

Camion più lunghi col DL Infrastrutture: le reazioni del cluster

ANITA plaude all'iniziativa del Governo, considerandola uno strumento per migliorare la competitività del settore, mentre Trasportounito stigmatizza la scelta



ANITA plaude alle novità per il settore dell'autotrasporto introdotte dal Decreto legge Infrastrutture (DL n.121 del 10 settembre 2021), che sancisce la libera circolazione di autoarticolati (complessi veicolari trattore-semirimorchio) con lunghezza fino a 18 metri.

“Si tratta di una possibilità che ANITA chiedeva da anni con grande fermezza – commenta Thomas Baumgartner, Presidente dell’associazione di categoria aderente a Confindustria – e che apre una nuova era nel trasporto nazionale di merci. L’esperienza del Progetto 18, avviato nel 2009 dal Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili e da ANFIA, con il pieno sostegno di ANITA, ne aveva dimostrato l’efficacia e le potenzialità, visti gli ottimi risultati in termini di sicurezza e ottimizzazione dei carichi e finalmente il MIMS ha riconosciuto il valore di tale innovazione nel settore e soprattutto i benefici in termini di sostenibilità ambientale”.

L’aumento della lunghezza massima consentita, a parità di peso ammesso, migliora la capacità di carico dell’autoarticolato che può così trasportare 37 pallet, ossia 4 in più rispetto alla configurazione attuale standard, garantendo maggiore efficienza nei trasporti su gomma e una tendenziale riduzione dei veicoli in circolazione e delle emissioni inquinanti.

“E’ fondamentale puntare sempre più sull’innovazione tecnologica per rispondere alla domanda di mobilità sostenibile e centrare pertanto gli ambiziosi obiettivi nazionali ed europei – prosegue Baumgartner – e per completare l’allineamento dell’Italia al resto d’Europa va ancora avviata la sperimentazione dei veicoli da

25,50 metri (EMS o Ecocombi), che sono già autorizzati in ben otto Paesi UE nella circolazione nazionale e che consentirebbero di ottimizzare ulteriormente la filiera, con un risparmio di autisti che, come noto, sono sempre più introvabili in Italia e all'estero. Ovviamente questi mezzi dovrebbero poter circolare solamente su una rete stradale e autostradale individuata e adatta che collega centri produttivi e logistici, interporti, terminali ferroviari e porti, senza entrare mai nei territori urbani.”

Di ben diverso tenore la reazione di un'altra associazione dell'autotrasporto, ovvero Trasportounito, secondo cui le nuove misure sui semirimorchi “non risolvono, ed anzi complicano, il problema della uniformità dei pesi e delle dimensioni in ambito comunitario”. Inoltre, secondo l'associazione, “non sono stati preventivamente informati gli utenti della strada sulla diffusione dei nuovi semirimorchi e cioè pezzi unici, non articolati, estremamente lunghi perché oltre 15 metri, il cui ingombro totale, con 1,6 metri in più, è pari a 18 metri complessivi con l'aggancio del trattore”. Non è poi stata fatta “una proiezione dei costi che ricadranno sull'autotrasporto, costretto a investire nei nuovi mezzi per restare competitivo, in un momento in cui l'intero settore è sull'orlo del crack, senza contare la svalutazione patrimoniale degli attuali semirimorchi”.

Trasportounito aggiunge quindi di non comprendere “quali saranno i vantaggi di questa misura, a parte i benefici per i produttori, in quanto registriamo un aumento del numero dei viaggi a vuoto e soprattutto la diminuzione dell'indice della percentuale media di ciascun carico”.

A porre questi quesiti è Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito il quale evidenzia che “senza consultare la categoria, il Ministro ha deciso unilateralmente di liberalizzare un tipo di veicolo destinato a produrre difficoltà sul mercato dei servizi di trasporto complicando ulteriormente la sicurezza stradale sulle nostre strade provinciali e comunali, nonché nella stragrande maggioranza delle zone di carico e scarico in cui le dimensioni dei mezzi sono incompatibili”.

“Le ripercussioni sul mercato dei servizi di trasporto – conclude Longo – saranno le medesime di quanto avvenuto nel passato (quando si passò dai 12,50 ai 13,60 metri), che produsse zero aumenti delle tariffe, indebitamenti ulteriori per l'acquisto dei nuovi veicoli e la svalutazione o rottamazione per i vecchi semirimorchi, ma all'epoca le condizioni economiche erano meno pressanti e la professionalità dei conducenti era ineccepibile”.