

## Ultimo miglio, nuove proposte al Move.App Expo di Milano

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2015</div> <div id = "day">14</div><div id = "month">Ottobre</div></div>

---

### Retrofit elettrico per l'ultimo miglio e abolizione del conto proprio nel trasporto merci su gomma

, queste le due principali proposte emerse ieri pomeriggio, 13 ottobre, nel corso della tavola rotonda "Ottimizzare la catena dei trasporti in Italia. Soluzioni vantaggiose e prospettive di sviluppo nel mercato europeo", organizzata da Assotrasporti con il Centro Ricerca Trasporti dell'Università di Genova.



Il convegno si è svolto nell'ambito dell'evento internazionale Move.App Expo, l'appuntamento annuale dedicato alle politiche per la mobilità, i trasporti e la logistica che da tre anni porta a Milano i più illustri operatori, esperti e rappresentanti istituzionali del settore.

Ogni anno la tavola rotonda coordinata dal Presidente di Assotrasporti **Secondo Sandiano** si configura come un'importante occasione di incontro e confronto, da cui emergono importanti proposte legislative e operative di rilancio del settore.

Lo scorso anno l'**On. Ivan Catalano** presentò in anteprima la sua proposta di legge sulla camera di compensazione dei trasporti, volta a ridurre i costi dell'autotrasporto grazie alla compensazione multilaterale, capace di generare un circolo virtuoso tale da aumentare la liquidità del settore.

Quest'anno è stata la volta del retrofit elettrico, proposto ancora una volta dall'**On. Catalano**, e dell'abolizione dell'autotrasporto in conto proprio, richiesta da Assotrasporti. Ancora l'autotrasporto protagonista, insomma, in una tavola rotonda dedicata all'intermodalità. D'altra parte, come ha ben evidenziato l'**On. Brando Benifei**, europarlamentare, "un discorso sull'intermodalità - prioritario, ma ancora privo delle necessarie risorse a livello comunitario - non può prescindere da un quadro generale sull'evoluzione delle diverse modalità di trasporto coinvolte".

Anche il Presidente UIRNet **Rodolfo De Dominicis** ha focalizzato l'attenzione sull'autotrasporto, in quanto anello debole, ma cruciale, nella catena logistica del nostro Paese. Per questo è l'autotrasportatore il principale cliente di UIRNet, il soggetto pubblico chiamato a realizzare la piattaforma telematica che gestirà la rete logistica nazionale, con l'obiettivo di incrementare l'efficienza e la competitività del sistema trasportistico italiano.

La piattaforma logistica nazionale (PLN), assicura **De Dominicis**, contrasterà le inefficienze di sistema, graduandone i flussi e i servizi per abbreviare i tempi di attesa al carico e allo scarico merci e i ritorni a vuoto dei vettori.

Il cronoprogramma operativo? A giugno 2016 verrà assegnata la gestione ventennale della piattaforma. Dopodiché sarà gratuita per i primi due anni di operatività, mentre dal terzo anno sarà a pagamento per i nodi di interscambio della rete (porti e interporti) e volontaria per i vettori, che sceglieranno se aderire al sistema, senza obbligo, per non caricarli di ulteriori oneri. Se pagheranno l'accesso al sistema, godranno di un "effetto telepass", che garantirà loro una maggior velocità nelle operazioni di carico e scarico.

Sulle polemiche sorte nelle ultime settimane circa l'incompatibilità di uno dei soggetti chiamati a gestire la piattaforma di UIRNet, **De Dominicis** ha dichiarato di essere in attesa di un parere al riguardo dell'Antitrust (motivo per cui anche il Ministero dei trasporti non ha dato risposta puntuale alle interrogazioni parlamentari dei Deputati

**Catalano**

e

**De Lorenzis**

dedicate a UIRNet).

**De Dominicis**

ha assicurato che, se le problematiche legali del Presidente di una delle società che gestiranno la piattaforma dovessero persistere, saranno presi i provvedimenti conseguenti, compresa l'esclusione dell'azienda dalla gestione della PLN.

Quel che è certo, secondo **De Dominicis**, è che "UIRNet dovrà diventare una piattaforma da mercato: non può pensare di mantenersi con la fiscalità generale". Altra certezza, UIRNet si integrerà con una serie di servizi esterni alla piattaforma.

Per questo **De Dominicis** ha accolto con favore l'invito dell'**On. Catalano**, suggerito dal Presidente Assotrasporti, di abbinare piattaforma UIRNet e camera di compensazione, entrambe improntate ad efficienza e risparmio.

L'**On. Ivan Catalano**, come anticipato, ha poi illustrato la sua nuova proposta per la logistica distributiva in città: l'espansione in Italia della riconversione elettrica dei veicoli circolanti, mediante sostituzione del motore a combustione con un motore elettrico.

“Già oggi - ha precisato l’**On. Catalano** - è possibile operare artigianalmente una simile sostituzione, ma l’impossibilità di riomologare in Italia i veicoli retrofittati costringe i proprietari a trasferirli in altri Paesi UE, dove esistono soggetti privati autorizzati a omologare tali veicoli, e riportarli poi in Italia”.

Dal 2012 è prevista nel nostro Paese la possibilità di riqualificare un veicolo a motore termico in elettrico, ma la normativa è così astratta da restare inattuabile. Soltanto nel febbraio scorso il Ministero dei trasporti ha predisposto l’atteso Decreto attuativo, contenente disposizioni più dettagliate.

“Attendiamo solo la pubblicazione del Decreto”, ha dichiarato **Gaetano La Legname**, imprenditore del trasporto e assistente parlamentare dell’

### **On. Catalano**

. A quel punto “crediamo di poter sviluppare un mercato totalmente nuovo, e all’avanguardia in Europa, per il retrofit elettrico dei veicoli circolanti”.

Fra le possibilità prospettate, la nascita di una rete di autoriparatori su tutto il territorio nazionale, specializzata per questa fattispecie veicolare, e l’avvio di una rete di distributori di carburanti per la ricarica dei mezzi elettrici. Soprattutto, crescerà il mercato dei veicoli a zero emissioni, utilizzabili ad esempio nella distribuzione delle merci nei centri urbani: si darà così impulso all’autotrasporto merci in conto terzi, disincentivando il meno efficiente conto proprio, a cominciare dai viaggi dell’“ultimo miglio”.

Sul punto, il moderatore **Sandiano** ha presentato la rivoluzionaria proposta Assotrasporti di abolire il trasporto in conto proprio, responsabili di inutili viaggi di ritorno a vuoto, dispendiosi e controproducenti, oltre che meno sicuri e professionali dei trasporti in conto terzi.

Sul tema del trasporto merci in città, è intervenuto il Presidente del Consorzio Logistica e RAEE, **Fabio Amici**, il quale ha tracciato una nuova, interessante prospettiva dell’ultimo miglio, da interpretare non solo come consegna delle merci al cliente finale in città, ma anche come contestuale ritiro dell’usato. Tra i servizi che il suo Consorzio offre, vi è appunto quello di raccogliere rifiuti riutilizzabili, per ridare loro nuova vita. “Si pensi agli oli da cucina esausti, trasformabili in biodiesel”, ha ricordato Amici.

Un’altra proposta di interesse per la logistica dell’ultimo miglio è giunta dall’amministratore delegato di I-Tel, **Domenico Mezzapesa**. Si tratta di [Sm@rtAgor](#), piattaforma di comunicazione multicanale già impiegata oggi in diversi ambiti, fra cui quello aeroportuale, dove consente di operare un monitoraggio circa l’arrivo, la presenza in tempo reale e la partenza di automezzi o aeromobili entro spazi predefiniti. Il tutto per una gestione automatizzata di traffico e parcheggi.

Una simile tecnologia potrebbe applicarsi anche alla logistica delle merci, allo scopo di ottimizzare le operazioni di carico e scarico nei nodi di interscambio.

Altri importanti spunti di riflessione per l’ottimizzazione della catena trasportistica giungono dalla caporedattrice di Logistica Management, **Cecilia Biondi**, la quale porta all’attenzione della sala alcuni esempi di buona gestione logistica. A cominciare dall’“Autostrada Viaggiante” delle ferrovie austriache, che parte da Trieste: qui è l’intero veicolo a salire sul treno, non solo il carico, e gli autisti viaggiano insieme in carrozza letto. Tuttavia, ricorda

### **Biondi**

, le compagnie ferroviarie stanno puntando su soluzioni per il trasporto del solo carico: più efficiente, anche se più complesso e costoso per i vettori.

Ciò che **Biondi** propone è di dirigere diversamente i contributi pubblici all’autotrasporto in Italia, indirizzandoli ad esempio sull’acquisto di veicoli adatti all’intermodalità ferroviaria.

Senza dubbio, un grande ostacolo al trasporto intermodale consiste nella mancanza di fondi comunitari dedicati. Come ha ricordato l'**On. Benifei**, "permane un problema di scarsità di risorse dedicate al trasporto combinato a livello di Unione europea e dovremo verificare se il piano Junker riuscirà a dare un impulso significativo agli investimenti in questo settore". Infine, un filone spesso emerso nella discussione è quello della sicurezza delle merci, degli operatori e dei cittadini.

Secondo **Giuliano Latuga**, Direttore responsabile di IM - ISOMotori, la sicurezza nella catena logistica delle merci è strettamente legata alle problematiche della sicurezza stradale. Da qui la proposta di Latuga di organizzare un Salone nazionale della sicurezza stradale per promuovere sul territorio nazionale la cultura della sicurezza stradale, coinvolgere il mondo istituzionale e raggiungere, entro il prossimo decennio, l'obiettivo "Zero vittime" sulle nostre strade.

Altri rischi alla sicurezza nel trasporto vengono dal cabotaggio illegale, contro cui punta il dito **D e Dominicis**

: "Solo da Bari entrano 200.000 camion che circolano sul territorio italiano, pur non essendo in regola, a discapito dei nostri vettori in regola, completamente fuori mercato".

Come confermato dal Presidente Assotrasporti **Sandiano**, si tratta di camion fuori legge, con pneumatici consumati, freni non funzionanti, mancate revisioni, assicurazioni inesistenti o con garanzie diverse da quelle richieste in Italia, che non vengono sottoposti ad alcun controllo.

Se anche, come annunciato da **De Dominicis**, con la piattaforma logistica nazionale operativa, i veicoli extra UE saranno dotati obbligatoriamente alla frontiera di uno strumento che ne consentirà la tracciabilità in Italia, i controlli delle Forze dell'ordine su questi mezzi saranno molto spesso inutili, in assenza di normative stringenti anche per gli stranieri, armonizzate a livello comunitario.

"Buchi" normativi e inesattezze legislative, d'altra parte, sono all'ordine del giorno in Italia. Il moderatore **Sandiano** richiama la questione del certificato di assicurazione obbligatorio a bordo veicolo, sebbene il tagliando sia stato dematerializzato e chiede all'**On.**

**Catalano**

di intervenire in sede parlamentare per risolverla. □

(Fonte: Ufficio stampa [Assotrasporti](#) )

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata



## Ultimo miglio, nuove proposte al Move.App Expo di Milano

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2015</div> <div id = "day">14</div><div id = "month">Ottobre</div></div>

---

