

POSITION PAPER

**Veicoli Industriali,
Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti:
analisi e proposte dell'UNRAE
a sostegno del settore**



Veicoli Industriali:



Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti:



Roma, novembre 2018

Chi Siamo

L'UNRAE è l'Associazione delle Case automobilistiche estere in Italia e rappresenta i principali segmenti del comparto *automotive*: autovetture, veicoli commerciali e industriali, autobus, rimorchi, veicoli rimorchiati e allestimenti, con le relative reti di assistenza tecnica e di ricambi originali.

Oggi sono 46 le Aziende associate all'UNRAE. Esse fanno parte di una realtà economica che, direttamente o indirettamente, registra nel nostro Paese un fatturato di € 53 miliardi. Le Case automobilistiche estere investono circa € 10 miliardi per acquisti di componentistica e € 10,5 miliardi per beni e servizi.

La sezione Veicoli Industriali di UNRAE associa le seguenti Case estere: DAF, ISUZU, MAN, MERCEDES BENZ, NISSAN, RENAULT Trucks, SCANIA, VOLVO.

La sezione comprende anche il Gruppo Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti, del quale fanno parte le seguenti Case: CARRIER TRANSICOLD ITALIA, CHEREAU, DENSO THERMAL SYSTEMS, DHOLLANDIA ITALIA, HIDROSYSTEM, INGERSOLL RAND ITALIA, LAMBERET, MANTOVA DIESEL, ONNICAR, REAL TRAILER, SAF HOLLAND ITALIA, ZANOTTI TRANSBLOCK ITALIA.

Con il presente documento, l'UNRAE **intende illustrare il proprio pensiero sulla situazione e gli sviluppi del sistema italiano di trasporti e logistica, in particolare per quanto riguarda l'autotrasporto, facendo quindi** un'analisi sintetica del mercato dei veicoli industriali e dei rimorchi, semirimorchi e allestimenti, indicando le maggiori criticità e avanzando alcune proposte.

Considerazioni generali

Autotrasporto e mercato dei veicoli industriali in Italia: alcune riflessioni introduttive

Gli indicatori dello sviluppo economico italiano sono in lenta e difficile ripresa.

Incerti sono lo sviluppo costante del PIL, l'andamento dell'occupazione e della produzione industriale. Solo la domanda di trasporto sembra registrare un andamento crescente anche in Italia, sebbene con un tasso di crescita minore rispetto agli altri Paesi europei.

Per queste ragioni il mercato dei veicoli industriali segna il passo e stenta a decollare in modo costante, essendo inoltre condizionato da una mancanza strutturale di fondi certi per gli investimenti nel settore, oltre che dalla diminuzione della capacità complessiva di autotrasporto delle imprese italiane. Da questa realtà discende una situazione di incertezza da parte degli operatori dell'autotrasporto allorché debbono definire le proprie strategie di sviluppo, soprattutto quando queste prevedano il rinnovo dei veicoli impiegati nel trasporto di merci.

La prima conseguenza è che l'anzianità media complessiva del parco italiano sfiora i 13 anni, contro una media europea di circa 10 anni.

Fin dal 1997 (legge 23 dicembre 1997, n.454, pubblicata sulla gazzetta ufficiale n.303 del 31 dicembre 1997) recante "Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità" si è tentato in Italia di regolamentare e guidare un **processo di razionalizzazione del sistema nazionale dell'autotrasporto** che prevedeva fra l'altro un complesso di interventi volti ad incentivare le aggregazioni tra imprese e la riduzione delle imprese monoveicolari, nonché la promozione di una maggior sicurezza e la riduzione dell'impatto ambientale.

Dopo 20 anni di interventi specifici in favore del settore, effettuati prevalentemente con la ripetizione di misure finanziarie "a pioggia", nessuna razionalizzazione effettiva si è ottenuta, mentre la capacità di carico complessiva dell'autotrasporto italiano si è ridotta non in funzione di un piano strutturale di riforma/razionalizzazione del settore, ma in conseguenza di una competitività continentale con la quale le imprese italiane di autotrasporto non hanno avuto gli strumenti per misurarsi in modo vincente.

In questi ultimi tempi abbiamo assistito all'emigrazione verso paesi esteri (in particolare verso i paesi orientali dell'Unione Europea) di molte aziende italiane di autotrasporto, che con tale decisione hanno inteso sottrarsi alle difficoltà gestionali derivanti da una serie di costi esterni e interni che in Italia sono molto più elevati di quelli esistenti in altri Paesi.

Questo fenomeno ha contribuito in forte misura a indebolire la capacità competitiva delle imprese italiane di autotrasporto, del cui parco circolante sono stati così rallentati il rinnovo e l'ammodernamento.

Conseguentemente, il sistema trasportistico italiano è diventato sempre meno affidabile ed appetibile agli occhi dei potenziali committenti sia esteri che nazionali, mentre la produzione e la immissione sul mercato di veicoli di ultima generazione, costati alle imprese costruttrici un forte impegno di ricerca e ingenti risorse finanziarie per lo sviluppo del prodotto, in assenza di adeguato rinnovo del parco - strategicamente sostenuto e guidato da interventi strutturali di politica industriale dei trasporti - non ha portato benefici rilevanti alla circolazione e al trasporto, sia in termini di sostenibilità ecologica che di sicurezza.

Inoltre, l'eccessiva frammentazione che caratterizza storicamente la grande maggioranza delle imprese italiane di autotrasporto, la cui dimensione è sostanzialmente piccola, ha portato all'uscita dal mercato di un elevato numero di aziende, che non sono state in grado di darsi un'organizzazione capace di garantire loro la possibilità di essere competitive, tanto più in mancanza di una politica industriale dei trasporti che fornisse loro gli strumenti organizzativi e finanziari strutturali, necessari per stare sul mercato.

Il Comitato Centrale dell'Albo continua a cancellare l'iscrizione di imprese perché fallite, liquidate, sciolte coattivamente o semplicemente perché hanno interrotto l'attività. dall'inizio del 2018 sono state individuate ben 20.000 aziende iscritte ma non presenti negli elenchi delle Camere di commercio e altre 20.000 iscritte ma che risultano non possedere alcun veicolo.

La mancanza di garanzie per progettare il futuro, insieme con la piccola dimensione, non ha consentito e non ha evidentemente consentito a quelle aziende di passare dal trasporto tradizionale alla logistica. Mentre le aziende medio-grandi hanno fatto ricorso al trasferimento di tutta o parte dell'attività nei paesi dove esistono condizioni più favorevoli per svolgere la propria attività, le piccole realtà sono scomparse dal mercato o sono entrate nel mondo della subvezione, esercitando l'attività di trasporto per conto delle grandi imprese di logistica.

La scomparsa di molte aziende italiane dal mercato dell'autotrasporto può essere considerato un fattore che ha influito negativamente non solo sull'andamento del rinnovo del parco, ma anche sulla disponibilità di veicoli in rapporto alla domanda di trasporto.

In questo quadro di incertezza, l'aumento della domanda di trasporto internazionale è stata progressivamente soddisfatta da imprese di autotrasporto estere (ormai per oltre il 75%), mentre anche quella interna comincia a trovare vantaggiosa l'offerta avanzata da imprese straniere (comprese quelle italiane emigrate) che trasportano sul suolo italiano attraverso la pratica del cabotaggio, sempre più diffusa e sempre più pericolosa tanto in termini di competitività che di sicurezza della circolazione, con l'impiego di personale scarsamente qualificato e a basso costo (dumping sociale) che opera senza il rispetto dovuto alle regole sui tempi di lavoro e alle norme di circolazione.

Questo progressivo cedimento del sistema italiano dell'autotrasporto per cause politiche e strutturali si è accompagnato con **l'emergere di forti pressioni ambientaliste, che hanno esasperato l'imputazione dell'inquinamento atmosferico al settore del trasporto su strada, mettendo sotto accusa soprattutto il trasporto merci effettuato con veicoli pesanti.**

L'immagine dei veicoli industriali che percorrono in quantità percepita come "eccessiva" le strade ha spinto le istanze politiche a indirizzare scelte e progetti verso altre modalità, quali il ferro e il mare, considerate meno inquinanti a prescindere dalla loro efficienza complessiva, favorendo l'intermodalità come soluzione di tutti i problemi della logistica.

L'andamento dei dati reali suggerisce però un quadro diverso: il barometro dei trasporti internazionali pubblicato periodicamente dalla piattaforma europea TimoCom indica che negli ultimi tempi in Europa continua a diminuire il rapporto tra mezzi di trasporto stradale disponibili e domanda di trasporto. Ciò avviene anche in Italia, per quanto nel nostro Paese l'andamento di questo rapporto sia in controtendenza, denunciando che per i trasporti internazionali c'è in Italia una offerta maggiore rispetto alla domanda di quanto non avvenga negli altri Paesi europei. Questo sbilanciamento diventa però positivo per i trasporti interni: per i trasporti internazionali la domanda italiana sembrerebbe quindi rivolgersi prevalentemente ad aziende estere di autotrasporto.

Questo dato conferma inoltre che gli autotrasportatori italiani effettuano in maggioranza solo trasporti nazionali.

In generale, le indicazioni che vengono dall'andamento del rapporto carichi/veicoli in Europa dimostrano comunque che il trasporto stradale continua ad essere la modalità preferita dalla committenza europea.

Da un esame il più possibile oggettivo, anche se sommario, della situazione attuale, possiamo dire che ci troviamo comunque in un punto di svolta, dove alle diverse modalità di trasporto viene chiesto di "collaborare" per costruire il miglior possibile sistema trasportistico per un paese nel quale, come in Italia, la logistica è fondamentale e strategica per lo sviluppo economico, viste anche la struttura produttiva e la realtà geografica che lo caratterizzano.

La crescente domanda di sostenibilità ambientale, l'incremento dell'intermodalità sulle grandi distanze, lo sviluppo dell'e-commerce, insieme con la più recente presa di coscienza della insostituibile flessibilità del trasporto stradale per soddisfare la domanda complessiva di trasporto (ultimo miglio) e la distribuzione delle merci, sono tra i fattori più evidenti che porteranno nel prossimo futuro ad una evoluzione strutturale della logistica, dove il veicolo stradale sarà destinato prevalentemente alla distribuzione urbana delle merci e ai trasporti di medio/corto raggio.

Prospettiva, questa, di grande importanza non solo per lo sviluppo di una politica dei trasporti che sia di sostegno razionale alle imprese del settore, ma dia anche indicazioni chiare all'industria produttrice dei veicoli, che dovrà adeguare la propria offerta e quindi la propria strategia produttiva ad una domanda che avrà nuovi orientamenti.

Inoltre, lo sviluppo futuro dei trasporti internazionali suggerisce che al movimento delle merci lungo la direttrice Nord-Sud, per il quale è importante valorizzare la portualità italiana e facilitare al massimo l'attraversamento delle Alpi, si aggiungerà presto la direttrice Est-Ovest che dovrebbe percorrere il corridoio Lisbona-Kiev passando a sud delle Alpi, dando così tra l'altro un forte impulso allo sviluppo e alla razionalizzazione del contesto economico e logistico subalpino, **che potrebbe essere di particolare**

interesse proprio per le aziende di autotrasporto italiane sempre più orientate verso un trasporto domestico che deve essere protetto per esprimersi in termini di assoluta qualità.

Queste riflessioni impongono che gli indirizzi di una politica dei trasporti e della logistica finalizzata a garantire all'Italia il ruolo primario che le compete dovrà essere indirizzata su almeno tre direttrici:

- 1. Chiedere con forza l'applicazione di regole certe per una corretta competitività tra i sistemi nazionali e le modalità di trasporto in Europa, attraverso l'unificazione delle politiche dei trasporti inerenti in primo luogo gli aspetti fiscali e la disciplina del lavoro (distacco degli autisti, condizioni di guida) nonché la libera circolazione intracomunitaria dei vettori (cabotaggio);**
- 2. Definire politiche di sostegno agli investimenti che indirizzino il trasporto su strada verso un rapido rinnovo/ricambio del parco dei veicoli circolanti, per raggiungere la maggiore sostenibilità ambientale ed economica possibile, nonché la massima sicurezza della circolazione e del trasporto, ricorrendo non soltanto a formule di intervento finanziario (che debbono rispettare le normative europee relative agli aiuti di stato ancorché destinati al miglioramento delle condizioni ambientali) ma anche attraverso meccanismi di premialità legati al principio che chi più inquina e/o è meno sicuro, più paga.**

Dare quindi supporto con ogni formula praticabile al cambiamento in atto nel settore, incentivando i mezzi ecologicamente avanzati in funzione di quello che sarà il loro effettivo impiego nelle diverse fasi del trasporto (linea internazionale, trasporto interno, ultimo miglio, distribuzione urbana) secondo le necessità di ciascun settore (ad esempio trasporto/distribuzione in regime di temperatura controllata).

- 3. organizzare la preparazione di personale di bordo (conducenti) e di assistenza tecnica (operatori logistici, tecnici di officina) aggiornato e professionalizzato, per fare fronte alla carenza di mano d'opera specializzata nel settore (che si riscontra a livello europeo), oggi affrontata con ricorso – per quanto riguarda i conducenti – a personale non qualificato, reclutato a basso costo nei paesi dove i salari sono inferiori.**

Sono necessari conducenti in grado di gestire gli autoveicoli industriali sfruttando professionalmente tutte le potenzialità che tali mezzi offrono per migliorare le condizioni del trasporto e della circolazione, sia in termini di risparmio energetico e di minor inquinamento, quanto di maggior redditività economica. Sono inoltre necessari tecnici della logistica che conoscano in particolare le norme per l'handling e il trasporto delle materie pericolose (ADR/RID/IMDG) e delle derrate deperibili (ATP) e tecnici per l'assistenza ai veicoli, anch'essi carenti rispetto alla domanda delle officine di controllo e riparazione.

Un occhio attento ed obiettivo alla realtà e all'evoluzione in atto nei sistemi logistici suggerisce che si debba avere il coraggio di cogliere le opportunità di sviluppo indicate dall'esame della situazione attuale, andando verso il necessario riequilibrio delle diverse modalità di trasporto e verso condizioni di corretta competitività, e che sia necessario pertanto accompagnare la transizione in atto guardando

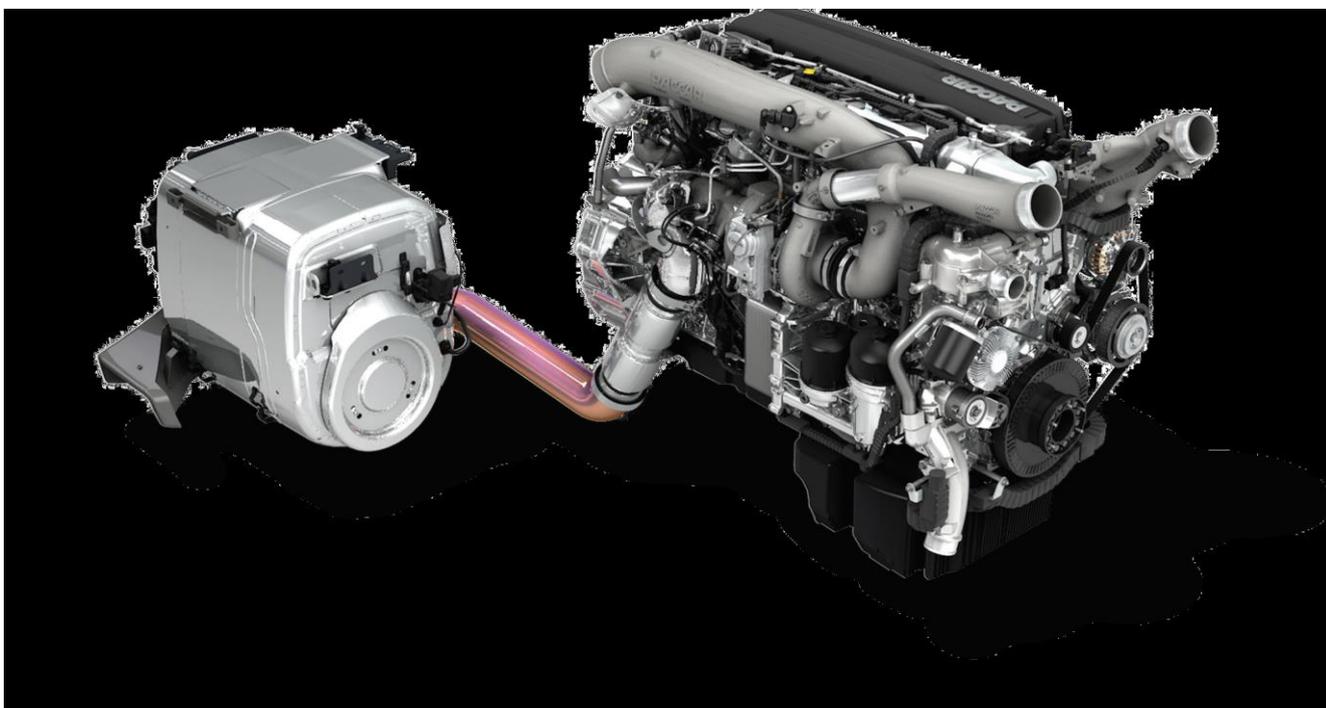
alla realtà dei fatti, senza fughe in avanti o soluzioni partigiane, che potrebbero sortire il risultato opposto, cioè quello di allontanare la soluzione stabile (e indilazionabile) dei problemi oggi sul tappeto, aumentando squilibri e conflittualità all'interno del comparto.

SOSTENIBILITA'

La “sostenibilità” è diventata l'imperativo categorico dello sviluppo economico e sociale. Questo termine esprime la necessità che tale sviluppo, e sostanzialmente la sua deriva tecnologica, rispetti in primo luogo l'ambiente. Nel settore del trasporto, ciò significa che i costruttori di autoveicoli debbono impegnare le loro risorse soprattutto per la ricerca e l'impiego di motorizzazioni alternative, che contribuiscano ad abbattere le emissioni in atmosfera di gas inquinanti, in particolare di quelli cosiddetti “ad effetto serra”.

Il lavoro costante dell'industria per diminuire, attraverso vari accorgimenti, i consumi di carburante, vanno in questo senso, poiché le emissioni di CO₂ sono direttamente proporzionali ai consumi.

Oggi il mercato offre autoveicoli che rispondono alle norme EuroVI per quanto riguarda le motorizzazioni a carburante tradizionale (diesel), mentre trovano un mercato in crescente, ancorché lenta, disponibilità della domanda, le motorizzazioni più radicalmente alternative, quali quelle a CNG, LNG, ibride ed elettriche in varie declinazioni.



Sistema per il post trattamento delle emissioni

“Cambiamento sostenibile”

L'aggettivo “sostenibile” andrebbe applicato in primo luogo al cambiamento in atto, nel senso che un cambiamento è sostenibile quando realizza un passaggio equilibrato e non traumatico (in termini ambientali, economici, sociali e di competitività) dalla fase attuale alle prossime tappe di uno sviluppo guidato da politiche industriali e dei trasporti realistiche e coerenti con l'obiettivo da raggiungere.

La necessità di crescente interconnessione tra i diversi modi di trasporto, lo sviluppo tecnologico in termini di rispetto ambientale e sicurezza dei mezzi impiegati, il cambiamento dei processi logistici (esempio l'avvento dell'e-commerce) e la “specializzazione” delle diverse modalità a seconda della missione, suggeriscono che si debba trovare il modo migliore di accompagnare l'evoluzione del sistema logistico senza creare disagi alle imprese e ai consumatori, considerato che **il trasporto è un settore trasversale strategico di sostegno all'economia, avendo la funzione determinante di mettere in contatto la domanda e l'offerta di beni, portando questi ultimi “al mercato”**.

“Intermodalità sostenibile”

L'uso integrato dei diversi modi di trasporto è l'unica risposta “smart” alla domanda di sostenibilità complessiva del sistema logistico. Ciascuna modalità ha caratteristiche proprie, che la rendono più produttiva di altre in taluni passaggi del percorso delle merci dalla produzione al destino finale.

Nell'ambito di questa inevitabile evoluzione, ai mezzi di trasporto merci stradali è riservata una parte determinante, anche a prescindere dal fatto che oggi in Europa oltre il 70% delle merci movimentate viaggia su gomma.

La flessibilità di impiego e la versatilità del mezzo stradale per il trasporto delle merci ne indicano una funzione imprescindibile in qualsiasi progetto di mobilità complessiva del futuro (trasporto, distribuzione, servizi) tanto che **l'industria produttrice dei veicoli ha impegnato e impegna risorse ingenti in ricerca e sviluppo per offrire sul mercato prodotti con caratteristiche di sicurezza, minori consumi e rispetto ambientale che sono decisamente all'avanguardia rispetto alle altre modalità di trasporto.**

AUTOTRASPORTO 4.0

UNRAE considera di grande interesse il “Manifesto per l’Italia delle competenze” lanciato da Carlo Calenda e Marco Bentivogli nel gennaio 2018, con il quale si cerca di riportare nel ruolo di protagonista il mondo italiano della produzione, indicando i punti fondamentali per una nuova politica industriale.

Questo interesse nasce dalla convinzione che una politica industriale efficace non possa prescindere dal ruolo che in essa devono trovare il trasporto e la logistica.

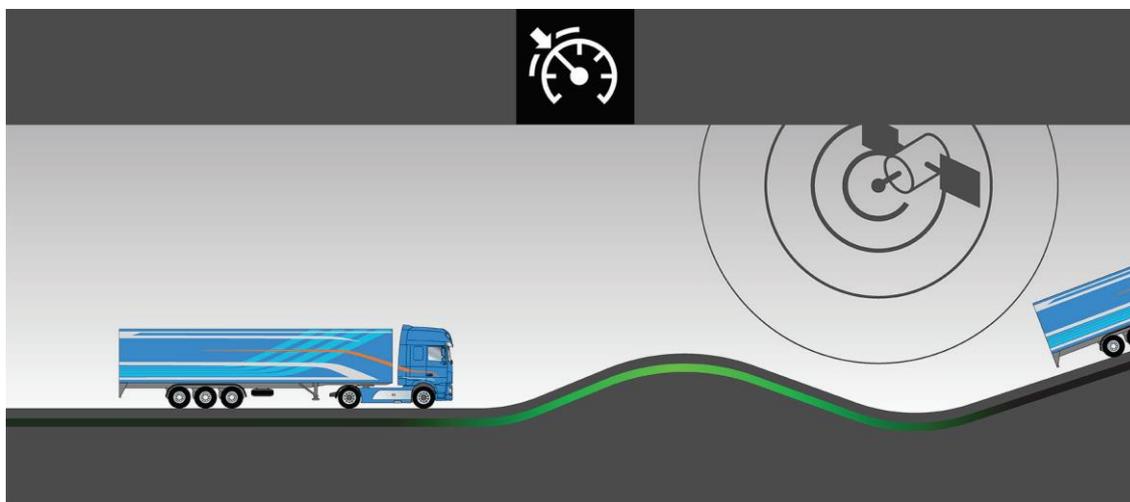
Ogni scelta politica che identifichi linee di sviluppo del settore trasporti, mettendo eventualmente a disposizione fondi per sostenere tale sviluppo, finisce per determinare scelte di strategia produttiva da parte delle imprese che costruiscono i veicoli per il trasporto di merci.

Partendo dalla prospettiva “**sostenibilità-modalità-missione dei veicoli**” si possono individuare scenari di evoluzione del sistema economico/produttivo verso i quali indirizzare consapevolmente lo sviluppo delle attività imprenditoriali legate al trasporto (compresa la costruzione dei veicoli vocati) e ai nuovi modi con i quali le merci raggiungono i mercati e i destinatari finali (vedi “*e-commerce*”).

Per questo UNRAE ritiene che in ogni programma di sviluppo industriale debba trovare posto un capitolo “Trasporti 4.0”, tenuto conto che questo comparto - e in particolare il settore dell’Autotrasporto - soffre per problemi strutturali, organizzativi e del lavoro non meno degli altri.

Di fronte alle questioni che si presentano nell’ambito dell’evoluzione in atto nel panorama logistico italiano ed europeo, ogni progetto industriale dovrebbe proporre indirizzi di politica dei trasporti, in modo che le aziende del settore - e per conseguenza le aziende che costruiscono e distribuiscono i mezzi di trasporto - possano sapere dove e come orientare le proprie strategie di sviluppo.

In effetti, il concetto “Trasporti 4.0” è già praticamente in atto per quanto riguarda il trasporto stradale: tutti i dispositivi che integrano e assistono la guida, consentendo la connettività tra veicolo e strada e tra veicolo e veicolo, oltre ad alzare la soglia di sicurezza attiva e passiva permettono per esempio l’impiego della guida autonoma e del “platooning”, mentre la possibilità di collegare costantemente i veicoli circolanti con la casa costruttrice favorisce il monitoraggio costante e il controllo logistico e tecnico delle flotte, nonché la gestione a distanza dei mezzi, compresa la possibilità di intervento in remoto sui veicoli e la programmazione “personalizzata” degli interventi di manutenzione.



Assistenza alla guida: regolatore di velocità predittivo



Sistema di connettività/rilevazione/controllo/intervento da remoto su veicoli e flotte



Dispositivi in cabina

Tutto ciò richiede però **una elevata qualificazione dei conducenti**, che oltre a saper condurre il veicolo secondo canoni di comportamento “virtuoso” in termini di risparmi energetici e sicurezza, dovranno avere una “cultura” della logistica più ampia e responsabile, ed occuparsi anche delle operazioni accessorie alla guida, in una ottica di gestione complessiva del trasporto che stanno effettuando.

La tecnologia applicata oggi ai veicoli industriali è la più sofisticata e aggiornata tra quante equipaggiano i mezzi stradali.

Ricordiamo, a titolo di esempio, che i sistemi di sicurezza attiva AEBS (sistema complessivo avanzato per frenata autonoma di emergenza), ESP (sistema elettronico di stabilità che interviene sia sul veicolo trattore che sul rimorchio) ed LDW (mantenimento corsia), i limitatori di velocità.

L'obbligo del tachigrafo elettronico (e di quello intelligente dal giugno 2019) già esistono e sono applicati (alcuni con obbligo per l'immatricolazione) solo ai veicoli pesanti.

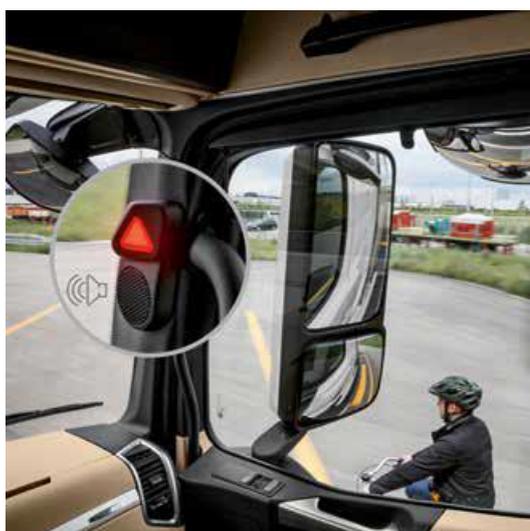
Dispositivi	Veicoli Pesanti	Autovetture (cat. M ₁)	Note
Emissioni Euro 6	Dal 31/12/2013	Dal 01/09/2015	Obbligo immatricolazione
Sistemi di sicurezza: AEBS (frenatura autonoma di emergenza)	Dal 01/11/2015	optional	Obbligo immatricolazione
Sistemi di sicurezza: LDW (Mantenimento corsia)	Dal 01/11/2015	optional	Obbligo immatricolazione
Limitatore di velocità	Circolazione legale: 90 km/h	Non previsto	
Robustezza cabina	Nuovi tipi dal 30/01/2017	Non previsto	
Tachigrafo elettronico	obbligo	Non previsto	Controllo ore di guida e velocità
Tachigrafo intelligente	15/06/2019	Non previsto	Controllo comportamento di guida e posizione via GPS

Esempi di dispositivi o livelli di prestazioni rilevanti ai fini della sicurezza e delle sostenibilità ambientale prescritti per i veicoli industriali prima che per le autovetture o non ancora prescritti per queste ultime.

Per quanto attiene alla sicurezza passiva, oltre ai sistemi obbligatori di ritenuta (cinture più airbags), ricordiamo che sui veicoli pesanti si possono trovare sistemi per la rilevazione e l'avvertimento della stanchezza del conducente, apparecchiature per la visione totale dell'ambiente intorno al veicolo, con rilevazione e segnalazione di ostacoli. Inoltre le cabine debbono rispettare specifici standard di sicurezza già in fase di progettazione.



Sistema di rilevazione stanchezza del conducente



Sistema di assistenza alla svolta

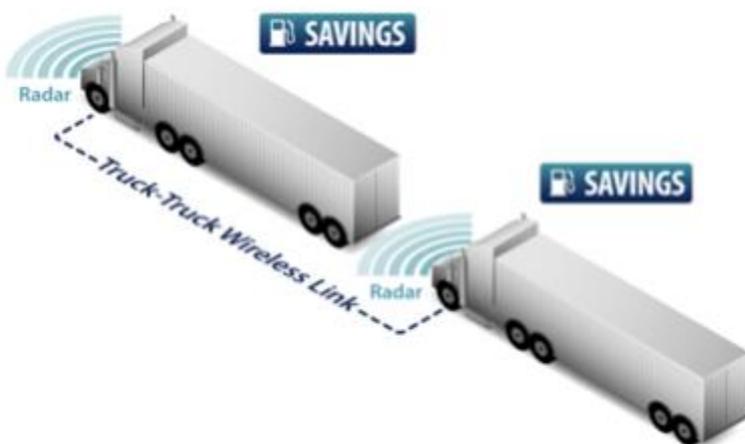


Dispositivo di avviso abbandono di corsia



indicatore monitoraggio pressione pneumatici

I veicoli industriali sono stati inoltre i primi mezzi stradali ad essere dotati di sistemi complessi di assistenza alla guida e di connettività totale, a sperimentare la tecnologia del “platooning” (sistema avanzato di connettività e guida autonoma) che migliora gli standard ambientali e di sicurezza, ad utilizzare l’alimentazione a gas metano liquefatto per i trasporti a lungo raggio.



Schema di funzionamento del “Platooning”

VERSO L'AUTOTRASPORTO 5.0

Nonostante i moderni sistemi di connettività/rilevazione/controllo disponibili, non è inaccettabile che il 40% dei viaggi avvenga ancora a vuoto.

Un sistema innovativo programmato, oggi possibile e già in essere presso molte realtà imprenditoriali, è in grado di risolvere il problema dell'inutile eccesso di congestionamento sulle strade, dando un contributo fondamentale all'incremento della sostenibilità ambientale e della sicurezza.

Si potrebbe ulteriormente innovare combinando, a titolo di esempio, una piattaforma dei carichi con il platooning e con l'impiego di traini stradali ad alta capacità in tutte le situazioni nelle quali ciò è possibile.

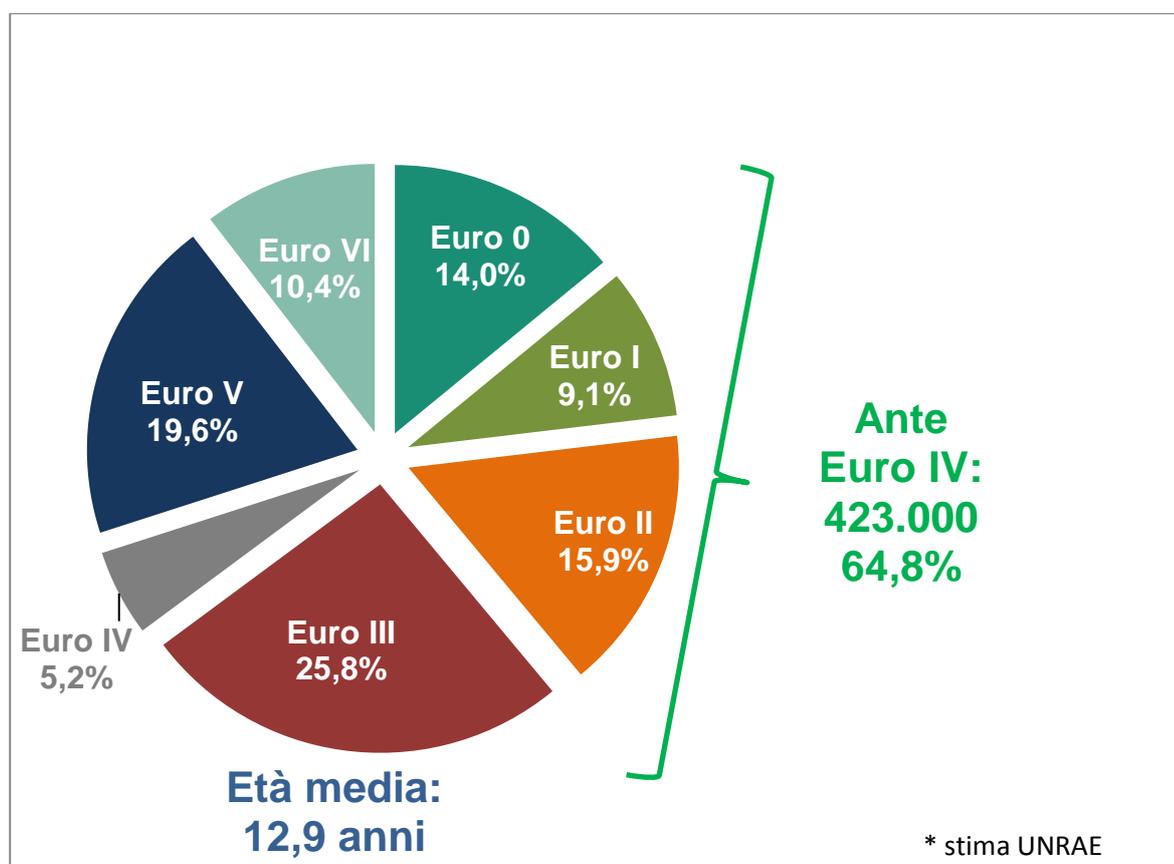
Si tratta di una sperimentazione che richiede interventi sia normativi che finanziari in grado di garantirne una corretta conduzione, quindi farne l'analisi dei risultati e predisporre in conseguenza gli strumenti necessari per realizzare il sistema.

Veicoli Industriali

Analisi del parco circolante dei Veicoli industriali in Italia

Secondo la stima più recente effettuata dal Centro Studi e Statistiche dell'UNRAE sul parco circolante nazionale dei veicoli industriali con massa totale a terra superiore a 3,5 tonnellate, pari a 653.000 unità, risulta la seguente composizione **per classi di emissioni**:

Totale Parco Circolante > 3,5t al 31.12.2017* : 653.000



Se si considerano le prime tre classi "Euro" (0, I, II) la percentuale del circolante con più di diciassette anni di anzianità è pari al 39%. Si tratta di quasi la metà dell'intero parco che – **nella prospettiva della sostenibilità** – è composto da veicoli già esclusi, tra l'altro, dal beneficio del credito di imposta per il recupero delle accise sul carburante.

Si segnala inoltre che ancora troppo poco presente è la classe "Euro VI".

Nel 2017 soltanto l'1% dei veicoli industriali immatricolati era dotato di motorizzazioni alternative, mentre ben il 99% risultava alimentato da carburante fossile (Diesel "Euro VI"). **Il rinnovo del parco circolante veicoli industriali in Italia avviene troppo lentamente** e la domanda dei veicoli nuovi si indirizza verso le motorizzazioni tradizionali per evidenti ragioni pratiche. Con i ritmi attuali, ci vorranno circa 17 anni per ottenere il rinnovo completo del parco ante Euro IV.

Esaminando l'andamento del **mercato**, risulta che esso è **fortemente influenzato dalla disponibilità di incentivi non strutturali** finora previsti da varie norme di legge.

Si determinano così – da parte della domanda – situazioni di rinvio delle decisioni di acquisto di fronte all'aspettativa di nuovi provvedimenti di sostegno, nonostante l'esigenza effettiva di rinnovo sia potenzialmente elevata, in funzione della crescente richiesta di sostenibilità ambientale ed economica, nonché dell'esigenza di una maggiore sicurezza della circolazione e del trasporto.

Nella tabella sottostante si intende evidenziare come, **negli ultimi due anni, in presenza di provvedimenti a sostegno della domanda, i dati di mercato abbiano denunciato un'inversione di tendenza rispetto agli anni precedenti.**

con massa complessiva > 3,5 t

con massa complessiva >= 16,0 t

 mese 	 2017 	 2016 	 var.% 	 mese 	 2017 	 2016 	 var.%
gennaio	1.950	1.523	28,0	gennaio	1.604	1.269	26,4
febbraio	1.626	1.608	1,1	febbraio	1.287	1.280	0,5
marzo	2.392	1.804	32,6	marzo	1.993	1.384	44,0
aprile	1.884	1.745	8,0	aprile	1.513	1.380	9,6
maggio	2.076	2.061	0,7	maggio	1.644	1.617	1,7
giugno	2.033	1.993	2,0	giugno	1.564	1.539	1,6
luglio	2.186	2.408	-9,2	luglio	1.701	1.787	-4,8
agosto	1.249	1.284	-2,7	agosto	1.005	994	1,1
settembre	1.589	1.585	0,3	settembre	1.256	1.207	4,1
ottobre	2.005	2.057	-2,5	ottobre	1.665	1.520	9,5
novembre	2.207	2.439	-9,5	novembre	1.845	1.862	-0,9
dicembre	3.155	3.288	-4,0	dicembre	2.557	2.583	-1,0
Totale	24.352	23.795	2,3	Totale	19.634	18.422	6,6

Qualificazione dei conducenti

Vista la disponibilità sul mercato di veicoli dotati dei più moderni dispositivi per il risparmio energetico (minor inquinamento), la sicurezza attiva e passiva, la connettività per la gestione delle flotte (compresi gli interventi in remoto sui veicoli), ci si rende conto che per risolvere positivamente il problema dello sviluppo sostenibile dell'autotrasporto occorre considerare un altro fattore determinante, sia sul piano dell'economicità d'impresa che su quello della sicurezza del trasporto e della circolazione: **la disponibilità di conducenti adeguatamente preparati, in mancanza dei quali la tecnologia avanzata applicata ai veicoli incontrerebbe un ulteriore ostacolo per portare benefici reali sulla strada.**

Questo significa che occorre aggiornare continuamente i conducenti (tutte le case costruttrici dei veicoli hanno programmi di formazione per i dipendenti delle aziende loro clienti) e anche prevedere **la formazione di una generazione di giovani che, scegliendo la professione di conducente, siano messi in condizione di gestire correttamente i veicoli loro affidati.**

Questa seconda azione consentirebbe anche di dare un importante aiuto per risolvere il problema della disoccupazione giovanile.

Tanto in Italia quanto in Europa, le stime attuali suggeriscono che l'autotrasporto sia un settore chiave anche sul fronte dell'occupazione. Nei prossimi cinque anni l'Italia avrà bisogno di 20.000 conducenti di veicoli industriali, l'Europa di 180.000.

La formazione per ottenere i titoli necessari ad esercitarla ha costi importanti e non c'è turn-over sufficiente.

Come già ricordato, la conseguente carenza viene affrontata con l'impiego di conducenti provenienti da Paesi con più basso costo del lavoro, sia attraverso la pratica del distacco internazionale, sia attraverso la permanenza sulle strade italiane di conducenti esteri che effettuano il cabotaggio. **Spesso con pratiche che non rispettano le norme sulle modalità e i tempi di lavoro.**

Per quanto riguarda il tema dell'occupazione, e segnatamente dell'occupazione giovanile nel settore dei trasporti, ricordiamo che:

- il 3 gennaio 2017 il Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori ha sottoscritto, con l'UNRAE e i rappresentanti di altre sedici organizzazioni del settore, un protocollo d'intesa per **promuovere e valorizzare la professione di conducente di veicoli per il trasporto di merci**, con l'intenzione di recuperare competitività all'autotrasporto italiano, offrendo contemporaneamente ai giovani **concrete possibilità di acquisire i titoli necessari per praticare la professione e l'avvio alla medesima** presso le imprese di autotrasporto che hanno sottoscritto il protocollo.
- L'Albo aveva inizialmente stanziato per il Progetto 1 mln €, destinato a dotare i giovani interessati degli attestati professionali (**patente C e CQC**) per intraprendere il mestiere di conducente di veicoli industriali. Sono **pervenute oltre 2.500 domande**, delle quali considerate **ammissibili 2.200**. Considerata l'alta adesione ottenuta, **l'Albo ha incrementato di altri 3 mln € il fondo dedicato**, facendo rientrare nella destinazione del contributo **anche l'acquisizione della patente E**.
- Con il **Decreto del 10 agosto 2017** si è formata **una graduatoria** che ha consentito ai **primi 500 candidati** di essere pronti ad intraprendere il percorso formativo del Progetto.

A questo punto sembra essersi esaurito l'impegno di finanziatori e sostenitori del progetto, poiché non sono stati pubblicati né gli elenchi dei giovani abilitati, né quelli delle imprese che necessitano di assumere conducenti.

Si è mancato in tal modo l'obiettivo fondamentale di far incontrare in modo concreto l'offerta di lavoro, potenzialmente creata con il sostegno dell'Albo degli autotrasportatori, con la domanda da parte delle imprese, le quali si impegnino ad assumere i giovani forniti dei titoli necessari, completarne e aggiornarne la formazione in base alla realtà dei veicoli di ultima generazione e all'organizzazione del lavoro delle imprese stesse, potendo in tal caso contare, come indispensabile intervento di sostegno, su forme di defiscalizzazione.

L'iniziativa aveva inteso affrontare una questione che si rivela determinante per l'autotrasporto a livello europeo, presentandosi altresì come strumento per **restituire dignità e professionalità al mestiere di conducente di veicoli industriali, sempre meno "camionista" e sempre più operatore di logistica.**

Poiché la carenza di conducenti si può definire planetaria (basta guardare i dati che provengono anche dagli Stati Uniti) il problema della formazione è di rilievo essenziale e ogni azione intesa a favorirne la soluzione è fondamentale.

Tuttavia, con riferimento specifico all'Italia, la situazione suggerisce che non sia sufficiente promuovere la professione sostenendo coloro che intendono prepararsi adeguatamente.

L'obiettivo di qualsiasi piano di intervento che intenda affrontare questo aspetto della crisi complessiva dell'autotrasporto italiano non deve essere tanto quello della formazione, quanto quello dell'occupazione.

Inoltre, guardando alle ragioni per le quali le imprese di autotrasporto italiane sono emigrate in maniera massiccia negli ultimi anni, si rileva che tra le cause di tale esodo è ai primi posti proprio il costo del lavoro. Esiste quindi, comunque, un rischio reale che i giovani italiani, formati con fondi pubblici, finiscano non solo per cercare e trovare impiego in altri settori del trasporto (ad esempio il trasporto pubblico locale) ma anche in altri Paesi, dove la carenza di conducenti è sentita come in Italia, ma dove la gestione delle aziende di autotrasporto è meno complicata e le condizioni di lavoro sono migliori.

Occorre quindi che siano anche **sostenute economicamente o fiscalmente le aziende di autotrasporto che:**

- 1) si impegnino comunque a tenere corsi pratici di formazione/aggiornamento per i giovani che abbiano conseguito i documenti di idoneità alla guida;**
- 2) impieghino i giovani specificamente formati con fondi pubblici stanziati per progetti dedicati.**

Una maggiore attenzione a questo aspetto del problema potrebbe anche favorire il rientro in Italia di aziende che hanno delocalizzato all'estero.

Le proposte dell'UNRAE nel breve termine

Per il rinnovo del parco circolante dei Veicoli Industriali in un'ottica di sostenibilità

- **Misure a sostegno degli investimenti per il rinnovo del parco e per l'innovazione:** da realizzare con provvedimenti di carattere finanziario e/o fiscale in modo strutturale. Si citano, ad esempio, il c.d. Superammortamento e la Nuova Legge Sabatini nonché le norme di Iperammortamento (Progetto Industria 4.0) volte ad incrementare l'innovazione tecnologica in termini di digitalizzazione e connettività. In particolare si sostiene che un piano pluriennale per l'Iperammortamento consentirebbe alle aziende che hanno già usufruito del sostegno di non bloccare il processo e ad altre di potervi accedere. **Si chiede che il piano Industria 4.0 venga rinnovato ed esteso anche all'autotrasporto, in presenza di progetti di digitalizzazione/connettività che richiedano il rinnovo del parco veicoli di quelle imprese che già hanno in atto, o desiderano adottare, sistemi integrati di connessione tra veicoli/gestori delle flotte/costruttori.**
- **Atti normativi in materia di investimenti nell'autotrasporto:** emanare tempestivamente i decreti attuativi e di riparto delle risorse destinate agli investimenti, per evitare vuoti temporali tra i periodi di erogazione, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica, destinando i fondi al rinnovo del parco non solo per ragioni ambientali, ma anche in funzione di una maggiore sicurezza del trasporto e della circolazione.
- **Applicazione di meccanismi di premialità:** negli ultimi tempi abbiamo visto l'emanazione di una serie di disposizioni normative che prendono in considerazione la classe di emissioni Euro dei veicoli (rimborsi del SSN, IPT, accesso alla professione di trasportatore, circolazione nelle aree urbane, Trasporto Pubblico Locale, ecc.). In considerazione del fatto che il sostegno economico all'acquisto di nuovi veicoli sconta alcune situazioni oggettive di difficoltà (scarsità di fondi, normative europee sugli aiuti di stato, ecc.) si propone che il rinnovo del parco possa essere promosso attraverso l'applicazione di meccanismi che intervengono in base al principio generale "chi inquina, paga", agendo su:
 - a) **Tassa di possesso:** modulazione della tassa di possesso dei veicoli in base alle categorie Euro di emissione, prevedendo riduzioni importanti per i veicoli di ultima generazione con motorizzazione diesel o alternativa sulla base della tassazione corrente, ad esempio per due anni, a compensazione dei maggiori costi di acquisto. In alternativa, potendo disporre di dati di base attendibili, si può lavorare su una simulazione che identifichi un dispositivo specifico per aumenti/riduzioni della tassazione
 - b) **Pedaggi autostradali:** modulazione della tassa di possesso dei veicoli in base alle categorie Euro di emissione. L'utilizzo degli ITS (Intelligent Transport Systems) per la determinazione automatica del pedaggio da pagare da parte degli autoveicoli pesanti per trasporto di merci e persone a seconda della classe di emissioni Euro, può oggi superare le resistenze degli enti proprietari delle strade, che ritengono troppo complicata l'applicazione di pedaggi differenziati nelle presenti condizioni di circolazione, e anche il complesso e lento meccanismo

dei rimborsi finora adottato. Si tratta inoltre di un principio sostenuto e favorito dalla Comunità Europea

- c) **Premi assicurativi:** differenziati in base agli allestimenti di sicurezza attiva e passiva previsti dalla normativa in vigore o volontari, dei quali sono dotati i veicoli di ultima generazione. Potrebbe essere un criterio valido per studiare disposizioni che “consiglino” l’impiego di veicoli dotati di tali apparecchiature, prevedendo per le medesime anche un impiego in termini di controlli amministrativi, modulazione dei pedaggi autostradali e gestione del movimento dei veicoli stessi.

- **Revisione della disciplina complessiva del Codice della Strada**. La pratica dell’attuale Codice della Strada, concepito 26 anni fa (D.L. 30 aprile 1992, n. 285) suggerisce la necessità di sottrarre alle procedure di formazione delle leggi le norme di costruzione e immatricolazione dei veicoli, da inserire in un regolamento di esecuzione che ne consenta un rapido adeguamento alle norme europee e internazionali, evitando incongruenze e ritardi applicativi, essendo appunto le norme tecniche appannaggio della disciplina internazionale alla quale ogni Paese deve adeguarsi. Un riferimento specifico in questo momento va fatto alle norme di omologazione e circolazione dei veicoli che disciplinano masse e dimensioni, alle quali il nostro Paese non si è ancora completamente allineato (lunghezza massima dei filoveicoli, tolleranze sulle masse dei veicoli con alimentazioni alternative,...);
- **Accise sul carburante:** escludere dal beneficio del credito di imposta anche i veicoli “Euro III”, a fronte della garanzia che i fondi così recuperati vengano investiti esclusivamente nel settore dell’autotrasporto.

Per il sostegno dell'autotrasporto e dell'occupazione giovanile

- **Definire una politica industriale e sociale del settore** che - considerata la sua portata strategica - identifichi interventi strutturali di sostegno che comprendano il rinnovo e l'ammodernamento del parco, incrementandone sensibilmente la sostenibilità, la sicurezza e quindi l'affidabilità.
- **Riportare alle aziende italiane una quota importante del trasporto internazionale**, richiamando quelle imprese che sono emigrate. Si ricorda che l'Italia è il 5° Paese esportatore mondiale di beni e che l'autotrasporto è, e continuerà ad essere, una componente essenziale della catena logistica nell'ambito di una intermodalità razionale ed efficiente;
- **Riproporre un progetto "Giovani Conducenti" che accompagni i candidati fino all'inserimento nel mondo del lavoro e avviare progetti di formazione ulteriori per addetti ai trasporti di materie pericolose e di merci in regime di temperatura controllata**, altri due settori fortemente sensibili dove la carenza di strutture di controllo e di addetti con adeguata professionalità comincia a farsi sentire, così come avviene anche nel settore dell'assistenza tecnica, impegnato in una evoluzione di portata epocale.
- **Sostenere fiscalmente le aziende di autotrasporto che impiegheranno i giovani specificamente formati con fondi pubblici per progetti dedicati** (si veda il "Progetto Giovani Conducenti" di cui sopra), al fine di evitare che quei giovani finiscano poi per trovare impiego in altri Paesi, dove la carenza di conducenti è sentita come in Italia, ma dove la gestione delle aziende di autotrasporto è meno complicata e le condizioni di lavoro sono migliori.

Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti

Analisi del parco circolante – Dati di mercato

Il comparto dei veicoli trainati, che condivide con quello degli autoveicoli e dei trattori stradali problematiche affini, merita alcune considerazioni specifiche soprattutto con riferimento all'anzianità del relativo parco circolante.

I dati disponibili non consentono al momento di individuare il parco dei veicoli rimorchiati circolanti distinti per categoria di massa, e quindi di avere stime per quelli di massa totale a terra superiore alle 3,5t. Questo, mentre la crescente esigenza di conoscere la realtà del parco e definire le linee per il suo rinnovo si fanno sempre più pressanti.

Possiamo al momento affermare comunque che sul totale complessivo del parco circolante, circa il 70% risulta composto da veicoli trainati che hanno oltre 12 anni di anzianità.

Come noto, i veicoli rimorchiati – privi dei dispositivi di sicurezza oggi prescritti dalle norme europee e internazionali – costituiscono un **potenziale pericolo per la circolazione**, soprattutto quando vengono abbinati a veicoli trattori dotati dei più moderni dispositivi per la sicurezza attiva, in particolare quelli destinati al controllo della frenata.

Dati di immatricolazione veicoli rimorchiati con mtt>3,5t nel 2017 e confronto con il 2016

mese	2017	2016	var.% 2017/2016
gennaio	1.147	980	17,0
febbraio	1.151	1.234	-6,7
marzo	1.968	2.238	-12,1
aprile	2.191	971	125,6
maggio	1.166	1.081	7,9
giugno	1.117	1.188	-6,0
luglio	1.231	1.218	1,1
agosto	731	642	13,9
settembre	996	988	0,8
ottobre	1.475	1.147	28,6
novembre	1.414	1.326	6,6
dicembre	1.514	1.734	-12,7
totale	16.101	14.747	9,2

Le proposte dell'UNRAE

Per il rinnovo del parco circolante dei Rimorchi e Semirimorchi in un'ottica di sostenibilità

- **Decreto del MIT in materia di investimenti nell'autotrasporto: inserire tra i veicoli destinatari del contributo tutti i rimorchi e semirimorchi il cui acquisto preveda la rottamazione di un modello obsoleto** (non solo i veicoli trainati allestiti per l'impiego intermodale);
- **Introduzione di un sistema di premialità anche per i veicoli trainati**, prevedendo la loro progressiva limitazione/inammissibilità alla circolazione in funzione della presenza a bordo dei dispositivi di sicurezza oggi complessivamente prescritti.
- **Controlli sulle importazioni dei veicoli rimorchiati** introdotti in Italia con lo strumento del noleggio internazionale, nonché su quelli che esercitano il cabotaggio.
- **Omologazione temporanea in deroga e circolazione sperimentale di traini stradali autoarticolati per trasporto di merci di lunghezza fino a 18 metri.** Nella possibilità di arrivare fino alla lunghezza massima di 18 metri in luogo degli attuali 16,5, l'autotrasporto di merci ha identificato una soluzione ritenuta **tecnicamente valida, nonché ecologicamente ed economicamente vantaggiosa**. Occorre predisporre norme che definiscano le condizioni necessarie per ammettere alla circolazione traini stradali lunghi, nelle varie combinazioni già in sperimentazione e in attività in altri Paesi europei, a cominciare da quelli lunghi complessivamente 18 metri.
- **Incentivazione dell'impiego di dispositivi ecologicamente innovativi per l'allestimento di veicoli destinati a trasporti specifici in attuazione di norme nazionali o internazionali**, quali i dispositivi frigoriferi/caloriferi installati sui veicoli adibiti al trasporto di derrate deperibili secondo l'accordo internazionale ATP, alimentati con qualsiasi tecnologia innovativa che comunque, dovendo l'unità funzionare con continuità anche a veicolo fermo, garantiscano emissioni non superiori a quelle previste per il motore di trazione del veicolo stesso.

Per una più completa e corretta lettura del mercato e per una maggior facilità di controllo del circolante su strada o in fase di revisione periodica:

- **Indicazione codici identificativi delle carrozzerie sulla carta di circolazione:** in ottemperanza con quanto disposto dalla Direttiva 2007/46 CEE, inserire sulle carte di circolazione anche i codici previsti dalla norma europea, identificativi della carrozzeria e finora non utilizzati in Italia, insieme con quelli previsti dal Ministero dei Trasporti. Ciò consentirebbe il massimo dettaglio possibile per individuare gli allestimenti dei veicoli immatricolati.