

In Italia milioni di autocarri invadono tutti i giorni le strade

In Italia il 91% del trasporto merci avviene su gomma; in Europa solo la Spagna ha una percentuale maggiore. Il trasporto merci? In Italia avviene su gomma e poco su rotaia, via aereo o via mare. A questo proposito sono state rese note delle percentuali emblematiche di questa situazione, elaborate dall'Osservatorio Autopromotec. I dati parlano chiaro: nel 2010 in Italia il trasporto su strada ha raggiunto il 91% del volume totale del movimento merci. Considerando i 5 maggiori Paesi europei ci collochia-

mo al 2° posto dopo la Spagna che, con il 96,6% è la nazione con la quota più elevata di trasporto su gomma. Seguono nella graduatoria la Gran Bretagna (86,7%), la Francia (81%) e la Germania (67,0%).

Confrontando invece i volumi complessivi di trasporto su strada realizzati nel 2010, la Germania è la nazione con il maggior volume di merci trasportate con 313.104 milioni di tonni-km, cioè tonnellate trasportate di beni per le relative percorrenze chilometriche, seguono la Spagna (210.068 milioni), la Francia (182.193 milioni), l'Italia (167.627 milioni) e la Gran Bretagna (139.536). Secondo l'Osservatorio Autopromotec, in tutta Europa la prevalenza del trasporto su gomma è innanzitutto dovuta al fatto che, rispetto ad altre modalità, la consegna delle merci su strada continua ad assicurare il vantaggio della maggiore flessibilità, non essendo vincolata a tempi e orari fissi, come il trasporto aereo, ferroviario e marittimo. Ma nella Penisola, il massiccio ricorso al trasporto su strada è determinato soprattutto dalla mancanza di una rete interna vie d'acqua che è, invece, molto efficiente e ben sviluppata in Francia ed in Germania. Ma anche per il

trasporto su strada non è tutto rose e fiori: da un lato vi sono strade congestionate, dall'altro tutto avviene su infrastrutture inadeguate, obsolete e in pessimo stato.

Come ovviare alla situazione? Secondo l'Osservatorio occorrerebbe una maggior integrazione del trasporto su strada con altre modalità combinate come quella gomma-ferrovia, con il miglioramento dello stato delle infrastrutture e con l'aumento dell'efficienza della logistica delle merci, ma anche attraverso il contenimento dei consumi di carburante dei mezzi con grande beneficio sia per i conti dell'autotrasporto che per la sostenibilità ambientale. Nel nostro Paese, il servizio di

trasporto delle merci su strada è assicurato da 4.898.566 autoveicoli (autocarri merci, speciali e motrici). Dal confronto tra la consistenza dei mezzi di trasporto nei cinque maggiori paesi europei nel 2010, si evidenzia al primo posto la Francia con 6.444.000 unità come la nazione con il parco di mezzi più numeroso, segue la Spagna (5.365.911), l'Italia in terza posizione (appunto con 4.898.566 mezzi), la Gran Bretagna (4.220.455) e la Germania che, con una consistenza di "soli" 2.959.625 automezzi, causata

anche all'introduzione nel 2007 di un nuovo sistema di rilevazione, chiude la graduatoria.

Nel 2011 il parco circolante di autocarri per il trasporto merci nel nostro Paese si avvicina quindi ai cinque milioni di veicoli. Lo studio dell'Osservatorio sulla mobilità sostenibile

Airp (Associazione italiana costruttori pneumatici) da cui derivano questi dati fornisce anche il prospetto regionale della crescita del parco circolante di autocarri dal 2007 al

2011. Da questi dati risulta che a livello nazionale la crescita nel periodo preso in considerazione è stata del 4,7%. La forte crisi economica degli ultimi anni ha penalizzato fortemente le vendite di autocarri. Gli effetti negativi della crisi si sono fatti sentire pesantemente anche sulle percentuali di crescita del parco circolante di autocarri. Infatti se la crescita dal 2007 al 2008 è stata di circa il 2%, dal 2008 al 2009 la percentuale corrispondente è scesa allo 0,8% per poi attestarsi negli anni successivi intorno a poco meno dell'1%. Il totale di questi aumenti dà, come si è visto, una crescita solo del 4,7% in cinque anni.

Si tratta di una percentuale modesta, che segnala come le aziende di trasporto abbiano dovuto rimandare, in molti casi, la sostituzione dei loro mezzi più vecchi e inquinanti, che quindi oggi sono ancora parte del parco circolante.

Ci sono comunque notevoli differenze fra regione e regione: infatti mentre nelle regioni del Sud Italia la crescita è stata più accentuata, nelle regioni del centro-nord gli aumenti percentuali registrati sono molto minori rispetto alla media nazionale.

La difficoltà della situazione economica impone alle aziende dell'autotrasporto l'esigenza di contenere i costi senza pregiudicare il rispetto dell'ambiente e la sicurezza della circolazione. «Una soluzione efficace a questo proposito può essere un maggiore utilizzo di pneumatici ricostruiti - dicono dall'Airp - dispositivi che garantiscono gli stessi livelli di sicurezza dei pneumatici nuovi e allo stesso tempo hanno grandi valenze ambientali».

Per quanto riguarda il trasporto su strada in Europa la Commissione al Parlamento europeo ritiene che l'autotra-

sporto professionale affronti attualmente alcune difficoltà che hanno indotto la Commissione a sviluppare una strategia settoriale globale. Rafforzare le condizioni per una concorrenza leale, per esempio, ridurrà al minimo le pressioni esercitate dalla concorrenza in continuo aumento a seguito del mercato interno. Le crescenti esigenze in materia di sicurezza impongono poi azioni intese a tutelare la sicurezza del personale viaggiante e degli altri utenti della strada. Infine il malessere sociale suscitato in particolare dall'impiego non regolare di mano d'opera, troverà sbocco nel miglioramento delle condizioni di lavoro, nel rafforzamento dei dispositivi di controllo e nel miglioramento dell'immagine pubblica della professione. I provvedimenti previsti sono destinati al conseguimento di quattro obiettivi: (1) sviluppare una legislazione sull'organizzazione dell'orario di lavoro; (2) equilibrare le condizioni di lavoro; (3) migliorare il controllo dell'autotrasporto; (4) incrementare la formazione professionale.

Per quanto riguarda l'orario di lavoro dei conducenti di veicoli stradali nel novembre 1998 la Commissione ha presentato una proposta di direttiva () sull'organizzazione dell'orario di lavoro dei conducenti di

veicoli stradali. Attualmente la procedura è bloccata in sede di Consiglio, a causa del forte disaccordo tra gli Stati membri in merito all'eventuale inclusione degli autotrasportatori autonomi nel campo di applicazione della direttiva. Il "malessere sociale" precedentemente citato è suscitato dall'arrivo sul

mercato di lavoratori provenienti da paesi terzi, che lavorano in condizioni di lavoro che non sono quelle "comunitarie" (retribuzione inferiore, tempi di lavoro quasi illimitati, insufficiente protezione sociale, ecc.). Questa degradazione delle condizioni di lavoro suscita distorsioni di concorrenza e

problemi di sicurezza. Per risolvere il problema la Commissione propone l'introduzione dell'"attestato di guida", destinato a controllare la regolarità delle condizioni di lavoro del

conducente. L'attestato sarebbe rilasciato dalle autorità competenti degli Stati membri. La Commissione intende presentare in un prossimo futuro una proposta di regolamento in proposito.

L'efficacia delle norme intese a migliorare la sicurezza, a incrementare la concorrenza e a garantire condizioni eque di lavoro passa necessariamente attraverso i controlli dell'auto-transporto. La Commissione redigerà fra breve una comunicazione relativa ai controlli e alle sanzioni nel settore dell'auto-transporto. Proporrà anche una modifica della direttiva 88/599/CEE, consistente nell'aumento della percentuale dei giorni di lavoro dei conducenti che gli Stati membri devono controllare. Esistono già alcune disposizioni: in virtù del regolamento (CE) n. 2135/98, il tachigrafo elettronico sarà obbligatorio dalla fine del 2002.

Formazione professionale: La formazione professionale è disciplinata dalla direttiva 76/914/CE sulla formazione di alcune categorie di conducenti e dalla direttiva 91/439/CEE, concernente la patente di guida. La Commissione intende presentare fra breve una proposta di direttiva che stabilisca norme comuni relative alla formazione per i conducenti professionisti e che tenga conto degli aspetti complessi di tale professione. Conclusione: La Commissione valuterà l'opportunità di modificare o meno le norme comuni relative ai tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli stradali. L'azione della Commissione nel settore degli autotrasporti

si concentra, attualmente, sul rafforzamento della coesione di esso. La Commissione propone pertanto un'impostazione globale, comprendente un pacchetto di provvedimenti che tengano conto della sicurezza stradale, della concorrenza e degli aspetti economici e sociali del trasporto stradale.

*Il Trasporto merci
su gomma è il 91%
del totale
In Europa soltanto
in Spagna circolano
più camion: 96,6%*

