

Il Sole 24 ORE | Radiocor:

Intermodalità e logistica

Verso la neutralità climatica: mezzi pesanti a zero emissioni

I gas inquinanti dei camion, secondo Bruxelles, dovranno essere ridotti del 45% dal 2030, del 65% dal 2035 e del 90% dal 2040 per i camion oltre le 5 tonnellate e i rimorchi

Il settore dell'autotrasporto è il maggior produttore di gas a effetto serra nell'Unione europea, quasi il 30% del totale, di cui solo il 26% è rappresentato da veicoli pesanti, soprattutto autocarri commerciali, sono responsabili di queste emissioni. Secondo dati forniti da Bruxelles, la flotta di mezzi pesanti circolanti in Europa è costituita da circa 3,9 milioni di veicoli commerciali.

Nel corso degli anni ci sono stati sforzi per migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni inquinanti dei veicoli pesanti. La normativa europea in materia di emissioni e l'adozione di tecnologie più pulite hanno portato all'introduzione di camion più ecologici, come i camion a bassa emissione o i veicoli elettrici a batteria. Questi camion ecologici stanno entrando sul mercato ma i prezzi non sono ancora accessibili a tutti.

Entro il 2050 l'Europa dovrà raggiungere la neutralità climatica come previsto dal piano del Green Deal presentato dall'Unione Europea, che ha individuato una serie di tappe intermedie verso questo ambizioso obiettivo. Una delle tappe prevede una significativa riduzione delle emissioni per i mezzi pesanti. Secondo dati diramati dalle istituzioni europee, il trasporto pesante è responsabile di oltre il 6% delle emissioni di gas serra nel territorio dell'UE, e di oltre il 25% delle emissioni degli stessi gas prodotti nel trasporto su strada.

Se in tutta Europa l'adozione di mezzi di trasporto leggeri elettrici sta crescendo, non si può dire lo stesso dei veicoli pesanti a zero emissioni: nel 2021 erano solo l'1% delle nuove immatricolazioni di mezzi pesanti nell'intera Ue. Il parco europeo di autocarri commerciali e autobus, infatti, è costituito quasi totalmente da propulsori a combustione interna (diesel). Come riporta la Commissione europea "soprattutto nel set-



tore del trasporto merci, le emissioni stanno aumentando rapidamente. Ciò è dovuto principalmente alla crescente domanda di trasporto su strada, che dovrebbe continuare a crescere in futuro". Dal 2030 le aziende che si occupano di trasporti e logistica dovranno perseguire l'obiettivo di graduale riduzione delle emissioni del 45%, dal 2035 del 65%, dal 2040 del 90% per i camion oltre le 5 tonnellate e i rimorchi. Questo vuol dire rinnovare il parco veicolare e orientare le scelte verso veicoli di classe ambientale sempre più efficiente. Oltre alle ragioni di carattere ambientale e di riduzione delle emissioni, la conversione di tutti i veicoli risulta utile anche nell'ottica di ridurre la domanda di combustibili fossili.

Per questo motivo la Commissione Europea ha deciso di fissare questi nuovi obiettivi in modo da contribuire alla neutralità climatica inserendo in maniera graduale norme più rigorose sulle emissioni di CO₂ per la maggior parte dei veicoli pesanti. Inoltre, è importante sottolineare che l'Unione Europea sta lavorando per armonizzare la normativa relativa alla circolazione e alla

sicurezza stradale tra i paesi membri, al fine di migliorare la sicurezza e la compatibilità tra le diverse flotte di camion europei. Raggiungere la neutralità climatica anche nel settore del trasporto merci entro il 2050 è possibile, oltre ad essere necessario, ma serviranno politiche e tecnologie nuove per azzerare le emissioni del settore.

[>>> continua a pagina 2](#)

ALL'INTERNO

Acquistare o noleggiare un camion?

[>>> a pagina 2](#)

Fluttuazioni del mercato dell'usato nel settore dei mezzi pesanti

[>>> a pagina 3](#)

Costi di esercizio per un'azienda di autotrasporto

[>>> a pagina 3](#)

Professione autotrasportatore: una scelta per pochi

[>>> a pagina 4](#)

ACQUISTARE O NOLEGGIARE UN CAMION?

QUALI SONO I CRITERI CHE GUIDANO LA SCELTA DEL PRINCIPALE INVESTIMENTO DI UN'AZIENDA DI TRASPORTO, OVVERO L'ACQUISTO O IL NOLEGGIO DEI VEICOLI

Il principale investimento per un'azienda di trasporti è legato ai veicoli che costituiscono la flotta aziendale. La decisione di acquistare o noleggiare un camion dipende da diversi fattori e dalle specifiche esigenze di business che talvolta può avere un carattere stagionale. La principale discriminante tuttavia che fa propendere una azienda verso il noleggio rispetto ad un acquisto è la capacità finanziaria e lo stato di indebitamento.

Il costo di un camion può variare notevolmente da modello a modello, per le specifiche tecniche e le caratteristiche aggiuntive desiderate. L'acquisto di un camion richiede in ogni caso un investimento che va oggi dai centomila euro in su. Al costo di acquisto di aggiungono ulteriori costi legati alla manutenzione ordinaria e straordinaria, all'assicurazione, alla tassa di possesso, agli oneri finanziari.

Il mercato dei veicoli commerciali può essere, inoltre, influenzato da fluttuazioni economiche significative,



offerte speciali e sconti stagionali in periodi di stagnazione, che possono rendere l'investimento vantaggioso, ma anche speculazioni in periodi di forte domanda di mezzi. In ogni caso, al fine di favorire il rinnovamento del parco veicolare, in un'ottica di salvaguardia dell'ambiente, riduzione dell'inquinamento e delle emissioni, i governi incentivano l'acquisto di veicoli pesanti più performanti sia dal punto di vista della sicurezza che dal punto di vista della classe ambientale. In Italia, nel 2023, sono stati stanziati 10

milioni di euro a disposizione delle imprese di autotrasporto per l'acquisto di veicoli ibridi (diesel/elettrico), elettrici e a carburanti di ultima generazione (metano CNG e LNG). Agli incentivi per l'acquisto, si aggiungono anche i contributi stanziati per l'eventuale rottamazione di veicoli obsoleti.

Una valida alternativa all'acquisto, è il noleggio che può offrire numerosi vantaggi per un'azienda di autotrasporti. Noleggiare azzerava l'esposizione finanziaria delle aziende in Centrale Rischi e riduce significativamente l'investimento

iniziale richiesto (solitamente vengono richieste dai noleggiatori una o due rate). Noleggiare significa pianificare anzitempo i costi operativi come manutenzione, assicurazione, revisione, pneumatici, includendoli nel canone contrattuale. Questa modalità consente di adattare rapidamente la flotta alle esigenze, di aumentare o ridurre il numero di veicoli noleggiati in base alla domanda, senza dover fare investimenti a lungo termine. Il noleggio di camion permette alle aziende di accedere a veicoli di ultima generazione con caratteristiche avanzate come ridotto consumo di carburante, sistemi di tracciamento GPS, dispositivi di sicurezza e altro ancora, senza dover affrontare il notevole indebitamento finanziario necessario per l'acquisto e rinnovamento flotta. Naturalmente, è importante valutare attentamente le esigenze specifiche dell'azienda di autotrasporti e confrontare i costi e i benefici del noleggio rispetto all'acquisto diretto dei veicoli, al fine di operare la decisione migliore per l'azienda. ■

>>> continua dalla prima pagina - Verso la neutralità climatica: mezzi pesanti a zero emissioni

I COSTRUTTORI DOVRANNO STABILIRE CON QUALI TECNOLOGIE VOLTARE PAGINA

I Ministeri competenti, dunque, dovranno da un lato predisporre strategie nazionali per la decarbonizzazione del trasporto merci, per raggiungere le zero emissioni entro il 2050, in modo da favorire il riequilibrio modale (shift) e l'efficienza del sistema (avoid) e dall'altro intraprendere azioni concrete per anticipare una transizione sostenibile a veicoli a zero emissioni per alcune categorie di trasporti. Le soluzioni alternative spaziano dai veicoli elettrici all'idrogeno: i primi hanno ancora grandi limiti da superare sul fronte dell'autonomia,



della ricarica veloce e della sostenibilità stessa delle batterie mentre la tecnologia a idrogeno green, prodotta cioè con energie rinnovabili, richiede purtutto-

po ancora tempi lunghi. Nei prossimi quindici anni novità importanti potrebbero inoltre giungere dalla chimica con i bio-carburanti di sintesi che, secondo alcuni esperti, potrebbero aprire ancora nuovi scenari proprio nell'Automotive. La politica ha fissato le date per la transizione ecologica, ora tocca ai costruttori stabilire con quali tecnologie voltare pagina rispetto al passato. La ricerca costante effettuata dai costruttori ha portato ad oggi a diversi risultati, ma ancora troppo distanti per i prezzi di acquisto dai comuni motori diesel. ■



FLUTTUAZIONI DEL MERCATO DELL'USATO NEL SETTORE DEI MEZZI PESANTI

**REMISE EN FORME
APPROFONDITA DEL VEICOLO
CAPACE DI RIPORTARLO
A CONDIZIONI VICINE
A QUELLE ORIGINARIE**

Quando ci si trova nella necessità di comprare un camion la prima decisione da prendere è se comprare un camion nuovo oppure usato. Comprare o noleggiare un camion nuovo è la soluzione giusta potendo affrontare una spesa piuttosto importante, ma che garantisce dal rischio di doversi occupare anzitempo di guasti e riparazioni. Nel momento in cui non si abbia, invece, la possibilità di spendere molto, l'acquisto di un camion usato può rivelarsi una soluzione valida, a condizione, però, di sapere cosa si stia comprando e da chi.

È bene pensare a questo tipo di veicoli come "ricondizionati", termine che definisce meglio il trend attuale dell'usato poiché implica la realizzazione di una *remise en forme* approfondita, capace di riportare il veicolo a condizioni vicine a quelle originarie. È opportuno,



tuttavia, fare molta attenzione ad alcuni aspetti, che riguardano sia l'uso che si farà del mezzo, sia il venditore presso cui si intende acquistarlo.

Per scegliere un camion usato adatto alle proprie esigenze, è indispensabile valutare anzitutto portata, pesi e caratteristiche legate alla specifica tipologia merceologica da trasportare. Anche la potenza del motore e il tipo di rimorchio da trainare saranno elementi da tenere in debita considerazione.

Chilometraggio e anni del veicolo

In genere, si consiglia di scegliere un camion con un'età compresa tra i 3 e i 5 anni e con un chilometraggio proporzionale, di non più di 100.000 km/anno. Se si va oltre i cinque anni, il ri-

schio, nel lungo periodo, è che le spese di manutenzione possano annullare l'eventuale risparmio in fase di acquisto. In termini di chilometraggio, un camion usato non dovrebbe, dunque, aver percorso più di 500mila chilometri.

Da chi acquistare?

I concessionari potrebbero avere costi leggermente più elevati, ma a fronte di garanzie diverse e più ampie. La scelta però potrebbe essere condizionata dalla forma giuridica dell'attività dell'acquirente. Molti concessionari, in genere, offrono la formula di usato garantito, che mette al riparo da eventuali brutte sorprese, soprattutto nel caso dei veicoli Ex-rent. Oltre alla garanzia legale, che certifica che il mezzo si trovi nelle condizioni dichiarate dal venditore, può essere presentata una garanzia aggiuntiva, che tutela l'acquirente nel caso subentrassero guasti dopo l'acquisto.

Se la compravendita avviene invece tra privati, si consiglia di controllare sia gli interni del camion sia le parti meccaniche più soggette a usura, come l'apparato di trasmissione.

Il mercato dell'usato permette di risparmiare fino al 50/60% del costo di acquisto di un veicolo nuovo alle condizioni su descritte. Questo mercato tuttavia oggi è in costante mutazione e sottoposto ad una marcata speculazione a causa della carenza di veicoli nuovi.

COSTI DI ESERCIZIO PER UN'AZIENDA DI AUTOTRASPORTI

NON ESISTE OTTIMIZZAZIONE SENZA KNOW-HOW

Un'azienda di autotrasporto sostiene una serie di costi di esercizio che possono variare in base alla dimensione dell'azienda, al tipo di veicoli utilizzati, alla distanza percorsa, al carburante, all'assicurazione e ad altri costi operativi. È possibile per chiunque consultare le Tabelle annuali che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mette a disposizione con indicazione di costi per chilometro delle singole voci di spesa. A distanza di 4 mesi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha aggiornato ad aprile 2023 la tabella allegata al decreto direttoriale n.206/2020 riferita ai "valori indicativi di riferimento dei co-

sti di esercizio dell'impresa di autotrasporto" ai sensi della Legge n.190/2014. Si tratta di valori che sono stati aggiornati partendo da quelli pubblicati a gennaio 2023, applicando l'incremento dell'inflazione indicato dall'Istat (8,2% su base annua) e tenendo conto dell'incremento del costo del carburante nel periodo.

I costi fissi sono quelli che, indipendentemente dai km percorsi da ogni singolo camion, devono essere quotidianamente sostenuti; in questa categoria vanno considerati la rata di locazione o leasing dei mezzi (o l'ammortamento), gli stipendi degli autisti, i costi generali della struttura (personale amministrativo, commerciale, IT, uffici), costi assicurativi, costi



amministrativi (autorizzazioni, albo, tassa di possesso etc.). Normalmente il costo mensile per un camion (>26tonnellate) oscilla tra i 6.625 € ed i 14.818 €. I costi variabili sono invece quelli che vengono sostenuti dalle aziende nel momento in cui il camion si mette in moto. Il costo del carburante rappresenta una delle principali voci di spesa per un'azienda di autotrasporto, il cui ammontare dipende dai chilometri percorsi, dal prezzo del

carburante che è soggetto alle variazioni del mercato, alle condizioni di traffico e alla guida del conducente. A seguire ci sono i costi inerenti alla manutenzione ordinaria (che include cambi di olio, revisioni generali, riparazioni e sostituzioni di pneumatici) e straordinaria: questi costi variano in base all'età dei veicoli e alla loro condizione generale. Tra i costi variabili rientrano, infine, i pedaggi autostradali.

PROFESSIONE AUTOTRASPORTATORE: UNA SCELTA PER POCHI

Pochi sanno quanto sia importante il settore della logistica per le aziende e per l'economia in generale. Per garantire che le catene di approvvigionamento rimangano fluide ed efficienti, le aziende si affidano alle competenze e alla dedizione di specifici professionisti del settore logistico: conducenti e autotrasportatori. Il conducente o autista è una persona che guida un camion per conto di una azienda di autotrasporto. Si tratta di un tipo di lavoro che si svolge prevalentemente su strada e che richiede ottime condizioni psicofisiche, massima capacità di attenzione e di intervento nella gestione degli imprevisti, oltre che di resistenza allo stress, profonda conoscenza del mezzo che si guida e del codice della strada.

È una ambizione di molti autisti quella di diventare "autotrasportatori", attratti da più elevati guadagni e dalla possibilità di gestire dall'A alla Z la propria vita professionale. Diventare autotrasportatore significa essere proprietari di uno o più camion e qualificarsi imprenditore.

L'autotrasportatore è un imprenditore proprietario talvolta del solo camion che guida o di più camion destinati al trasporto delle merci ed è responsabile della loro consegna al cliente.

L'autotrasportatore si occupa di acquisire l'ordine di trasporto, presiedere alle operazioni di carico e scarico, prendere in consegna la documentazione di accompagnamento relativa alla merce che trasporta e trasportare le merci dal luogo di carico a quello di scarico. Oltre a quelle che sono le principali attività descritte, l'autotrasportatore si occupa di regolarizzare la documentazione di accompagnamento delle merci,

controllare le condizioni del mezzo ed eventualmente effettuare interventi di manutenzione. L'autotrasportatore è altresì responsabile della guida in sicurezza dei propri mezzi, della regolare manutenzione degli stessi e del rispetto delle norme del codice della strada. Si capisce bene che si tratta di un lavoro di grande responsabilità e capacità. Oggi, con l'enorme carenza di conducenti qualificati, l'autotrasportatore è una delle professioni più ricercate nel mondo e in Europa. Si tratta di una professione divenuta nel corso degli anni sempre più necessaria alle aziende che si occupano di logistica, soprattutto in paesi come l'Italia, dove per effetto della conformazione morfologica il trasporto delle merci avviene prevalentemente su gomma.

È un mestiere che, pur con le sue difficoltà, mantiene delle ottime prospettive, se non altro perché in Italia la maggior parte delle merci viaggia su gomma.

Negli ultimi 30 anni lo scenario assomiglia sempre più a una guerra contro i mulini a vento (la concorrenza interna e comunitaria è molto forte da quando sono state liberalizzate le licenze alla fine degli anni novanta)... tuttavia, a condizione di disporre di buone capacità organizzative e amministrative, di possedere una solida professionalità, di essere in grado sempre e comunque di soddisfare le aspettative della committenza è una professione che può regalare delle belle soddisfazioni, anche economiche.

Esistono, inoltre, diversi tipi di trasportatori in base al tipo di veicolo che viene utilizzato o in base al tipo di merce trasportata, altri hanno esperienza in più settori.

Ecco alcuni tipi comuni di trasportatori: trasporto inerti, trasporto rifiuti, trasporti eccezionali, trasporto di collettame, trasporti specifici di animali vivi oppure di generi alimentari, trasporto di merci pericolose. Abbiamo autotrasportatori specializzati nel trasporto di merci su lunghe distanze e altri che possono offrire servizi di trasporto a corto raggio.

Ma quali sono i passi necessari da fare? In primo luogo è necessario seguire un corso di formazione professiona-



Claudio Sensi, classe 1981,
CEO della DLM dal 2019 e vicepresidente FAI LIGURIA da maggio 2021.

lizzante autorizzato dal Ministero dei Trasporti (MIMS); la partecipazione al corso, unitamente al superamento di un esame consente di ottenere un attestato di capacità professionale che conferisce all'impresa di autotrasporto l'idoneità professionale.

Inoltre il titolare dell'impresa, gli amministratori ed eventualmente i soci illimitatamente responsabili, devono avere la fedina penale pulita, perché un altro requisito stabilito dal Regolamento UE 1071/2009 e dal successivo Regolamento UE 2020/1055 è quello relativo all'onorabilità.

Gli ultimi due requisiti indispensabili per l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori e al Registro Elettronico Nazionale sono quelli dell'idoneità finanziaria e quello dello stabilimento, vale a dire dimostrare che l'impresa è stabilita presso il nostro Stato, ha una sede e mezzi tecnici per operare.

Lo scorso 28 marzo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stanziato 5 milioni di euro per le aziende, per incentivare la formazione professionale degli autotrasportatori in materia di gestione d'azienda, sicurezza stradale e del lavoro. La formazione è un costo per le aziende ma può essere anche una grande opportunità di crescita. Personale altamente formato può dare grande impulso per la crescita degli affari delle imprese che si occupano di trasporto e logistica.

Nonostante gli incentivi messi in campo, non solo dall'Italia, a fronte di una grande domanda di autotrasporto, aumento dovuto anche all'incremento del commercio elettronico, si registra una forte carenza di personale che svolga la mansione di autista di camion ed una forte carenza di imprenditori dell'autotrasporto.

Dlm coop: +24% per i ricavi

DLM Soc. Coop SPA depositato Bilancio d'esercizio 2022: totale attivo di € 7.006.782 (+ 33%), un utile netto di € 91.678 e Ricavi delle prestazioni per € 8.169.315 (+ 24%).

I risultati confermano l'importante percorso di crescita della Società: le previsioni per l'anno 2023 sono di contabilizzare ricavi per € 9,5 milioni.