduta da **Tosco Grassi**, della società cooperativa RAT (Raggruppamento Autocisternisti Toscani) di Calenzano (Firenze) – trovò subito ampi spazi in un mercato in pieno sviluppo: quello dei trasporti petroliferi, mettendo sul mercato una forza complessiva di 380 autotrasportatori per 850 mezzi. Nel precedente decennio 1960-1970 i consumi di questo prezioso liquido erano schizzati da 23 a 87 milioni di tonnellate. Molte aziende petrolifere, costrette a cercare continuamente nuovi fornitori a fronte di un'offerta che, nel 1970, per il 73,26% era costituita da monoveicoli, erano stufe di pagare pegno alle agenzie e a dover trattare con tanti trasportatori diversi e cominciarono a incoraggiare i vettori che già la-



voravano per loro a consorziarsi con altri per aumentare il numero di cisterne da far lavorare. Ma anche i consorzi avevano i loro problemi. Nei primi anni Settanta erano assillati da un aspro contenzioso sull'IGE (l'IVA di oggi) che l'Erario pretendeva di applicare non solo al rapporto consorzio-cliente, ma anche al rapporto consorzio-consorzio: una doppia tassazione incompatibile, ma portata avanti a colpi di accertamenti con pretese di somme ingenti. Per i consorzi, che non

avevano scopo di lucro, ma solo di mutua assistenza, era una tragedia. E cominciarono a parlare tra di loro per capire se e come associarsi. All'inizio ci si vedeva dove capitava, quasi casualmente. Poi nel 1970, la svolta, con la prima riunione vera e propria. Manco a dirlo in una trattoria per camionisti della periferia romana.



I CONSORZI TARTASSATI

A fare da catalizzatore per un'associazione tra consorzi fu stata proprio la soluzione del problema fiscale. Due giovani commercialisti di quei consorzi che stavano dialogando – **Pasquale Mancini**, del CAP di Torino e **Antonio Scicutella**, del SACALB di Bari (i due che pochi mesi dopo avrebbero steso il testo dello Statuto approvato a Bologna) – si diedero da fare per ottenere un colloquio con l'allora ministro delle Finanze, **Luigi Preti**. «Millantammo essere delegati di un nutrito raggruppamento di enti consortili, che a loro volta raggruppavano centinaia di imprese di autotrasportatori», racconta sorridendo Mancini, che fu presente all'atto fondativo e ancor oggi fa parte, come presidente, del collegio di sindacale di Federservice, «e riuscimmo a farci ricevere dal ministro e dal suo capo di gabinetto, ai quali presentammo una memoria così ben articolata che il ministero delle Finanze emise una risoluzione che ci diede ragione e bloccò gli accertamenti». Fu la spinta decisiva. «Si comprese», ricorda Mancini, «che l'unione fa la forza» e quei 14 presidenti che – pressati dal fisco e sollecitati dai committenti (non a caso erano tutti cister-nisti) – si diedero convegno a Bologna, furono pronti a raccogliere quella che in breve si sarebbe dimostrata una grande sfida imprenditoriale. Non furono i soli, ma non furono neppure in tanti in quegli anni a im-



boccare la strada dell'aggregazione. Il primo positivo effetto di questa scelta fu una forte riduzione dei premi assicurativi, ottenuta dalla Zurigo (grazie anche al primo direttore generale dell'associazione, **Romano Guerrini**, agente della compagnia svizzera) che segnò tutti i successivi contratti fino a quello attuale, con UnipolSai, dove la massa critica dei veicoli offerti in assicurazione ha consentito di spuntare interessanti riduzioni dei premi: oggi il Gruppo gestisce 18 milioni di euro di premio assicurativo. Fu consequenziale, partendo di lì, usare il numero di veicoli a disposizione come strumento di pressione per ottenere sconti e facilitazioni sugli acquisti collettivi: nel tempo arrivarono ricambi, pedaggi (nazionali ed europei), telefoni cellulari, tachigrafi, navigatori satellitari, scatole nere, ma anche certificazioni di qualità, sicurezza e ambiente e semirimorchi. Ovunque era possibile sfruttare il numero per fare massa critica e ricavare un vantaggio economico per i soci, scattava l'iniziativa. Fin dall'inizio una gran bella pubblicità per far crescere l'associazione. E, infatti, i soci aumentavano.

Già l'anno dopo, infatti, se ne contavano altri due, il CAAP di Milano e il RAS di La Spezia, presenti anch'essi all'affollatissimo convegno che nel maggio 1973 si svolse al teatro Adriano di Roma, un migliaio di persone a discutere dei problemi del settore, davanti al sottosegretario all'Industria, **Attilio Iozzelli**, al quale il presidente Grassi poté rivolgere le richieste degli autotrasportatori: una riforma basata su Albo professionale e tariffe obbligatorie, come avrebbe sancito di lì a un anno la legge 298. È probabile che il convegno abbia avuto un peso per accelerare i tempi della riforma, ma è certo che per Federtrasporti l'appuntamento romano fu un momento di grande visibilità che avvicinò altri consorzi all'associazione. In quello stesso anno si aggiunse il Consorzio (oggi Cooperativa) autotrasportatori riuniti di Pesaro (CARP), poi nel 1975 entrò il Consorzio autotrasportatori ferraresi artigiani (CAFA) di Pontelagoscuro e, nel 1980, il Consorzio trasporti speciali (COTRAS) di Calenzano, per ricordarne solo

alcuni. Ma non sono state soltanto le economie di scala o le manifestazioni pubbliche a far crescere Federtrasporti. Come la sua nascita era stata determinata dalla convinzione che l'unione fa la forza, così la maturazione ebbe nell'unitarietà il suo banco di

prova, in un confronto serrato proprio con il principale committente: l'Agip. I tempi cambiavano, la crisi petrolifera di metà anni Settanta erodeva i margini e i rapporti di forza si modificavano: alla fine del decennio, quegli stessi committenti che avevano caldeggiato la nascita dei consorzi ora non volevano fare contratti con Federtrasporti, ma con le singole società. «La solita politica del *divide et impera*», ricorda Mancini. «Ci riunimmo a Roma e decidemmo che non avremmo accettato contratti diversi da quello, unico, per tutti, che avrebbe siglato Federtrasporti. E Agip dovette accettare. Un solo socio si tirò indietro: fu costretto a uscire dall'associazione e ottenne un contratto peggiore».

DALLE CISTERNE AL CASSONATO

Superata l'impasse con l'Agip, tuttavia, si cominciò a capire che il mercato del petrolio aveva i suoi problemi e che era l'ora di diversificare. E i soci di Federtrasporti cominciarono a guardarsi intorno, cominciando dalle attività contigue, come ha raccontato **Silvio Camanini**, presidente del GAM (Gruppo autocisternisti di Mantova) in occasione dei 60 anni del consorzio (fondato nel 1956), ricordando la reazione alla chiusura della raffineria di riferimento: «Se un socio aveva sempre trasportato bitume, adesso veniva chiamato a movimentare rifiuti, se aveva lavorato nel trasporto di benzine, ora si doveva misurare con la chimica». E anche CONAP (Consorzio autotrasportatori di Piacenza) fece presto ad ampliare i suoi interessi dal trasporto petrolifero ai prodotti chimici sfusi. Era il modo più facile, del resto, per utilizzare le cisterne in dotazione. Poi, dato che alcuni consorzi erano vicini ai porti (perché vicino ai porti erano molte raffinerie), qualcuno cominciò a intercettare anche la crescita dei container. Siamo già negli anni Ottanta, ormai: all'inizio del decennio i cassoni standard in circolazione in tutto il mondo erano solo 1,4 milioni, alla fine del decennio diventeranno 26 milioni (oggi sono arrivati a 175 milioni, anche se in Italia non riescono da anni a superare i 10 milioni). Un business, comunque, che viene cavalcato subito dal RAT (Raggruppamento autocisternisti toscani): già nel 1973, colte le prime avvisaglie della crisi

2.500

Erano i camion in disponibilità dei 1.100 autotrasportatori, aggregati in 39 consorzi e cooperative associate nel 1980 in Federtrasporti. Il triplo rispetto a meno di dieci anni prima.



18 milioni di euro

È l'ammontare dei premi assicurativi che attualmente gestisce Federtrasporti per il tramite di Federservice.

petrolifera, il consorzio si era affacciato sul trasporto container, così come, qualche tempo più tardi, farà il CAM (Consorzio autocisternisti di Mestre), sfruttando la propria posizione a Marghera e, successivamente, anche altri. Il fatto è che ormai, nel 1980, i consorzi associati non sono più solo 14, ma sono diventati 39 con 1.100 autotrasportatori e 2.500 mezzi e i nuovi ingressi contribuiscono alla diversificazione, facendo comparire accanto alle cisterne altre tipologie di veicoli: il CAFA porta i suoi silos per lo zucchero, ma anche i cassonati per le rinfuse, i centinati, le vasche e il Consorzio autotrasportatori Artigiani Frigo (CAAF) di Fiumicino arriva con i centinati a temperatura programmata per il trasporto alimentare. Sono anche le normative sempre più stringenti a indirizzare verso le specializzazioni. Chi aveva una cisterna che, prima poteva essere usata – previa accurata lavatura – per passare dal carburante al vino, ora deve decidere cosa trasportare, ma l'abbinamento motrice-semirimorchio consente ormai di sostituire il pezzo posteriore alla bisogna. Con i primi anni del nuovo millennio, poi, prende piede il trasporto rifiuti. A GAM di Mestre e RAT di Calenzano – pronti a inserirsi in un settore in grande espansione – si aggiungono CARP di Pesaro, COAP di Piacenza, ma anche Cooperativa CACIF di Follonica. Oggi, in Federtrasporti, il cisternato è ancora forte, ma aumenta la presenza del cassonato per il collettame, il trasporto container e – con grande

42%

È la percentuale dei veicoli Federtrasporti attivi nel cassonato nel 2007, quando si stimò che avessero superato quelli del cisternato, fermi al 40%. Una diversificazione sicuramente dettata dal mercato e, in particolare, dall'esplosione del traffico container.

sviluppo – il trasporto rifiuti. Un'indagine data 2007 fotografa il sorpasso del cassonato (42% dei mezzi) sul petrolchimico (40%), con un 8% di container e il resto diviso tra silos (4%), alimentare (2%) e altro (2%). Ma il divario aumenta analizzando i singoli consorzi: perché così facendo si scopre che 29 su 60 lavorano con il cassonato, 13 soltanto con il cisternato, 9 con tutti e due e gli ultimi 9 sono operatori logistici.

GLI ANNI OTTANTA E LA COMUNICAZIONE

Ma gli anni Ottanta, se per Federtrasporti sono quelli della diversificazione, per il Paese sono quelli della comunicazione. Usciti dalla crisi economica e dagli «Anni di piombo» del decennio precedente, gli Italiani sentono il bisogno di aprirsi, di mostrarsi, di confrontarsi. E ne hanno gli strumenti, con l'esplosione dei mezzi di comunicazione di massa. Dal 1976, quando due sentenze della Corte costituzionale aprono alle emittenti private locali, al 1990, quando la legge Mammì regola (e permette) le trasmissioni in diretta nazionale, è un continuo crescere di stazioni radiotelevisive che, con la loro capacità di raggiungere vaste aree di popolazione, impongono un nuovo tipo di approccio nei rapporti sociali ed economici. «La spinta allo sviluppo è portentosa», scrive la Treccani nella sua voce dedicata all'Evoluzione della comunicazione. «Basti pensare che anche la stampa scritta viene coinvolta in maniera massiccia. Se all'inizio degli anni Ottanta si vendevano in Italia meno di cinque milioni di copie di quotidiani al giorno, alla fine del decennio si raggiungono i sette milioni».

La voglia di conoscere e farsi conoscere viene raccolta al volo dalle imprese che scoprono nella comunicazione un nuovo modo di rapportarsi al cliente: prendono piede espressioni come customer care e target. Anche Federtrasporti ha il suo target, che sono prima di tutti i soci – tanti singoli autotrasportatori oltre ai consorzi – poi i clienti, quindi i decisori politici ed economici. A tutti bisogna far conoscere all'inizio cosa fa l'associazione, poi cosa vuole, quindi cosa propone. Un'evoluzione che si apre proprio agli albori del decennio, nel 1981, con *Uomini e Trasporti*, la rivista mensile, primo direttore **Guido Tucci**, poi **Paolo**



Volta, quindi **Mario Besi**, oggi **Daniele Di Ubaldo**. All'inizio è solo un house organ: racconta le attività interne e quelle dei propri soci, ma pochi anni dopo si capisce che non basta, che bisogna aprirsi di più. E per l'informazione interna esce, nel 1987, un altro mensile, *Federtrasporti Notizie*, che un po' alla volta diventa prima bimestrale poi semestrale, fino a sparire nel 2012, mentre *Uomini e Trasporti* si occupa sempre più di politica e di economia, oltre che tecnica e di mercato, arrivando a una diffusione di 35 mila copie.

Sono questi, del resto, i temi attraverso i quali Federtrasporti comunica la propria immagine che è fatta, sì, di eventi interni, ma anche e (ormai) soprattutto di presenza pubblica, di confronto politico, di proposte economiche, spesso oggetto di appositi convegni organizzati in tutta Italia con la partecipazione di autorità politiche, esperti economici, rappresentanze dell'autotrasporto. Ma il ventaglio di informazioni da far circolare è così ampio che ha trovato il suo sbocco più immediato negli ultimi anni con il sito web www.uominietrasporti.com, con la presenza sui social (Facebook, Twitter, LinkedIn, YouTube, Instagram) e con i seguitissimi podcast audio e video, che tengono costantemente aggiornato il pubblico su tutto quel che accade nel mondo dell'autotrasporto e di quella disciplina che si è affacciata in Italia a metà degli anni Ottanta: la logistica.

100 mila mq

Sono la superficie dei due poli logistici di proprietà di Federtrasporti, uno a Campiglia Marittima, a pochi chilometri da Piombino (Livorno) e l'altro a Secugnago, nei pressi del nodo ferroviario di Lodi.



La sede di Campiglia Marittima, attiva dagli anni 80



La sede di Bologna, inaugurata a fine 2006

LA SCOPERTA DELLA LOGISTICA

Di logistica, in Italia si è cominciato a parlare con cognizione di causa nel 1986, quando il governo varò il Piano generale dei trasporti. Ma alla logistica qualcuno lungimirante già occhieggiava anche dentro Federtrasporti. Nel 1985, quando dopo 14 anni, **Tosco Grassi** lascia la presidenza, lo sostituisce **Alberto Collini**, imprenditore fiorentino che ha partecipato a tutta la gestazione di Federtrasporti, ma al momento della fondazione ne è fuori ed è potuto entrare soltanto quattro anni dopo, costituendo il COTRAS. Collini è il classico toscano dal cervello sveglio e l'intuito pronto. Capisce che il seguito della diversificazione è l'allungamento della presenza nella filiera e si trova un paio di occasioni sulla scrivania. Ai primi anni Ottanta Federtrasporti aveva acquistato un piazzale nella zona di Campiglia Marittima, a pochi chilometri da Piombino, per aiutare un consorzio in difficoltà e ci aveva installato un distributore di gasolio e un capannone. Ma l'area è sulla strada per Livorno e per il suo porto e Collini decide di fare società con un imprenditore chimico e costituisce «Agriverde» (oggi «Federtrasporti Impresa») per importare fertilizzanti per l'agricoltura, imballarli, cellofanarli, tenerli in deposito e portarli a destinazione appena arrivava l'ordine. L'operazione ha successo, arrivano altri committenti, dà lavoro anche l'Ilva della vicina Piombino e l'impianto cresce: nel 2001 viene inaugurato un secondo capannone di oltre 6 mila metri quadrati, capace di 350 mila tonnellate di merci in entrata e in uscita. L'altra occasione punta all'intermodalità. Dagli anni Novanta Federtrasporti ha messo gli occhi su un altro terreno, a Secugnago, nei pressi del nodo ferroviario di Lodi, destinato proprio all'intermodalità fer-



La sede di Secugnago, inaugurata a fine 2009

roviaria sia dal piano regolatore che dalla concessione delle Ferrovie dello Stato. Sono 100 mila metri quadrati di cui la metà adibita a magazzini e uffici, ma soprattutto accanto al confine della proprietà corrono i binari della Milano-Bologna. Collini, accompagnato dal suo vicepresidente, **Roberto Grechi**, va a pranzo con il proprietario del terreno in una trattoria di Casalpusterlengo. Secondo l'abitudine ormai consolidata, la scelta cade su un locale frequentato da camionisti, perché il piazzale della vicina chiesa funge da parcheggio per i mezzi pesanti. Collini e Grechi convincono il loro interlocutore a vendere e, per sicurezza, gli fanno firmare un impegno a trattare su un tovagliolo di carta. E tornano trionfanti a Bologna.

Per portare a frutto quello che viene subito battezzato il «patto del tovagliolo», Federtrasporti costituisce una società ad hoc, la «Unionlog», che costruisce un immobile industriale di 20 mila metri quadrati (inaugurato nel 2009) e progetta la costruzione del raccordo ferroviario. Ma, a sorpresa, il Gruppo FS revoca la concessione (sono gli anni in cui l'amministratore delegato del Gruppo FS, **Mario Moretti**, faceva la guerra a tutto e a tutti, per contrastare i nuovi concorrenti sorti dalla liberalizzazione delle ferrovie). Non resta che affittare l'immobile (oggi occupati dalla Number One, la società logistica di Barilla), in attesa di cercare di sfruttare al meglio l'intera proprietà e che si concluda la causa intentata alle Ferrovie, perché il danno economico provocato da quel rifiuto immotivato è pesante.

Una delusione, ma anche la prova della solidità economica e finanziaria di Federtrasporti, giunta alla fine del secolo dimostrando di essere capace di resistere anche agli incerti della fortuna, grazie a un'accorta gestione delle risorse finanziarie. «Se siamo riusciti ad acquisire immobili e terreni», spiega Mancini, rammentando che sono di proprietà anche gli uffici di Castel Maggiore, dove ha sede la centrale di Federtrasporti, «è stato perché siamo riusciti a convogliare in investimenti e a nome dei soci le economie generate sugli acquisti collettivi». Dopo che i soci avevano beneficiato di migliori condizioni d'acquisto. Grazie a questo schema operativo, del resto, ricorda ancora Mancini, Federtrasporti è anche riuscita a coprire gli indennizzi dovuti dai soci dopo il fallimento di ben due compagnie di assicurazioni che avrebbero dovuto risarcire i danni. «E con una di esse che, dopo 15 anni, è ancora in liquidazione», aggiunge Mancini, «abbiamo dei crediti che prima o poi riusciremo a incassare.»»

GLI ANNI DELLA SALUTE

Lo stato di salute di Federtrasporti è dimostrato anche dalla crescita delle sue dimensioni: nel 1990 i consorzi sono diventati 46, per 1.400 trasportatori e 3.100 veicoli. E il consolidamento permette anche di allargare l'orizzonte operativo e offrire ai soci – e non solo – le nuove forme di tutela che una società sempre più attenta alla salute e al benessere ha cominciato a sviluppare al giro di boa del millennio. Sono le nuove sensibilità che conquistano la scena. Ne è protagonista la salute della persona in tutte le sue forme: la sicurezza stradale, il benessere fisico, la questione ambientale. Se ne fa paladina nel 2001 la stessa Unione europea, con il Libro bianco dei trasporti della commissaria **Ignacia de Loyola de Palacio**. Sotto il titolo *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, vengono fissati alcuni obiettivi che toccano direttamente l'autotrasporto: il dimezzamento delle vittime della strada entro il decennio, il miglioramento della qualità del trasporto stradale e l'incentivazione dell'intermodalità.

Anche Federtrasporti dà il suo contributo. Prima con un progetto condiviso con la *Fondazione Ania per la Sicurezza Stradale*, poi con una serie di iniziative concrete dirette a migliorare le condizioni di vita dei conducenti. Il meccanismo è semplice: una scatola nera collocata su duemila veicoli pesanti del Gruppo raccoglie i dati sui comportamenti di guida. Sulla base di questi dati, parte una campagna di sensibilizzazione sull'importanza del controllo delle condizioni psico-fisiche del conducente e un progetto di sperimentazione sull'uso di nuove tecnologie on board per il soccorso e l'analisi degli incidenti. Il risultato è clamoroso: la frequenza e il numero dei sinistri dei mezzi pesanti monitorati passata dal 68,8% del 2003 al 41,3% del 2010: quasi 30 punti percentuali in meno. **Emilio Pietrelli**, che – proveniente dal CARP di Pesaro – nel 2008 ha sostituito Collini alla presidenza di Federtrasporti, può affermare con soddisfazione: «Se la nostra frequenza sinistri fosse rimasta quella antecedente al progetto, oggi dovremmo fare i conti con oltre 1500 incidenti in più, con tutte le conseguenze economiche e umane che avrebbero generato». Per di più, il progetto permette di scoprire che, investendo in sicurezza, si risparmia. In un convegno al *Transpotec Logitec* del 2007, il direttore di Uomini e trasporti, Di Ubaldo, presenta il conto del triennio 2004-2006: Federtrasporti ha investito un milione 365 mila euro (260 euro per ognuno dei 1750 camion coinvolti), ma dato che – tra riparazione, fermo tecnico, Rca aggiuntiva, franchigia, assicurazione della merce – ogni incidente costa mediamente a un autotrasportatore la bellezza di 5.340 euro e che tra il 2004 e il 2006 i veicoli del progetto hanno subito 550 incidenti in meno, il risparmio è stato di quasi 3 milioni di euro (2 milioni e 937



Da sinistra: Pasquale Mancini (presidente del collegio sindacale), Claudio Villa (presidente), Paolo Morea, (vicepresidente)

mila), con un saldo attivo di un milione e mezzo. In più le aziende hanno avuto ulteriori ribassi sui premi di assicurazione. Imboccata la strada giusta, altri progetti si aggiungono: ricerche sulle abitudini alimentari dei conducenti, studi sul ritmo sonno-veglia, ma soprattutto un'indagine sulla vista: «Entra in un'ottica di sicurezza», partita nel 2006, è un progetto che offre gratuitamente – con un veicolo commerciale debitamente attrezzato per andare in giro per le imprese – un'analisi approfondita della vista e consiglia i conducenti su come proteggersi dai raggi del sole e come prevenire o affrontare eventuali segnali patologici degli occhi.

Parallelamente parte anche la formazione: prima con il progetto «Strada facendo», giornate dedicate – con un simulatore per veicoli pesanti – nelle sedi sociali e con corsi di guida sicura negli autodromi Aci-Sara di Vallelunga e Franciacorta, poi attraverso una sistematizzazione ad ampio raggio dei corsi che – gestiti oggi da Federservice – non interessano solo gli autisti, ma anche il management, spazio che peraltro l'associazione aveva già occupato alla fine degli anni Novanta, con l'«Accademia Federtrasporti» che puntava a formare quadri, uffici traffico, personale amministrativo. Oggi, il Gruppo svolge ogni anno circa mille ore di corsi e forma più di 1.300 persone non solo sulla guida in sicurezza ma su decine di tematiche diverse, dalla guida ecologica all'uso dei dispositivi informatici innovativi, dalle regole e condizioni di lavoro al trasporto di merci pericolose e molto altro. Corsi rivolti sia al personale viaggiante, sia ai responsabili degli uffici traffico, della gestione della flotta, della Qualità, Sicurezza, Ambiente, commerciali e assicurativi.

Ma Federtrasporti è presente anche nel terzo paletto fissato dal Libro bianco europeo: l'ambiente. Ormai tra i soci comincia a diventare importante la presenza di trasporto rifiuti e ADR. Nel primo decennio del nuovo millennio sono circa un milione le tonnellate di rifiuti movimentate dalle aziende associate, con 1.400 trattori, 200 motrici e 2.200 semirimorchi. E nel 2018 a *Ecomondo*, l'annuale evento per la transizione ecologica che si svolge a Rimini, la presenza di consorzi Federtrasporti è nutrita e qualificata – CARP di Pesaro, COAP di Piacenza, GAM di Mantova e RAT di Firenze (nel 2019 si inserisce anche il GTV di Campiglia Marittima) – per offrire al mercato un'interfaccia unica, in grado di gestire i rifiuti di tutte le categorie. E aumenta la lista delle certificazioni di qualità ambientale delle imprese associate, grazie anche al supporto fornito dai servizi mirati messi a loro disposizione da Federtrasporti.

più di 1.500

Sono gli incidenti stradali che, dal 2003 al 2010, Federtrasporti è riuscita a scongiurare attraverso un intenso investimento in sicurezza, facendo flettere di 30 punti percentuali la frequenza sinistri-premi.



I SERVIZI DIVENTANO TECNOLOGICI

L'attività di servizio del Gruppo, del resto, si svolge ormai sempre di più intorno al trinomio Qualità-Sicurezza-Ambiente, grazie anche alla tecnologia che fa irruzione in Federtrasporti con sempre maggiore frequenza. Ancora dall'intesa con la Fondazione Ania, parte nel 2018 un progetto pilota che prevede l'installazione di una piccola telecamera (*dash cam*) su duemila veicoli dei consorzi associati (circa il 40% del parco complessivo assicurato): praticamente una scatola nera video che permette di ricostruire visivamente tutti i dettagli di un incidente. Ma è proprio nella certificazione che la consulenza di Federtrasporti cresce rapidamente e si allarga alle tre voci del trinomio, supportando i soci nello sviluppo del sistema di gestione per la qualità (ISO 9001), per l'ambiente (ISO 14001), per la sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro (Uni-Inail o ISO 45001). Basta scorrere nei siti dei consorzi e delle cooperative associate per rendersi conto di quanto ormai le certificazioni denominate QSA (dalle iniziali delle tre voci) siano diffuse in Federtrasporti.

E non solo. L'attività di consulenza – affidata a Federservice e gestita da **Paolo Moggi** – si estende praticamente a tutte le attività aziendali, dalla formazione anche al di là di quella prevista dalla legge, alle pratiche per l'Albo degli autotrasportatori, per l'ADR, per il trasporto alimentari, per le merci pericolose, per il trasporto rifiuti, per i sistemi di gestione. Proprio dallo sviluppo di queste attività è nato «Districò», un portale QSA, sviluppato da Dedagroup Wiz, per ottimizzare i processi di documentazione, la gestione delle attività e, più in generale, di tutti gli oneri legati ai processi certificativi. Un portale che è utile soprattutto alle piccole e medie aziende che non dispongono né di risorse umane, né di quelle economiche per sostenere queste complesse attività, creando per di più un database in cloud (veicoli, autisti, documenti) attraverso cui è possibile ottimizzare e standardizzare le procedure, utilizzandole per tutte le imprese associate.

INTERMODALITÀ ED EUROPA

E domani? Nel 2014, **Claudio Villa**, presidente del CONAP, ha dato il cam-

bio a Pietrelli alla presidenza del Gruppo. È sotto la sua gestione che si stanno cominciando a delineare le direttrici di marcia per il futuro. Due soprattutto: la sfida della multimodalità e l'orizzonte internazionale. «Federtrasporti», sottolinea il direttore **Fabrizio Ossani**, a proposito della prima, «finora ha creato un'aggregazione orizzontale, mettendo insieme strutture di autotrasporto e logistica, e continuerà a farlo. Ma, nel contempo, bisogna lavorare all'aggregazione verticale, cercando partner su altre modalità. Un progetto è già pronto, ma è stato rallentato dal Covid. È ora di ripartire».

Quanto all'internazionalizzazione è ovvio che il primo passo sia verso l'Europa. Una maggiore attenzione alle tematiche dell'Unione e ai rapporti con le rappresentanze europee è già partita con l'adesione all'*Union européenne des transports routier* (UETR), come soci osservatori, dal momento che lo statuto non permette di svolgere attività sindacale, e con una finestra a Bruxelles per seguire le attività comunitarie, soprattutto ora che sta partendo il settennato di progettazioni 2021-2027, con oltre 18 miliardi di euro di investimenti in «infrastrutture transfrontaliere su trasporti, energia e digitale».

È una grande sfida, ma ancora tutta da disegnare. Quel che è certo è che Federtrasporti e i suoi soci finora hanno portato un contributo raro all'autotrasporto italiano: nell'annosa polemica nazionale sulla polverizzazione delle aziende, il Gruppo è stato uno dei pochi soggetti capaci di dare una risposta concreta, aggregando le imprese (soprattutto consorzi e cooperative) e offrendo loro soluzioni per i problemi di sempre, che da soli difficilmente avrebbero potuto risolvere: la riduzione dei ritorni a vuoto, la creazione di economie di scala con acquisti collettivi, l'avviamento verso la logistica con magazzini comuni, l'abbassamento dell'incidentalità dei veicoli, la formazione professionale di soci e dipendenti, addirittura la cura e la prevenzione delle malattie professionali. E, infine, la stessa promozione della cultura delle aggregazioni d'impresa in Italia tanto decantata, ma poco perseguita.

Tanti auguri, dunque, Federtrasporti. E cento di questi soci.



FORUM



IL TESTIMONE

Alberto Collini, presidente Federtrasporti dal 1995 al 2008

«DA SOLI NON SI VA DA NESSUNA PARTE»

«Ci è passato un visibilo di acqua in questo fiume della mia vita». Forse, la frase più efficace per descrivere in poche parole **Alberto Collini**, l'ha pronunciata proprio lui, a conclusione di questa intervista che aveva l'assurda pretesa di raccontarlo, questo «visibilo di acqua»; di ripercorrerlo insieme a lui, questo «fiume della sua vita»; di tradurla in un numero comunque insufficiente di parole, questa storia emblematica di uno dei tanti giovani che, usciti dalla seconda Guerra mondiale pieni di idee, di energia e di voglia di lavorare hanno costruito negli anni successivi l'ossatura dell'Italia, procurandole un'epoca di tranquillo benessere.

In quei giorni, del resto, muoversi in un settore come l'autotrasporto, subito determinante per la Ricostruzione, era come trovarsi nell'om-



Alto e scattante, Alberto Collini è sempre stato un atleta. La sua principale passione era la bicicletta

Avevo solo 28 anni e mi dissi: ma dove vado con questi tre camion? Se resto così, non vado da nessuna parte. Devo mettermi con qualcuno per pesare di più sul mercato

belico del mondo, con quell'andare su e giù per il Paese – la mattina da una parte, la sera da un'altra – senza fermarsi mai, in un moto perpetuo che divorava i giorni come i chilometri che si snodavano davanti al camion, trasformandoli in storia. Perché quel cambiare luogo in continuazione era anche scambio culturale, stimolo alla crescita, occasione di sviluppo. E la curva sulla strada non era poi tanto diversa dalla svolta che ogni tanto bisogna dare alla propria esistenza per imboccare la via giusta. È quello che hanno fatto tanti autotrasportatori partiti dal primo camion – spesso un residuo bellico – e cresciuti fino a creare imprese di grandi dimensioni. È quello che ha fatto, in quel «fiume della sua vita», anche Collini, che ancor oggi, quando ne parla, è un torrente impetuoso di racconti, di storie, di episodi, lui che ha passato i novant'anni, ma con i camion aveva avuto a che fare ancor prima di nascere.

DAI MOTORI ALLA GUERRA

Aveva cominciato il padre, Gino, meccanico motorista, appena tornato a casa, a Firenze, dalla Grande Guerra, aprendo un'officina, frequentata da un ingegnere di nome Brini, proprietario di macchine da corsa e di un camion, un Fiat 18 BLR, modello largamente usato dall'Esercito nel corso del conflitto per la sua solidità (la R stava per «rinforzato» rispetto al modello BL di base), ma comunque un residuo bellico, malridotto dall'usura e spremuto a fondo dai militari, che aveva continuamente bisogno di riparazioni. «Gli aveva tolto il sangue a tutti e due», ricorda oggi Alberto, ma aveva saldato una bella amicizia, tant'è che Gino, quando nasce il suo primo e unico figlio, il 28 giugno del 1929, a Firenze, decide sarebbe diventato ingegnere come il suo amico.

Fu la guerra a cambiare tutto. Un bombardamento distrusse l'istituto tecnico a Campo di Marte, dove Alberto studiava, costringendo lui e i suoi compagni prima a migrare qua e là presso scuole diverse, poi nel 1943, a 14 anni, appena ottenuta la licenza di terza professionale, a «scappare per evitare le deportazioni che da noi», racconta, «erano paurose anche per i ragazzi». Finché, il 9 agosto del 1944, arrivano gli inglesi della V Armata di Bernard Law Montgomery che cercano volontari: niente soldi, lavoro in cambio di cibo. È una svolta, la prima di tante. Alberto accetta e subito gli si presenta un'occasione. C'è da guidare un Bedford per la distribuzione dell'acqua. Il ragazzino si fa avanti. Non ha ancora 16 anni né la patente, ma tra i motori ci è nato e, in tempo di guerra, è più che sufficiente.

QUELLE 280 AM-LIRE

Quando, dopo pochi mesi, gli inglesi se ne vanno, Alberto ha già avuto modo di fare amicizia con il capitano e, prima che le truppe lascino Firenze, prende il coraggio a due mani e gli chiede di essere pagato – lui e i suoi compagni – per il lavoro svolto. Il capitano sorride, il compenso non è

previsto per i volontari, ma di Am-lire, le banconote stampate dalle truppe alleate – tutte attaccate l'una all'altra, in rotoli simili a quelli dell'attuale Scottex – ce ne sono in abbondanza. Il capitano srotola, srotola e guarda ridendo Alberto che ormai ci ha preso gusto e insiste: «Signor capitano, lo tiri ancora un po' più giù questo rotolo». Alla fine, quando, tornato di corsa a casa, si chiude nella sua cameretta a contare le banconote, si ritrova con 280 Am-lire. «Furono la tragedia della mia vita», ricorda oggi ammiccante, «perché con quei soldi mi misi in società con un amico camionista, Antonio Lapi, che aveva un residuo americano, un GMC a tre assi, e così ho cominciato a fare il trasportatore». E mostra, orgoglioso, il documento della Camera di Commercio che conserva gelosamente tra i suoi ricordi più cari. È datato 1946. La patente per il camion l'avrebbe presa l'anno dopo, ma intanto si metteva al volante là dove era sicuro che non ci fossero controlli. «Mi sembrava strano», racconta oggi divertito, «prima – senza l'abilitazione – guidavo da solo, poi – con il foglio rosa – avevo accanto un istruttore». Ma il documento gli serve per cominciare a lavorare ufficialmente come autista per la ditta Salvini di Firenze.

Ancora una volta, non dura, in quell'Italia stremata e determinata, piena di sorprese e di occasioni. A novembre del 1949 lo chiamano a fare il militare (il volontariato con gli inglesi non conta, come lui avrebbe voluto) ed è costretto a lasciare il lavoro alla Salvini e a cedere la sua partecipazione nella società con Lapi. Finisce in artiglieria, divisione Friuli, dove naturalmente lo mandano a trainare cannoni con un TM40 SPA, un trattore potentissimo da 105 CV, cabina unificata e niente muso, «un attrezzo difficile da guidare, ma bello». La ferma dura un paio di mesi più del dovuto, perché i superiori hanno scoperto che quel giovanotto alto e scattante è un atleta iscritto a una società sportiva di Firenze, la Assi Giglio Rosso, e lo precettano per i campionati internazionali militari. Ma quando torna a casa, nel 1951, si accorge che qualcosa sta cambiando, sente nell'aria il boom che è



alle porte. Resta ancora un anno con Salvini (che lo ha ripreso a lavorare), poi – con i soldi incassati dalla cessione della sua quota a Lapi – si mette in proprio. E infatti i consumi di petrolio continuano a salire nell'Italia della Ricostruzione che ha bisogno di muoversi sempre di più: a fine decennio toccheranno i 20 milioni di tonnellate e supereranno i 100 alla fine degli anni Settanta. Alberto coglie ancora una volta l'occasione: passa dal casonato alla cisterna e in capo a un paio di anni ne ha già tre e un solido contratto con la OZO Italia, società milanese di proprietà della francese Omnium Française des Petroles che ha rilevato la raffineria di Mantova, la prima costruita nella pianura padana, e opera con i marchi Aquila, Total e – appunto – OZO. A introdurlo nell'ambiente è il marchese Luigi Ridolfi, un vulcanico personaggio che, coniugando l'imprenditoria (petrolifera) con lo sport, ha fondato la Fiorentina calcio, ha costruito lo stadio a Campo di Marte (che ancor oggi porta il suo nome), ha inventato il Maggio musicale fiorentino, è stato presidente della Federazione calcio e della Federazione atletica. E ha creato quella società sportiva Assi Giglio Rosso dove ha conosciuto e apprezzato il giovane Collini.

NASCE IL RAT

Nonostante il settore in crescita e il sostegno di Ridolfi, tuttavia, è ancora duro fare autotrasporto in quegli ultimi anni Cinquanta. «Era una guerra continua», racconta Collini, «perché quando c'era un pezzetto di lavoro buono, era peggio di ora. Per accaparrarselo, ti veniva addosso tutto il mondo». E, dunque, ancora una volta, Alberto sceglie la strada del cambiamento. E che cambiamento! «Avevo solo 28 anni e mi dissi: ma dove vado con questi tre camion? Se resto così, non vado da nessuna parte. Devo mettermi con qualcuno per pesare di più sul mercato». L'impresa non era facile in un mondo in cui la concorrenza era spietata e la coope-



Il passaggio di consegne alla presidenza di Federtrasporti nel 2008 tra Alberto Collini (a destra) ed Emilio Pietrelli (a sinistra). Al centro Roberto Griechi, vicepresidente

razione guardata con sospetto, ma – incoraggiato anche da committenti che si chiamano Gulf, Aquila, Fina, Texaco e Coltex – nel 1963 riesce a mettere insieme una decina di colleghi e costituisce il RAT, Raggruppamento autotrasportatori toscani, una cooperativa con undici cisterne in tutto, di cui diventa presidente. «Iniziammo a lavorare subito», ricorda, «e alla fine del primo anno avevamo già 60-70 cisterne. Ma dato che avevamo stabilito che i soci della cooperativa non potevano aver più di un veicolo ciascuno, fui costretto a vendere due dei miei tre veicoli».

Siamo negli anni Sessanta, un'epoca d'oro per le agenzie di intermediazione che intercettavano il lavoro di un'industria sempre più effervescente e lo distribuivano a una pleora di padroncini non ancora in grado di muoversi autonomamente. «Nelle agenzie c'era gente in gamba», ammette Colini, «ci facevano lavorare bene. Ma sempre più spesso i clienti, i direttori, i capi deposito ci dicevano: ma perché non lavorate direttamente per noi? Uno in particolare ci fece una proposta concreta: se ci portate 15 macchine, anziché le 10 che ci portate adesso, noi facciamo il contratto direttamente a voi e vediamo quanto ci guadagnate. Così scoprimmo che le agenzie si trattenevano il 20% della tariffa e decidemmo di muoverci in proprio. Fu un successo, arrivammo a 200 macchine. Ma quando le agenzie se ne accorsero ci fecero la guerra: abbassarono le tariffe per metterci in difficoltà».

L'ORA DI FEDERTRASPORTI

Bisognava reagire. Nasce così, nell'agosto del 1969, l'ennesima svolta di Alberto Collini. Probabilmente la più importante. «Un giorno, parlando con

il presidente del CAM, Consorzio Autocisternisti Mestre, **Modesto Gatto**, con il quale avevamo appena fatto un grosso lavoro, gli propongo di metterci insieme: divisi andava bene quando c'era poco lavoro, gli dico, ma adesso che ce n'è tanto e ci troviamo clienti che ci chiedono 500 macchine, come facciamo? E cominciammo a parlare di fare una società fra consorzi. Continuammo anche nei mesi successivi, cercando altre adesioni, e il 20 novembre 1971 nacque Federtrasporti».

Ma a quell'appuntamento, Collini non è presente. Quando i promotori si presentano davanti al notaio, lui è fuori dal RAT («Mi stava stretto dover avere un camion solo, io che avrei voluto comprare tutti i camion del mondo») e sta preparando una nuova sfida: il COTRAS, Consorzio, trasporti speciali, che entra nella nuova associazione nel 1975, perché l'ha voluta e ci crede. «Federtrasporti è nata proprio dall'idea per la quale mi sono sempre battuto e mi batto ancora: da soli non si va da nessuna parte. Anche i committenti, anche le grandi imprese non fanno nulla da soli, figuriamoci nell'autotrasporto dove chi pensa a fare solo la guerra agli altri nel giro di pochi anni non troverà più né contratti, né tariffe». E invece? «E invece, in un mondo sempre più globalizzato, devi essere presente sul mercato con strutture più grandi, dare servizi migliori, più precisi, più corretti, meglio organizzati. E conquistare in questo modo il cliente».

UN PRESIDENTE INEVITABILE

Uno così, in Federtrasporti, non può che arrivare a diventarne il presidente. Collini ci arriva il 30 maggio del 1985, dopo anni di combattiva presenza nel Consiglio d'amministrazione. E affronta subito il nodo di quegli anni:

la logistica. Un mondo complesso, quello della filiera. Fu, allora, difficile capire cosa stava accadendo? Macché. Collini la racconta in due parole: «Strada facendo il petrolifero diminuiva e aumentavano i soci del cassonato e allora ci siamo trovati a dover affrontare il nodo della logistica e ci siamo entrati proprio nel pieno del nostro sviluppo perché eravamo preparati e potevamo già disporre di una struttura importante». Hanno origine in quegli anni l'impianto di Secugnago, un complesso di magazzini ora in affitto in provincia di Lodi ma prima quello di Campiglia Marittima, a pochi chilometri da Piombino, in una posizione strategica per lavorare con il porto di Livorno. «Facciamo una società lì sul porto per importare dall'Africa sali per l'agricoltura e concimi chimici: li immagazzinavamo e ci attrezzammo per insaccarli, allargando l'impianto fino ad arrivare a 10 ettari. È stato un periodo bellissimo. Avevamo uffici a Milano, a Genova, a Bologna, a Ravenna, a Roma, a Latina, a Livorno e io li passavo tutti – facevo 80 mila chilometri l'anno – mica ci mandavo un funzionario».

Perché non bisogna riposare mai sugli allori. Anche adesso, che si è ritirato in campagna a Fiesole (ma usciti dal giardino è già Comune di Firenze) e pensa a quel «visibile d'acqua» che è stata la sua vita, Alberto Collini insiste sul suo credo: «Qui siamo quasi in campagna. Siamo a sette chilometri dalla piazza del Duomo di Firenze, ma siamo in campagna, dove i contadini di una volta seminavano il grano ognuno per sé, ma quando arrivava il momento di mietere il grano andavano nei campi tutti insieme. Perché bisogna unirsi con il proposito di costruire, non con l'intenzione di arraffare». Arraffare? «Arraffare è inseguire tutto quel che ti offrono. Ma, se pure hai tutti gli strumenti di questo mondo, e poi ti metti a fare unicamente le scarpe rosse che servono solo al papa, non vai da nessuna parte». E Federtrasporti, oggi? «Federtrasporti il proposito di costruire e non di arraffare ce l'ha nel suo DNA, gli basta metterlo sulla tavola. È una questione nella quale contano molto gli uomini. E Federtrasporti gli uomini giusti ce li ha».

Federtrasporti è nata proprio dall'idea per la quale mi sono sempre battuto e mi batto ancora: da soli non si va da nessuna parte. Anche i committenti, anche le grandi imprese non fanno nulla da soli, figuriamoci nell'autotrasporto dove chi pensa a fare solo la guerra agli altri nel giro di pochi anni non troverà più né contratti, né tariffe. Invece, in un mondo sempre più globalizzato, devi essere presente sul mercato con strutture più grandi, dare servizi migliori, più precisi, più corretti, meglio organizzati



Alberto Collini e Tosco Grassi, rispettivamente presidenti Federtrasporti dal 1985 al 2008 e dalla fondazione al 1985

IL VOLUME



Supplemento

al n.377 - maggio 2022
di Uomini e Trasporti
Mensile di informazione politica e tecnica
Pubblicazione dell'Associazione professionale
di categoria Organo del Gruppo Federtrasporti

Copia disponibile anche separatamente

Direttore Responsabile

Daniele Di Ubaldo

Vice direttore

Patrizia Amaducci

Redazione

Gennaro Speranza

Marketing e Pubblicità

Matteo Carretti

Editore

Federservice Soc.Coop.

Direzione, redazione, amministrazione

Via G. Di Vittorio, 21/B1 - 40013 Castel Maggiore (Bo)
tel. 051 7093831 - redazione@uominietrasporti.it
Autorizzazione del Tribunale di Bologna n.4993 del 15-06-1982

Progetto grafico

Lorenzo de Angelis - Ldart.it

Foto

Alfonso Santolero, Francesco Vignali

Stampa

Casma Tipolito
Via B. Provaglia,3 - Bologna

STAMPATO AD APRILE 2022

È vietata la riproduzione, anche parziale,
senza autorizzazione scritta dell'editore

La pubblicazione è disponibile sul sito
www.uominietrasporti.it
nell'area riservata agli abbonati.



GLI AUTORI

Umberto Cutolo, giornalista professionista dal 1968. È stato direttore responsabile dell'AdnKronos e de «L'Automobile» e di «HP Trasporti», i mensili dell'ACI. È stato anche capo ufficio stampa del ministero per il Mezzogiorno e del ministero per i Trasporti e docente di Comunicazione presso l'Istituto Diplomatico, la scuola di formazione del ministero degli Esteri.



Ha pubblicato i saggi *Quando nacque l'Italia dei Trasporti* (Marsilio Editori, Premio Trasporti e Cultura 2018) e *Eleuterio Arcese*, il romanzo di una vita, il successo di un'impresa (Giordano Editore, 2014). Ha pubblicato anche, con le Edizioni Clichy, la serie di «I delitti della Costiera», composta da tre romanzi, *Omicidi all'acqua pazza* (2017), *La scapece assassina* (2018), *Capitoni coraggiosi* (2019), per i quali ha ottenuto il Premio APE Furore. Un suo racconto si è classificato al primo posto nel Premio Letterario Coppede 2012, Premio speciale Il Municipio di Roma.



Elisa Bianchi, Laureata in Comunicazione & Società presso l'Università Cattolica di Milano, ha conseguito la laurea magistrale in Media, comunicazione digitale e giornalismo presso l'Università La Sapienza di Roma. Ha collaborato per diversi anni come cronista di politica cittadina per una testata locale prima di dedicarsi alla comunicazione digitale. Dopo un'esperienza nel settore della comunicazione politica, oggi lavora come

Social Media Manager e Copywriter per diverse realtà del settore della logistica e dei trasporti.

***Uomini
e trasporti***



13,00 euro