

**1969 2019**  
**#contship50years**



**L'AUTOTRASPORTO ITALIANO TRA CRISI  
CONGIUNTURALE, COMPETIZIONE INTERNAZIONALE  
E NUOVI MODELLI DI BUSINESS**

**Il settore del trasporto su gomma italiano continua ad attraversare un periodo difficile, stretto tra il rallentamento della crescita a livello macroeconomico, la competizione con i trasportatori esteri e la necessità di rinnovare il proprio modello di business, per rispondere alle sfide imposte dal mercato e dall'evoluzione tecnologica.**

**In questo documento abbiamo provato a raccogliere una serie di dati utili a fare il punto sui diversi fattori che influenzano le dinamiche del settore, e a riflettere su alcune possibili soluzioni a questa crisi.**

## ALCUNI NUMERI DEL TRASPORTO MERCI SU STRADA IN EUROPA E IN ITALIA

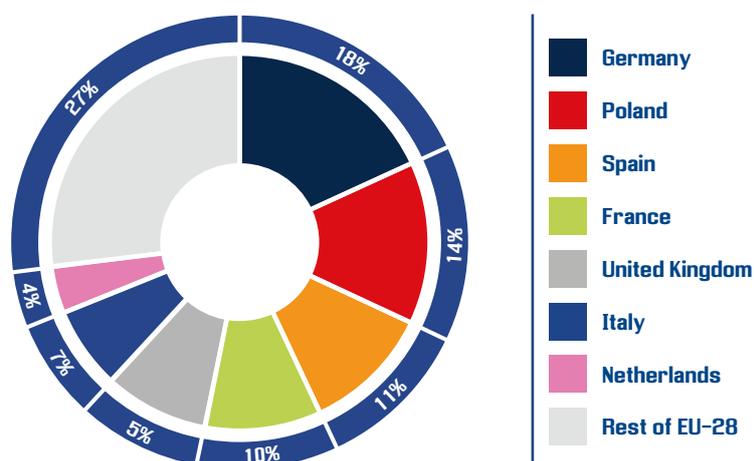
In Europa, tre quarti del trasporto merci terrestre viaggia su strada (76,4%) e meno di un quinto (17,4%) su ferrovia; la quota restante (6,2%) si muove attraverso vie d'acqua interne.

In Italia, quest'ultima modalità non è utilizzata, e lo split modale è ancora più sbilanciato a favore del trasporto stradale: 85,5% contro 14,5% (dati Eurostat 2016).

Sulle strade europee circolano più di 13 milioni di veicoli pesanti, due terzi dei quali sono mediamente impiegati per traffici domestici, mentre il restante terzo è utilizzato per trasporti internazionali, con enormi differenze tra i vari Stati. I veicoli pesanti (HDV) rappresentano circa il 4% dei veicoli in circolazione all'interno dei confini dell'Unione, ma sono attualmente responsabili del 30% delle emissioni di CO<sub>2</sub> (dati ICCT).

Tre quarti del totale dei trasporti su strada, in termini di tonnellate-kilometro, viene effettuato in sette Paesi: Germania (18%), Polonia (14%), Spagna (11%), Francia (10%), Regno Unito (9%), Italia (7%) e Olanda (4%).

**Fig3 2013 .Ripartizione per Paese di origine del traffico merci su strada, sulla base delle tonnellate-kilometro (EU-28)**

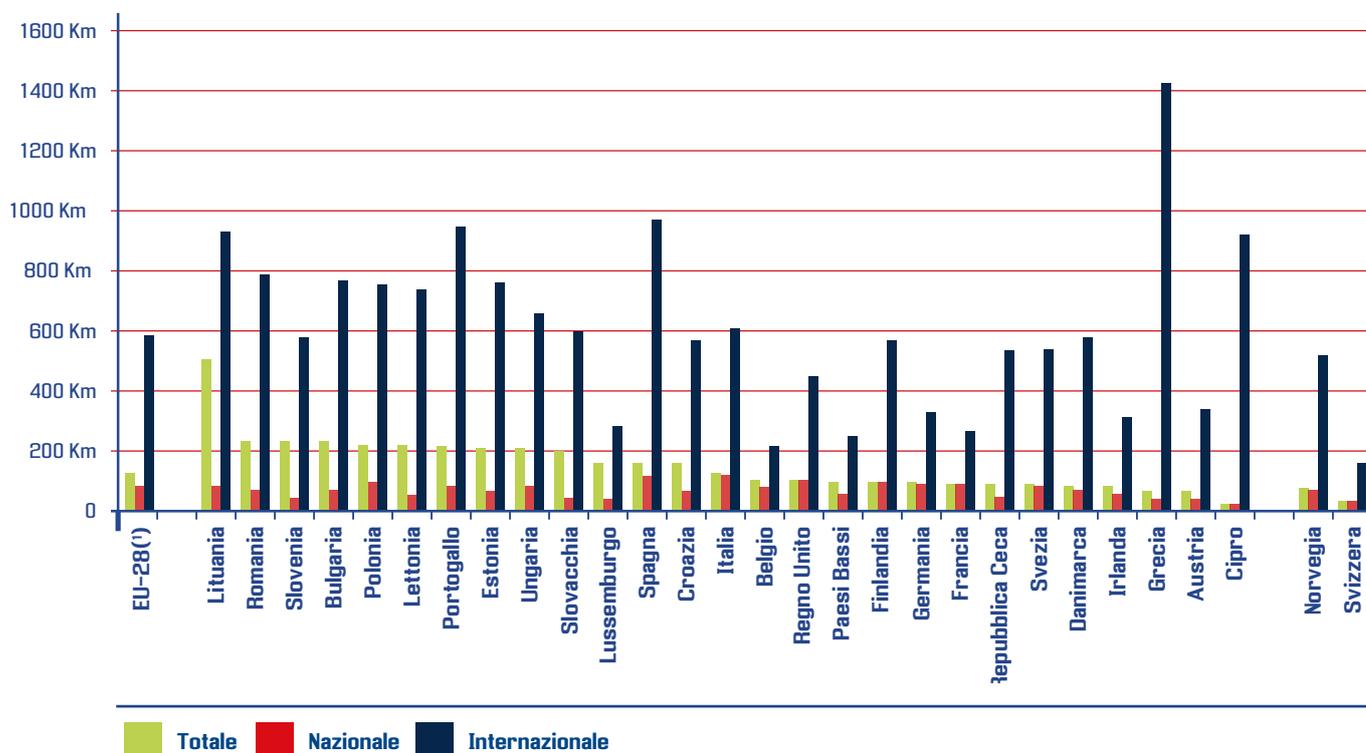


## LA SITUAZIONE ITALIANA

Dai dati elaborati da Eurostat, si scopre che nel 2016 il trasporto italiano ha movimentato su scala nazionale 881.330 migliaia di tonnellate di merce, totalizzando oltre 100.200 milioni di tonnellate-kilometro, con una distanza media percorsa per ogni viaggio pari a 114 km.

Per quanto riguarda le attività di trasporto internazionale, effettuate da aziende italiane, si parla invece di 20.170 migliaia di tonnellate movimentate e 12.355 milioni di tonnellate-kilometro, con una distanza media percorsa per ogni viaggio che supera i 600 km, sensibilmente più alta di quanto registrato in Germania, Francia e Olanda, e in linea invece con quanto registrato in Croazia, Slovacchia, Slovenia e Repubblica Ceca.

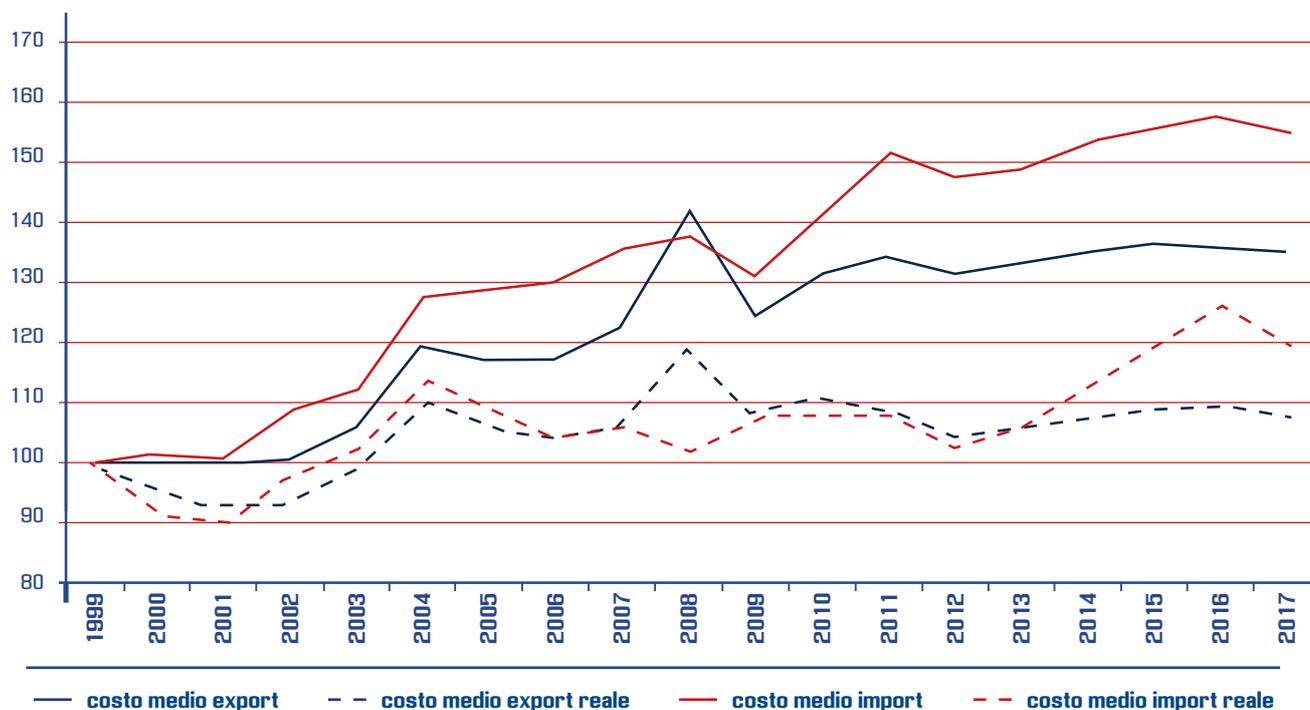
### Distanza media del trasporto (2017)



In questo contesto competitivo, l'Italia continua a soffrire di un costante aumento dei costi e di una progressiva riduzione della competitività: il costo per chilometro del Trasporto pesante italiano (escludendo i costi strutturali) resta uno dei più alti in Europa (ulteriori dettagli nella seconda parte del paper).

## Costi medi del trasporto stradale

(euro/ton, 1999=100)



Nota: (1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione e quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat)

Inoltre, il Centro Studi della Banca d'Italia evidenzia come il settore del trasporto su strada contribuisca in maniera crescente al rilevante disavanzo nella bilancia dei pagamenti internazionali nel settore dei trasporti, che caratterizza strutturalmente l'economia italiana. Infatti, il disavanzo generato dal trasporto su strada era nel 2008 pari a -1,58 mld di Euro, salito a -2,37 mld nel 2013 e a ben -3,27 mld nel 2017. Il trasporto su strada è passato dall'essere il segmento di mercato in grado di incidere per il 30,6% del saldo negativo nel 2008 al 54,6% del 2017 a causa della continua perdita di competitività delle imprese dell'autotrasporto italiano<sup>1</sup>.

Fonte: <http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/index.html>

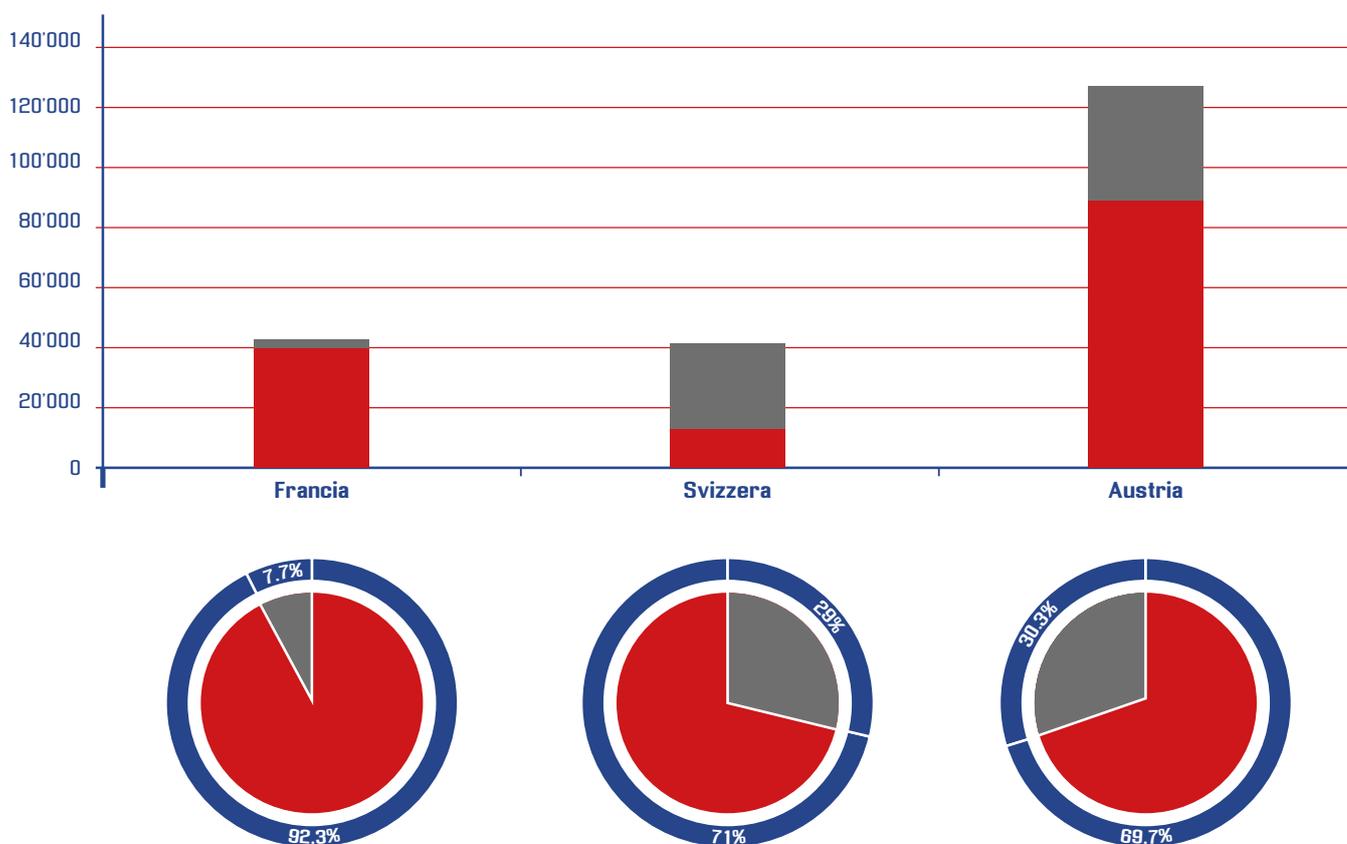
La vicinanza a Paesi fonte di competizione, caratterizzati da un minore costo del lavoro (Slovenia, Croazia, Ungheria e Romania) non aiuta gli operatori italiani, che hanno registrato, tra il 2008 e il 2016, un calo del volume d'affari del 5% a livello nazionale, e del 10% a livello internazionale. Da notare che il 90% circa dell'attività di trasporto pesante dei trasportatori italiani ha luogo all'interno dei confini nazionali, e solo il 10% riguarda traffici internazionali;

Per comprendere la dinamica dei traffici internazionali che coinvolgono l'Italia come Paese di partenza o arrivo, bisogna guardare soprattutto ai flussi transalpini.

La maggioranza delle merci attraversa le Alpi da e verso l'Austria (126,5 milioni di tonnellate,

pari al 60% del totale). Francia e Svizzera registrano una quota inferiore (42,4 e 40,5 milioni di tonnellate, corrispondenti al 20% e al 19% del totale).

Traffico transalpino per paese e modo (2016), migliaia di tonnellate



ferrovia strada

Fonte: Osservatorio dei traffici transalpini, 2017 - [https://www.fercargos.net/public/allegati/allegato\\_50.pdf](https://www.fercargos.net/public/allegati/allegato_50.pdf)

Per quanto riguarda la ripartizione modale, sono evidenti le differenze tra i tre Paesi citati, legate soprattutto alle politiche di incentivazione/disincentivazione delle due modalità di trasporto, quella stradale e quella ferroviaria. Da un lato la Francia, che registra una quota minima di trasporti via ferrovia (7,7%), dall'altro la Svizzera, che facendo leva sulla propria autonomia politica e sulla natura stessa del traffico che la coinvolge (si tratta soprattutto di transiti di attraversamento), ha saputo mettere in atto adeguate politiche di incentivazione della modalità ferroviaria e di disincentivazione della modalità stradale, che hanno portato risultati concreti ed invidiabili (analizzeremo queste politiche in dettaglio nella seconda parte del documento).

Il quadro economico e normativo determinato dalle scelte dei policy-makers è chiaramente legato a doppio filo alla disponibilità e alla sostenibilità economica delle alternative ferroviarie, che divengono progressivamente, a loro volta, volano del trasferimento dei volumi dalla strada alla ferrovia.

Quando sussistono le condizioni per rendere praticabile questo percorso, e quando le scelte politico-economiche lo sostengono, è dunque possibile innescare un circolo virtuoso, che permette agli operatori di investire nello sviluppo di nuovi servizi, facendo leva su economie di scala, infrastrutture dedicate, know-how e sensibilità del mercato; mercato che a sua volta riconosce, nel medio periodo, i vantaggi economici e operativi legati ad un mix modale più equilibrato e sostenibile, orientando la domanda verso un'utilizzo sempre più spinto e intelligente dell'opzione intermodale.

## LA CARENZA DI AUTISTI QUALIFICATI IN ITALIA E IN EUROPA

Uno dei problemi più pressanti per il comparto, che coinvolge anche i Paesi come l'Italia, che registrano una contrazione generalizzata del volume d'affari, è la mancanza di autisti qualificati. Da un report dell'associazione tedesca DSLV, si scopre che in Germania due terzi degli autisti andranno in pensione nei prossimi 15 anni, e che già oggi vi è nel Paese una carenza di circa 45.000 autisti, dovuta al fatto che 30.000 operatori abbandonano ogni anno la professione, mentre appena 2.000 persone ottengono, nello stesso periodo, una qualifica professionale per la conduzione di veicoli pesanti. La situazione è altrettanto grave in Francia, con una carenza di circa 20.000 autisti, e in Italia, dove le stime delle associazioni di settore parlano di almeno 15.000 autisti mancanti.

Sono molti gli osservatori che guardano a questa dinamica come ad uno dei principali fattori che oggi limitano lo sviluppo dell'industria logistica. La mancanza di autisti diventa spesso il collo di bottiglia che si nasconde dietro alla carenza di capacità di carico, la quale a sua volta spinge verso l'alto i prezzi del servizio e la pressione legata ai tempi di consegna e ad uno sfruttamento spesso eccessivo delle risorse umane disponibili. Il trend, particolarmente evidente fin dal 2016, porta alcuni analisti ad ipotizzare un imminente collasso del sistema, a partire dai Paesi maggiormente coinvolti dal problema, come la Germania.

I clienti che rischiano di subire le peggiori conseguenze di questo disallineamento tra domanda e offerta di servizi di trasporto sono le grandi catene di distribuzione, ma anche i grandi produttori di beni di consumo (tessili, abbigliamento, mobili ed apparecchiature elettroniche) che oggi sovente utilizzano esclusivamente la modalità stradale per distribuire le proprie merci.

Le motivazioni di questa carenza di autisti vanno ricercate nella durezza del mestiere, che implica lunghi viaggi lontano da casa, orari iper-flessibili e lunghe attese, rischi e difficoltà spesso non adeguatamente remunerati, anche a causa della pressione sui salari, mantenuta alta dalla

competizione degli autisti stranieri e dalla necessità delle aziende di tenere i costi sotto controllo. Questi elementi contribuiscono a limitare il numero di lavoratori che scelgono di intraprendere la professione, innalzando progressivamente l'età media degli autisti. Una retribuzione non sempre all'altezza dei sacrifici richiesti, uno status sociale in declino e un tasso di aggressioni e furti in aumento diminuiscono ulteriormente l'attrattiva di questa carriera, dipingendo un quadro sconsigliato.

È importante però sottolineare come vi sia una profonda differenza tra le condizioni di lavoro degli autisti impegnati su tratte di lunga distanza e quelle degli autisti che operano a supporto dei servizi intermodali. Mentre i primi sono spesso impegnati in lunghi viaggi, che li obbligano a passare diversi giorni lontano dalla propria casa e dalla propria famiglia, i secondi concludono solitamente la propria giornata rientrando alla base operativa e possono scegliere di non lavorare nel fine settimana. L'organizzazione del lavoro attorno ai centri intermodali permette inoltre di ridurre i tempi di attesa per la presa in consegna del carico di ritorno, utilizzare officine di fiducia per le riparazioni, e ridurre la necessità di effettuare soste e pasti lontano dal territorio di provenienza.

Leggendo interviste e resoconti di operatori provenienti dai due mondi, è facile comprendere come vi sia una grande differenza tra il lavoro sulle lunghe distanze, divenuto sempre più stressante, complesso e logorante, e il trasporto camionistico intermodale, più facilmente conciliabile con la vita familiare e con ritmi di lavoro più tollerabili.

Ancora una volta, l'utilizzo dell'intermodalità può rappresentare un'alternativa, ma occorre guardare ai dati con realismo: la capacità del sistema ferroviario di assorbire nuovi volumi non è illimitata, e considerando il forte sbilanciamento dello split modale tra strada e ferrovia è facile intuire come sia impensabile trasferire direttamente una quota consistente dei traffici stradali su rotaia, senza massicci investimenti infrastrutturali, che richiedono ingenti risorse, tempi lunghi e consenso politico e sociale, per essere realizzati.

Paradossalmente, i margini di manovra sono più ampi nei Paesi e nelle aree dove la penetrazione della modalità ferroviaria è minore (è il caso dell'Italia, e in particolare del meridione); qui, in molti casi, gli investimenti infrastrutturali necessari per aumentare la capacità della rete sarebbero relativamente contenuti, ed il vero limite ad una maggiore utilizzo della ferrovia è legato soprattutto all'assetto dell'offerta, frammentata in una moltitudine di operatori di dimensioni ridotte, che faticano a riconoscere le opportunità legate al cambiamento, e continuano a guardare al "tutto strada" come una risorsa preziosa per garantire un livello minimo di occupazione.

I dati dimostrano come altrove (in Europa e nelle aree più dinamiche della stessa Italia) sia stata proprio la crescita della scala delle operazioni di trasporto ad aver reso competitiva l'opzione ferroviaria: al raggiungimento di un dato livello dimensionale delle flotte, i costi ed i problemi legati alla loro gestione spingono inesorabilmente verso un'ottimizzazione e una logica intermodale.

Dove il tessuto industriale ed economico è in grado di generare volumi rilevanti, e dove gli operatori del trasporto possono contare su un network di hub distribuito efficacemente sul territorio, domanda e offerta riconoscono al mix treno/camion un vantaggio competitivo, che attrae nuovi operatori e offre nuove possibilità di crescita all'intero sistema logistico.

## COSTO DEL LAVORO E COSTI DI ESERCIZIO DEI VEICOLI PESANTI IN ITALIA

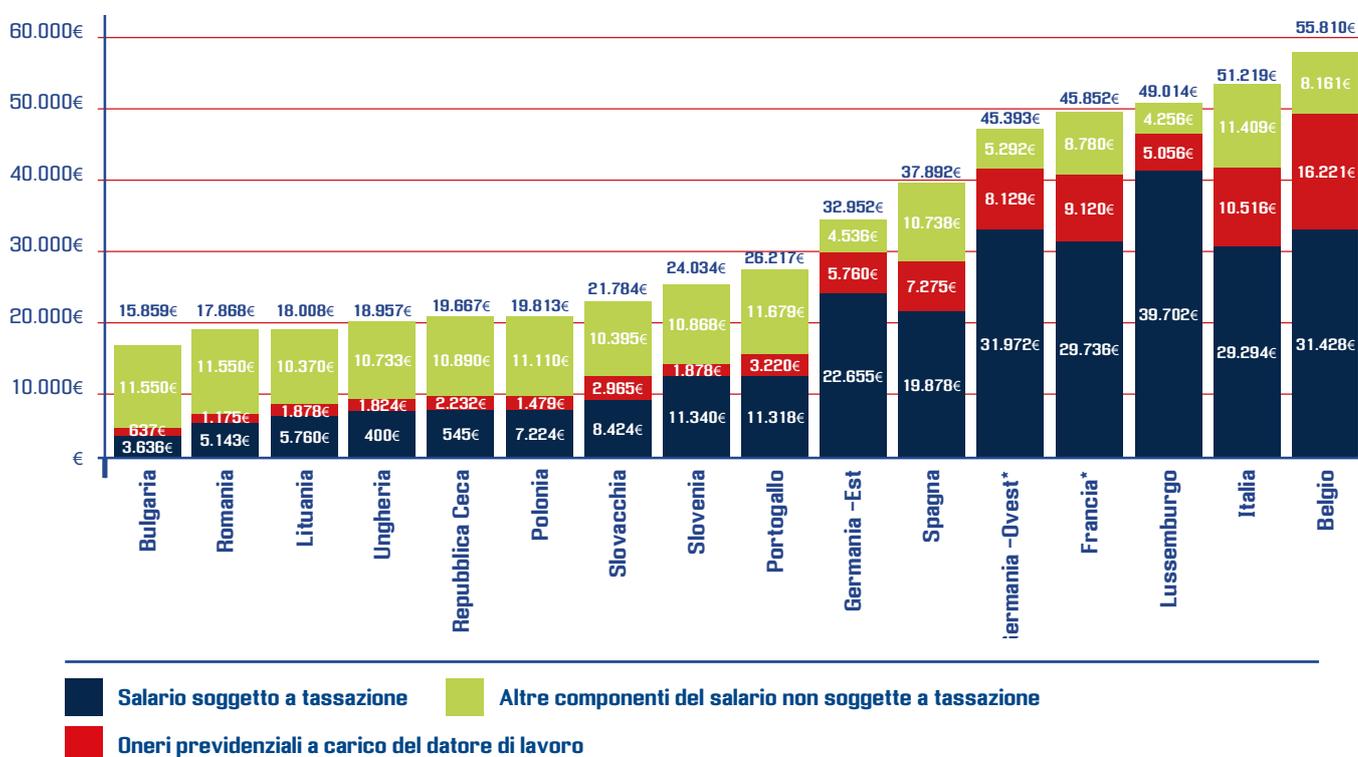
Dai dati elaborati da Hannibal, operatore Multimodale del gruppo Contship Italia, si scopre che il costo del salario degli autisti rappresenta la voce più rilevante, tra i costi di esercizio di un veicolo pesante, e supera di poco, in media, i 55.000 €/anno per autista, seguito dal costo del carburante (34.500 €/anno), dai pedaggi (13.000 €/anno), dai costi di ammortamento del mezzo (15.000 €/anno per la motrice, 2.700 €/anno per il semirimorchio), dai costi di riparazione e manutenzione (8.000 €/anno), dal costo degli pneumatici (4.000 €/anno), delle assicurazioni (6.500 €/anno) e delle tasse (1.500 €/anno).

In questa grafica viene proposto uno schema riassuntivo dei principali costi di esercizio relativi ad un autotreno. Rapportando il totale dei costi (esclusi i costi di struttura) alla percorrenza media, stimata a 115.000 km/anno, si ottiene il costo operativo medio per kilometro. (fonte Hannibal S.p.A.)

	<b>COSTO DI PROPRIETÀ ANNUO MOTRICE</b>	€ 15.000
	<b>COSTO DI PROPRIETÀ ANNUO SEMITRAILER</b>	€ 2.700
	<b>COSTO GASOLIO</b>	€ 34.500
	<b>PNEUMATICI</b>	€ 4.000
	<b>MANUTENZIONE E RIPARAZIONE</b>	€ 8.000
	<b>PEDAGGI</b>	€ 13.000
	<b>ASSICURAZIONE</b>	€ 6.500
	<b>BOLLO</b>	€ 575
	<b>COSTO TOTALE ANNUO AUTISTI</b>	€ 57.750
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>€ 142.025</b>
<b>COSTO MEDIO / KILOMETRO</b>		<b>€ 1,23</b>
<b>PERCORRENZA MEDIA PER VEICOLO</b>		<b>115.000 Km/anno</b>

Per quanto riguarda il costo del lavoro, persistono differenze sostanziali tra i vari Paesi; l'Italia è il secondo Paese, dopo il Belgio, dove il costo del lavoro è più alto, più del doppio di quanto si registra in Paesi come Bulgaria, Romania, Lituania, Ungheria, Repubblica Ceca, Polonia, Slovacchia e Slovenia.

### Composizione del costo annuo di un autista internazionale per una compagnia di trasporto



## DUMPING SOCIALE VS EVOLUZIONE DEI MODELLI DI BUSINESS

Dagli studi del CNR – Comité National Routier francese emerge come siano cambiate, negli ultimi anni, le pratiche dei carrier italiani, sempre più interessati ad assumere autisti stranieri, direttamente o attraverso le subsidiaries attive in Stati esteri; a tal proposito, resta significativa la sostanziale differenza nella remunerazione del lavoro, che arriva fino al 20%, tra autisti italiani e autisti stranieri impiegati con contratti italiani.

Parallelamente a questi sforzi di contenimento dei costi legati alla manodopera, viene evidenziato un trend che sta portando sempre più operatori ad allontanarsi dal ruolo di puri carrier, in favore di business model più vicini a quelli dei freight forwarders, agendo come organizzatori ed aggregatori, capaci di acquistare da terzi segmenti della catena del trasporto (integrando ad esempio servizi intermodali all'interno dell'offerta proposta ai clienti).

Allo stesso tempo, a fronte di questa evoluzione di una parte del settore, sembra resistere una quota di operatori cosiddetti "padroncini", che sono invece praticamente scomparsi dal panorama del trasporto internazionale, negli altri Paesi europei.

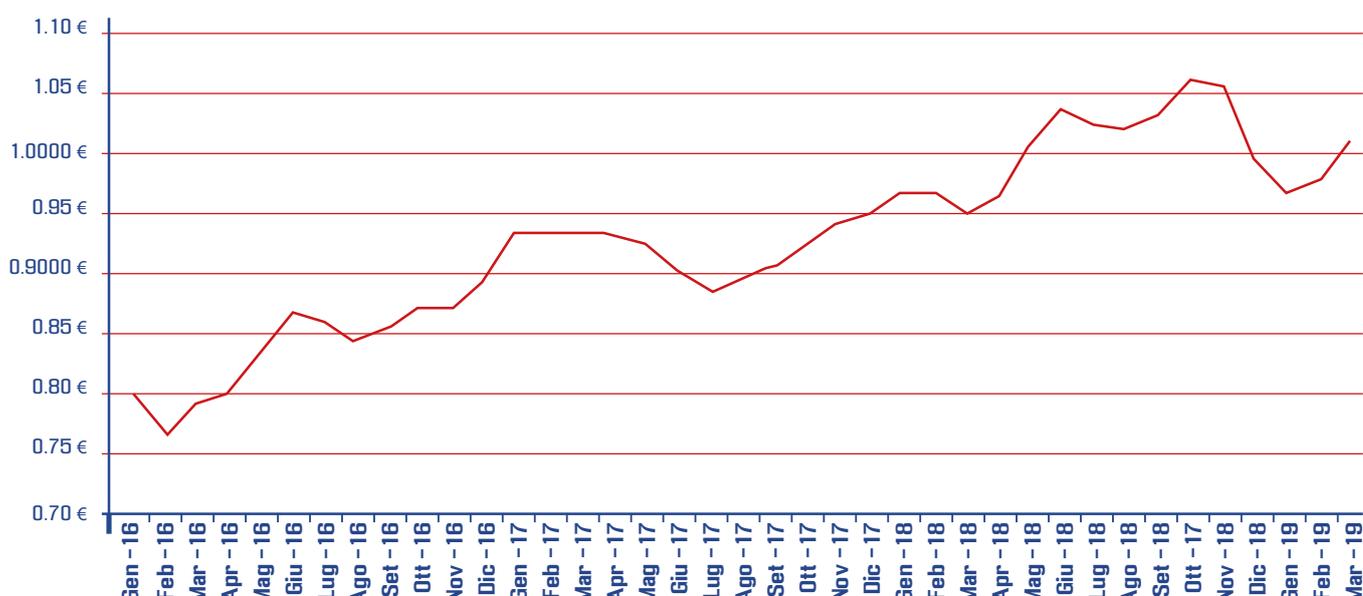
Il combinato composto dei trend sopradescritti ha portato ad una completa marginalizzazione dei vettori italiani per le direttrici internazionali da e per l'Italia e un incremento dei fenomeni del cabotaggio sul territorio nazionale da parte dei vettori esteri. Le statistiche Eurostat<sup>2</sup> di settore in particolare rimarkano come la quota di mercato, espressa in tonn\*km, dei vettori italiani sulle direttrici intra-UE da e per l'Italia sia in calo da diversi anni, per raggiungere nel 2017 il punto di minimo di solo il 10%,

Fonte: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>

## COSTO DEL CARBURANTE

Il costo del carburante, secondo costo di esercizio in ordine di rilevanza, rappresenta un ulteriore elemento di compressione dei margini degli operatori, anche in virtù degli aumenti di prezzo, registrati negli ultimi anni (+26% da Gennaio 2016 a Marzo 2019).

**Andamento del costo del carburante per i veicoli pesanti a carico del vettore  
(costo industriale + accise al netto dello sconto e dei rimborsi - I.V.A.)**



Diversi operatori stanno guardando con crescente interesse ai carburanti alternativi, in particolare al GNL — Gas Naturale Liquefatto. Il maggiore costo dei veicoli pesanti alimentati a GNL (tra i 50.000 e i 100.000 euro superiore, rispetto alle versioni diesel) può essere ridotto grazie agli incentivi fiscali, ed ammortizzato entro alcuni anni, in virtù del minore costo del carburante GNL rispetto al diesel.

<sup>2</sup>Ogni anno viene pubblicato questo dato da parte della Commissione Europea all'interno del rapporto sui grandi trend generali del settore dei trasporti (quello del 2019, con dati Eurostat riferiti al 2017, evidenzia il dato a pagina 9, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>)

**Fig. 11 - Impianti per l'erogazione di GNL in Italia al 31 Ottobre 2019**

Fonte: elaborazione su dati Conferenza GNL, fonti dirette e gestori

## PEDAGGI

Anche per quanto riguarda la terza voce citata, cioè il costo dei pedaggi, i rincari si fanno sentire. Nonostante il blocco degli aumenti 2019, attuato dal Ministero dei Trasporti sul 90% della rete autostradale italiana, il trend degli ultimi 10 anni, tanto in Italia quanto in Europa, fa segnare tariffe in costante aumento. Dal Gennaio 2019 si registrano aumenti rilevanti in Austria e in Germania, mentre in Francia si discute addirittura di una ecotassa aggiuntiva per i veicoli stranieri.

Per i trasportatori italiani, impegnati nel trasporto internazionale, vanno considerati anche gli aumenti delle tariffe legate ai valichi di frontiera, come nel caso dei trafori del Monte Bianco e del Frejus (+2,73% dal 1° Gennaio 2019) e dalle limitazioni imposte ai veicoli pesanti, come il blocco totale per i mezzi sopra le 7,5 tonnellate che non soddisfano lo standard Euro4, relativo ai due trafori italo-francesi appena citati, e la proposta austriaca di limitare ulteriormente il traffico

commerciale transfrontaliero del Brennero, introducendo ulteriori limitazioni come il divieto notturno per le merci deperibili, e nuovi divieti settoriali, estesi anche ai veicoli Euro6.

## I MOTIVI DELLA CRISI

Analizzando i dati raccolti, appare chiaro come la sostenibilità del modello di business tradizionale del trasporto stradale su lunga distanza sia minacciata su più fronti. I margini di manovra si fanno sempre più stretti, e molte delle classiche strategie di contenimento dei costi (compressione dei salari e utilizzo di manodopera a basso costo, dumping sociale, allungamento del ciclo di vita dei mezzi) non sono più praticabili, anche alla luce di nuove, stringenti regolamentazioni, e di una generale evoluzione della sensibilità in materia.

La progressiva presa di consapevolezza, da parte dei cittadini e dei policy-maker europei, delle esternalità negative legate all'utilizzo indiscriminato della modalità stradale, specialmente sulle lunghe distanze e nei passaggi attraverso contesti ambientali di alto pregio come le Alpi, o ad alto inquinamento come gran parte della Pianura Padana, impone la necessità di ripensare radicalmente l'assetto della supply chain. La fisiologica resistenza al cambiamento dei soggetti coinvolti può però essere superata, attraverso uno schema efficace di incentivi e disincentivi economici, che permetta di riorganizzare il comparto, introducendo innovazioni tecnologiche e operative sostanziali.

## LE SFIDE E LE POSSIBILI SOLUZIONI

Dal punto di vista organizzativo, il consolidamento aziendale può permettere agli operatori più performanti di raggiungere la massa critica necessaria a rendere possibili gli investimenti utili ad ammodernare le flotte, sperimentare carburanti e sistemi di propulsione alternativi, come l'LNG e i motori elettrici, e nuovi modelli di trasporto, come il platooning, oltre all'ottimizzazione dei coefficienti di carico e alla riduzione dei percorsi a vuoto, che rimangono gli elementi di ottimizzazione più facilmente perseguibili nel breve periodo.

Il nodo della questione rimane però la necessità di redistribuire il traffico pesante, limitando il più possibile le tratte di lunga distanza e sfruttando la flessibilità del vettore stradale per servire in maniera efficace la distribuzione di primo e ultimo miglio, migliorando al tempo stesso disponibilità, velocità e qualità dei servizi ferroviari intermodali, che rappresentano già oggi un'alternativa affidabile e sostenibile al trasporto tutto-strada, sulle principali direttrici nazionali ed internazionali.

Per rendere possibile questo shift modale, occorre prendere spunto dalle realtà che hanno

intrapreso con successo questo percorso, ottenendo risultati concreti.

E' il caso della Svizzera, che negli ultimi 25 anni ha spostato una quota rilevante di traffico merci dalla strada alla ferrovia, grazie ad un insieme di policy innovative e finanziamenti che incentivano e facilitano la conversione, raggiungendo nel 2018 un invidiabile rapporto 72/28 tra ferrovia e strada, per i traffici merci transalpini.

Alla base di questo successo, troviamo i finanziamenti dedicati all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria (24 miliardi di Franchi, pari a 21 miliardi di Euro) dedicati al New Railway Link through the Alps – NRLA e all'espansione di quattro metri del tracciato ferroviario del Tunnel del Gottardo, ma anche le politiche di disincentivazione del trasporto su strada, derivanti da restrizioni orarie e dall'introduzione di una tassa sul trasporto di merci pesanti (Heavy Goods Vehicle Charge – HGVC). Dall'inizio del 2000, i camion che utilizzano le strade svizzere pagano una tariffa proporzionale a distanza, peso e emissioni. Due terzi delle entrate legate alla tassa sul trasporto pesante (HVF/Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, LSV) sono destinate al fondo per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (Rail Infrastructure Fund – RIF), attraverso il quale vengono finanziati i progetti infrastrutturali come l'NRLA.

## **GLI OSTACOLI SULLA VIA DELL'INTEMODALITÀ: LIMITI OPERATIVI E FINANZIARI O PAURA DEL CAMBIAMENTO?**

Uno dei maggiori ostacoli, citato dai trasportatori per giustificare la scelta di non considerare l'alternativa intermodale, è l'investimento economico richiesto per dotarsi di equipaggiamento dedicato. Una flotta di veicoli pesanti utilizzata esclusivamente sul trasporto stradale è tipicamente composta da autocarri centinati, dotati cioè di un vano di carico che può essere telonato (cioè coperto da un telone mobile) o furgonato (ovvero protetto da una struttura rigida).

Nel caso degli autocarri telonati, la praticità è legata alla possibilità di rendere il piano di carico accessibile lateralmente e, in alcuni casi, dall'alto; questa possibilità permette il carico e lo scarico del mezzo attraverso muletti e carri ponte. Gli autocarri furgonati prevedono invece un accesso al carico dal lato posteriore, e possono essere eventualmente dotati di una sponda montacarichi, che permette l'accesso di un muletto per la movimentazione del carico trasportato, generalmente pallettizzato. Una possibile configurazione alternativa, utilizzata per la distribuzione urbana, prevede una sponda montacarichi idraulica, sulla quale viene spostata la merce, attraverso appositi carrelli, che possono poi essere abbassati al livello del suolo, per essere trasferiti manualmente.

Il trasporto intermodale prevede invece l'utilizzo di rimorchi portacontainer o semirimorchi dedicati.

Nel primo caso, al sistema motrice-rimorchio viene assicurata l'unità di carico intermodale (container, container-cisterna o cassa mobile), che, una volta terminata la tratta, viene sganciata e trasferita con l'ausilio di equipaggiamento dedicato (reach stacker, gru a portale o gru di banchina) sul vettore successivo (treno o nave) o direttamente a terra, sul piazzale di carico/scarico. Nel secondo caso, utilizzato nel trasporto combinato strada-ferrovia il semirimorchio viene invece sganciato dalla motrice, e caricato su appositi carri ferroviari, sui quali viaggia fino al nodo di scambio successivo, dove viene scaricato e riagganciato ad una nuova motrice che lo porta a destinazione. Il costo di un semirimorchio intermodale è di circa il 30% più alto rispetto ad un semitrailer puro stradale. A questo extra-costi bisogna poi aggiungere maggiori costi di manutenzione.

La vita utile di un semirimorchio intermodale è poi tipicamente più corta, perché esso è strutturalmente più delicato.

Un vincolo rilevante, nel confronto tra i semirimorchi stradali e i semirimorchi intermodali riguarda il cosiddetto "profilo", cioè l'altezza totale del rimorchio: mentre su strada si può circolare senza restrizioni con profili fino al P410 (4metri e 10 di altezza al carico) su ferrovia si arriva al profilo P400, ma solo su alcune linee.

Questo fattore gioca spesso un ruolo fondamentale, perché limita le possibilità di trasporto su rotaia di merce particolarmente voluminosa.

La scelta dell'equipaggiamento intermodale dipende dalla tipologia di merce trasportata (e in particolare dal rapporto Peso/volume/Valore) e dalla tipologia di trasporto (FCL - Full Container Load vs LCL - Less than full Container Load) e quindi dalla specializzazione del trasportatore: se esso mantiene una forte connotazione stradale, apprezzerà la flessibilità del semitrailer, dotato di una maggiore capacità di carico e tendenzialmente più adatto al trasporto sulla media distanza, ma caratterizzato anche da un maggiore costo di acquisto, manutenzione e gestione.

L'operatore caratterizzato da una maggiore vocazione intermodale tenderà invece a preferire container e casse mobili, che richiedono uno spazio minore, sia nella fase di trasporto in modalità ferroviaria, per la quale - a differenza dei semitrailer - non sono necessari speciali carri ribassati, utilizzati per mantenere la sagoma entro i profili permessi, sia nella fase di stoccaggio presso i terminal di origine, transito e destinazione.

## **COSTO DELL'EQUIPAGGIAMENTO INTERMODALE**

I rimorchi utilizzati per il traffico intermodale sono generalmente moduli allungabili, sui quali è possibile caricare container da venti a quarante piedi, il cui costo si aggira intorno ai 25-30.000 € per unità.

Il costo di una cassa mobile furgonata nuova si aggira tra i 10.000 e i 15.000 Euro, che salgono a 15.000-20.000 per un'unità telonata. Il costo del leasing operativo per queste unità si assesta rispettivamente a 5-7 € e 13-15 € /giorno. Il costo di un semirimorchio intermodale nuovo di lunghezza pari a 13,60 m arriva a 30-40.000 € a seconda dei materiali utilizzati (che determinano poi la tara e quindi la capacità di carico utile).

I costi di questo equipment dedicato non sono trascurabili, ma la scelta del loro utilizzo permette di accedere ad una nuova fetta di mercato (quello, appunto, del trasporto intermodale) e di far evolvere il modello di business in direzione di un utilizzo più intensivo della flotta, riducendo la distanza media di percorrenza e aumentando il numero di viaggi che ciascun veicolo può condurre.

Attraverso una corretta gestione del parco mezzi, e ad un posizionamento intelligente sul mercato, sono molti gli operatori che hanno dato nuova linfa al proprio business, specializzandosi nel servire il traffico combinato, una nicchia di mercato popolata da caricatori più evoluti e sensibili alla sostenibilità delle operazioni logistiche, e gli hub intermodali attorno ai quali si concentra il loro business

## **I LIMITI LEGATI ALLA PUNTUALITÀ DEI CARICATORI**

Nel mondo dei trasporti e della logistica si dice spesso che a comandare è la merce: sono infatti le specifiche esigenze dei caricatori ad indirizzare le scelte logistiche e, in ultima istanza, a determinare la possibilità di ricorrere a soluzioni di trasporto più o meno evolute. Nel caso dell'intermodalità, un limite concreto, ma potenzialmente superabile attraverso un'evoluzione organizzativa, è rappresentato dalla prontezza del caricatore e dalla sua capacità di rispettare finestre di consegna prestabilite.

In caso di export destinato all'imbarco, gli spedizionieri sono infatti costretti a valutare la capacità del cliente di mantenere un livello sufficientemente alto di puntualità, nel rendere disponibile la propria merce per la consegna. L'organizzazione del trasporto prevede infatti il booking di uno slot sulla nave e, in caso di consegna intermodale, il rispetto di una finestra utile per il caricamento sul treno, che porterà il carico all'imbarco. L'alternativa stradale, talvolta più costosa, e sicuramente meno "green", talvolta viene scartata proprio per permettere un certo margine di manovra al cliente, e accomodare più facilmente eventuali ritardi e slittamenti della consegna, compensati dalla flessibilità del vettore stradale, che può viaggiare immediatamente e direttamente, anche in orari notturni, verso il porto scelto per l'esportazione.

## **IL RUOLO DELL'OPINIONE PUBBLICA, DELLA RESPONSABILITÀ SOCIALE DELLE IMPRESE E DEI DECISORI POLITICI**

La crescente attenzione ai temi della sostenibilità, intesa non soltanto come attenzione ai temi ambientali, ma come approccio di lungo periodo allo sviluppo economico e sociale, rende necessaria un'accelerazione del cambiamento in atto, anche negli altri Paesi europei. Come evidenziato all'inizio di questo report, il settore del trasporto è responsabile di una quota considerevole di emissioni ed esternalità negative, ma è allo stesso tempo uno dei pilastri dello sviluppo economico, ed un elemento fondamentale dell'economia di scambio, che garantisce benessere e sviluppo a tutto il continente europeo. Per questo motivo occorre considerare la sfida legata all'evoluzione del sistema come un'opportunità irrinunciabile, concreta e alla portata dei governi, degli operatori e dei trasportatori più lungimiranti.

Per i decisori politici nazionali e comunitari, diventa fondamentale aprire un dialogo costruttivo con il mondo dell'industria, i rappresentanti delle imprese di autotrasporto e il mondo della logistica, con particolare attenzione alle istanze degli operatori intermodali, che già oggi sono impegnati nello sviluppo commerciale di alternative ferroviarie. Alla politica spetta il compito di stimolare un dibattito serio e fattuale, sulla necessità di perseguire un sostanziale sviluppo infrastrutturale; parallelamente, occorre introdurre i giusti incentivi per orientare gli investimenti verso le modalità di trasporto più sostenibili, rendendo sempre più competitive le soluzioni che riducono la congestione stradale, l'inquinamento e le esternalità negative legate all'abuso della modalità stradale.

Tra gli incentivi indiretti e gli interventi di rapida attuazione rientrano ad esempio le agevolazioni dedicate in maniera specifica all'acquisto di mezzi dedicati all'intermodalità, l'estensione delle fasce orarie di circolazione anche ai weekend per i mezzi in transito da e verso i terminal intermodali, e la semplificazione nella gestione documentale delle unità di carico che comportano un superamento delle 44 tonnellate su strada, attualmente assimilate in tutto e per tutto ai trasporti eccezionali, per i quali sono necessari permessi speciali, scorte dedicate e notifiche del percorso del carico.

Ai trasportatori spetta la responsabilità di valutare con la dovuta lungimiranza la sostenibilità del modello di trasporto proposto al mercato, rifiutando pratiche come il dumping sociale e il taglio dei costi legati alla sicurezza delle operazioni e ad una corretta gestione della flotta e del personale. Superare la sola competizione al ribasso, specializzandosi nel servire nicchie di mercato sensibili ai temi dell'innovazione, dell'efficienza energetica e della qualità del servizio, può rappresentare una strategia vincente per assicurare la crescita nel medio e lungo periodo.

Nel fare questo, le imprese non possono però essere lasciate sole: occorre supportarle facendo maturare, tra i clienti e i consumatori finali, una maggiore consapevolezza dei rischi legati a compromessi eccessivi legati alla ricerca del prezzo più basso possibile, all'aspettativa di consegne sempre più veloci e "a costo zero".

Per informazioni e domande:  
[infocs@contshipitalia.com](mailto:infocs@contshipitalia.com)



---

**1969 2019**  
**#contship50years**

[www.contshipitalia.com](http://www.contshipitalia.com)

