



Simona Maniscalco

Avvocato, consigliere nazionale AIAS, componente della Rete Giuridica AIAS



Il trasporto merci su gomma: la transizione possibile

Il settore dell'autotrasporto merci su strada è tra quelli al centro del dibattito sull'inquinamento ambientale data la grandezza dei numeri, la gigantesca quantità di merci che viaggia su gomma. I traffici rappresentano un anello determinante per l'economia e il fenomeno deve, necessariamente, essere governato, indirizzato verso una gestione più sostenibile. Parliamo dell'argomento con il segretario generale di una delle maggiori associazioni di categoria, ASSOTIR, intervistato dalla nostra Socia Simona Maniscalco, avvocatessa componente della Rete Giuridica di AIAS e Consigliere Nazionale dell'associazione.

Benvenuto su aiasmag al Segretario Generale di ASSOTIR, dottor Claudio Donati.

■ **Dottor Donati cosa è ASSOTIR?**

ASSOTIR è un'associazione che per statuto riunisce esclusivamente imprese di autotrasporto merci per conto terzi. È nata nel novembre 2005 per iniziativa di sette autotrasportatori che costituirono una nuova associazione come reazione al bilancio largamente deficitario delle attività svolte dalle associazioni "storiche" nei confronti della categoria, di cui la cancellazione delle tariffe a forcina, avvenuta proprio nel 2005, rappresentava, a giudizio dei costituenti, il punto di non ritorno. Da allora di strada ne è stata fatta, perché oggi ASSOTIR associa oltre 3000 imprese con più di 40.000 veicoli e 32 sedi territoriali. È un progetto in evoluzione continua, una specie di cantiere aperto, a cui ogni trasportatore può portare il suo mattone per farlo crescere.

Fondamentalmente, siamo un punto di ascolto dei trasportatori che sanno trovare nell'Associazione, attenzione e rispetto e, anche, quando possibile, risposte ai loro problemi.

■ **Si parla da tempo di ridimensionare il trasporto su strada in ragione dell'impatto che questa attività genera sull'ambiente. Tuttavia, i dati recenti ci dicono che il trend è in continuo aumento; nel biennio 2022-23 in Italia la quantità di merci trasportate su gomma è aumentata del 14,1%, nel resto d'Europa in media dell'11,7%. Dottor Donati, quanto è ancora importante il trasporto merci su strada?**

Preremesso che non siamo tra coloro che temono un ridimensionamento di ruolo del settore, anche

se quote di trasporto si trasferiscono dalla strada al mare o alla ferrovia, persino i dati più recenti confermano l'insostituibilità dell'autotrasporto e perciò non riesco a vederne una fine ravvicinata.

Nonostante gli sforzi per incentivare l'intermodalità, si procede con un passo lento, mentre, al contrario, stime autorevoli a livello europeo ci dicono che da qui al 2050 il trasporto merci crescerà con ritmi elevatissimi, e la quota su strada non è destinata a scendere. Dunque, il trasporto merci su gomma è semplicemente insostituibile, specie per un sistema economico come quello italiano che essendo basato su piccole e medie imprese necessita di una notevole capillarità e flessibilità del servizio.

Quest'ultimo aspetto ci dice molto anche della maggiore incidenza del trasporto su gomma in Italia rispetto alla media europea. In un futuro, non sappiamo quanto prossimo, tuttavia, l'autotrasporto non sarà sinonimo di inquinamento, grazie alle nuove tecnologie. Per questo, è utile, fin da ora, abituarci a distinguere i concetti. Noi abbiamo calcolato che l'autotrasporto merci professionale incide per circa il 7% sull'inquinamento complessivo.

È diverso se si considera l'intero autotrasporto, incluso quello per conto proprio, e ancor di più se si considera il parco circolante, veicoli commerciali e autovetture, nel suo insieme, che porta l'incidenza complessiva a oltre il 20%. Molto spesso c'è grande confusione nel dibattito, che andrebbe evitata, semplicemente perché, per avere una discussione seria, si deve dare a ogni componente il giusto peso.

■ Possiamo dire che le merci viaggeranno ancora per lungo tempo su gomma. È ragionevole pensare che, nell'ottica della sostenibilità ambientale, obiettivo dal quale nessuna attività economica può, ormai, prescindere, il trasporto merci su strada dovrà guardare a nuovi modelli organizzativi che rendano l'attività sempre meno impattante. Quali sono le proposte di ASSOTIR?

La questione ambientale è destinata a diventare il tema di maggior impatto nei prossimi anni, investendo gli ambiti più vari delle nostre società.



*Claudio Donati,
Segretario Generale
di ASSOTIR,
una delle maggiori
associazioni di categoria.*

*Evento presso
lo stabilimento
Autotrasporti Colturi,
San Giorgio Jonico (TA).*



Il tema della “sostenibilità ambientale”, per il nostro settore, ha come presupposto la “sostenibilità economica”. È chiaro che bisogna incentivare tutte le modalità (ferrovia e marittima) utili a risparmiare energia, efficientare i traffici, ridurre/eliminare i viaggi a vuoto, attraverso infrastrutture digitali, oggi disponibili, ma non realizzate (ad esempio manca una piattaforma informatica nazionale a cui accedere per avere in tempo reale informazioni su merci, traffico ecc.).

Il ritardo del nostro Paese è evidente e preoccupante. C'è poi una parte, anzi la parte decisiva, che è affidata alla ricerca e agli investimenti nell'innovazione per costruire veicoli pesanti alimentati da energia rinnovabile. Sotto questo aspetto non si vedono al momento soluzioni di prossima realizzazione.

Il gas, che pareva, almeno in Italia una buona soluzione, è inidoneo perché produce CO₂; i biocombustibili sono ancora nel limbo delle scelte europee e, comunque, non risolutivi; l'elettrico, ma anche l'idrogeno, al momento sono appena sperimentazioni. C'è un gap temporale di molti anni per passare a soluzioni ambientalmente neutrali, in cui si rischia lo stallo. Noi continuiamo a pensare che se si potesse

trasformare, con un forte sostegno pubblico, l'intero parco veicolare nazionale, che oggi è per una buona metà composto da veicoli euro 5 o inferiore, in un parco veicoli euro 6, si potrebbe dare un contributo serio e concreto alla qualità dell'ambiente, mentre mi pare che la politica per scegliere il “meglio” – che magari può pagare elettoralmente – preferisca lasciare le cose al “peggio”, cioè nell'immobilismo. Insomma, bisognerebbe evitare posizioni troppo astratte o ideologiche, che rischiano l'inconcludenza e anche la creazione di nuove disparità tra gli operatori, adoperando invece pratiche di effettivo accompagnamento dei soggetti coinvolti con quello che è un passaggio epocale di civiltà. Questa nostra idea vale per l'immediato, ovviamente. Sotto il profilo della strategia complessiva, noi pensiamo che l'autotrasporto italiano, anche – ma non solo – per poter sostenere questa sfida, ha bisogno di nuove regole, cioè di una riforma profonda, visto che le regole attuali sono di mezzo secolo fa, che consenta a chi ne ha le capacità di sviluppare la propria attività in un contesto di concorrenza “leale”. Le dinamiche del mercato, la cosiddetta globalizzazione, hanno creato una concentrazione di



potere in pochissimi grandi operatori, multinazionali, che hanno una posizione obiettivamente dominante. Dettano le regole del gioco e lucrano, attraverso un'attività di sostanziale intermediazione, pur risultando formalmente autotrasportatori. Dall'altro lato, la debolezza contrattuale dei trasportatori veri (quelli che hanno i camion), fa sì che i livelli tariffari siano costantemente compressi verso il basso. In questo modo, le imprese di autotrasporto sono condannate alla sopravvivenza: è la storia degli ultimi venti anni. In questo stato di cose non si capisce come potrebbero affrontare l'onere di investimenti colossali quali quelli prevedibili per affrontare la transizione ambientale.

■ Questa transizione green va certamente sostenuta. Che tipo di sostegno chiedono gli autotrasportatori alle istituzioni per traghettare questo cambiamento?

Ho appena accennato alla necessità di un cambio di regole come preconditione per rendere redditive e, dunque, in grado di investire, le imprese di autotrasporto. Tuttavia, non c'è dubbio che occorre anche un forte sostegno della parte pubblica, Stato italiano e UE, per attuare l'innovazione necessaria. Stime, che ovviamente valgono per oggi, ci dicono che i futuri veicoli ad alimentazione ambientalmente neutrale, l'elettrico e idrogeno, potrebbero costare tra il doppio e il triplo degli analoghi veicoli diesel.

Parliamo, solo per l'Italia, di un aggravio di diverse decine di miliardi di euro; in Europa, qualche centinaio di miliardi di euro. Per quanto, la tecnologia, auspicabilmente, possa contribuire a una riduzione dei costi oggi prevedibili, si parla comunque di aggravii economici che, senza l'apporto della finanza pubblica, rischiano di non essere realizzati o, ancor peggio, di poter essere attuati solo da chi ha grandi disponibilità finanziarie. In tal modo avremmo un mondo, forse più pulito, ma certamente con meno democrazia economica.
