



FALSA PARTENZA

Il decreto legge sui semirimorchi lunghi contiene un errore e manca il regolamento attuativo, rallentando la liberalizzazione degli autoarticolati Diciotto. Il mercato attende di immatricolare i nuovi veicoli, che interessano anche i costruttori stranieri

Semirimorchi lunghi al via e subito fermi: il Decreto legislativo 121/2021, convertito in legge, estende la lunghezza massima degli autoarticolati a 18,75 metri, aggiungendo fra l'altro di 75 cm la misura oggetto della sperimentazione su combinazioni da 18 m. Per la produzione e l'omologazione si deve attendere la modifica del regolamento d'attuazione del codice della strada. Occorre modificare la "quota b" di abbinamento tra trattore e semirimorchio (distanza tra perno ralla e

testata posteriore del trainato), portando-la dagli attuali 12 m a 13,5 m, limite massimo entro il quale è possibile rispettare la lunghezza di carico massima per i semirimorchi standard stabilita dalla direttiva europea 96/53/CE che regola i parametri costruttivi. Inoltre, l'inciso sulla "idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare", contiene una definizione che non corrisponde ad alcun obbligo omologativo e costruttivo certificabile, risultando inapplicabile.

I costruttori nazionali, per bocca del presidente del gruppo Rimorchi Anfia, Andrea Zambon Bertoja, esprimono comunque soddisfazione: "L'autorizzazione alla circolazione nazionale di complessi veicolari a 18 m è un'importante opportunità per ottimizzare i flussi logistici a lungo raggio e per affrontare la sfida della decarbonizzazione, visti i significativi impatti evidenziati dalla sperimentazione da noi patrocinata. Rappresenta, inoltre, un'occasione di mercato per i produttori di rimorchi e semirimorchi, che potranno soddisfare le richie-

PROGETTO AEROFLEX
IL FUTURO APPLICABILE

Si è conclusa a inizio autunno la sperimentazione degli Aeroflex, combinazioni EMS ottimizzate dal punto di vista dell'efficienza energetica e della sicurezza stradale. I veicoli sperimentali hanno raccolto dati derivanti dall'applicazione di tecnologie allo stato dell'arte. Tra queste la principale è stata la motorizzazione elettrica di assi dei veicoli rimorchiati (uno ZF sul dolly prodotto dalla Van Eck e quello finale

del semirimorchio Schmitz, fornito da Bosch). Tutti i sistemi elettronici di bordo che sovrintendono la gestione della catena cinematica lavorano su una rete a standard automotive ethernet, mentre per l'aerodinamica sono stati applicati gli stessi criteri e dispositivi del progetto Transformers (minigonone e centine regolabili). Al progetto hanno partecipato anche DAF, Iveco, MAN, Michelin, Scania e istituti universitari.



ste pervenute durante la sperimentazione dal mondo dell'autotrasporto, molto propenso all'acquisto dei mezzi allungati per le potenziali efficienze d'esercizio, realizzabili in sicurezza. Occorre ora accelerare la modifica del regolamento di attuazione del codice della strada, così da poter produrre ed omologare i nostri mezzi". Rimane il fatto che i due principali Paesi che hanno ammesso le nuove lunghezze non abbiano armonizzato le misure: 18,75 m per l'Italia (che ha sperimentato combinazioni da 18 m, su cui si orienteranno i costruttori) e 17,80 per la Germania. La misura italiana parificherebbe gli autoarticolati agli autotreni; quella tedesca è giustificata dalla volontà di usare veicoli con tridem standard ed assi fissi, mentre i veicoli italiani avranno l'ultimo asse più distanziato e sterzante. Questo complica i giochi di eventuali accordi transfrontalieri per i superlunghi, non facili da raggiungere perché dovrebbero coinvolgere anche l'Austria

I PRODUTTORI SONO PRONTI

In linea con il pensiero del loro presidente anche i costruttori nazionali di rimorchi e semirimorchi: "Innanzitutto ci attendiamo

una sollecita correzione del testo, indipendentemente dalla formula che il legislatore vorrà scegliere", ci ha dichiarato Marco Tonucci, presidente della Omar Rimorchi, che rileva come l'azienda sia pronta per partire con una commessa di un grande allestire di isotermici, fermata dall'errore. "Il nostro impianto, completato da poco", ci ha detto, "è stato dimensionato per produrre semirimorchi da 15,20 m (quelli per le combinazioni del Progetto Diciotto, ndr); preferiamo sfruttare tutta la lunghezza concessa dalla legge perché, specie sui furgonati, i 20 cm in più rispetto ai 15 m sufficienti per 37 europallet permettono una migliore movimentazione interna".

FLESSIBILITÀ PER L'EXPORT

Tonucci vede interesse nei centinati, nei furgonati e nel trasporto a temperatura controllata: "Le nuove misure potrebbero riguardare il 10% del nostro immatricolato". Vede il campo ideale nei trasporti nazionali a lungo raggio, mentre i 20 cm in meno ammessi dalla Germania non sono un problema: "Siamo pronti anche a realizzare semirimorchi più corti se il mercato export li richiedesse", ha dichiarato.

"I settori più interessati al Diciotto", ci ha detto invece Andrea Menci, responsabile vendite, export e comunicazione del gruppo di famiglia, "sono i centinati e i piani mobili. Prevediamo che il prossimo anno le richieste si mantengano intorno all'1% delle nostre vendite". Ancora pochi perché, prosegue, "la limitazione al traffico nazionale potrebbe a sua volta limitare gli acquisti di chi percorre rotte internazionali, ma l'obiettivo è che per il traffico nazionale le combinazioni diventino la normalità". L'azienda è pronta alla produzione; i primi a uscire in lungo saranno i centinati Zorzi Mercurio; per i piani mobili Menci c'è un problema logistico, comunque non insormontabile: "Al contrario degli elementi del centinato", spiega ancora Menci, "le doghe non possono essere realizzate in due tronconi, e quindi ci serve un semirimorchio lungo per l'approvvigionamento".

L'AUTOTRASPORTATORE CONVINTO

"Siamo molto soddisfatti di questa scelta sostenibile sia economicamente sia ecologicamente", ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet, pioniere nell'impiego dei superlunghi, "che riteniamo interessante per quei settori che come l'automotive non saturano la portata degli autoarticolati ma ne sfruttano appieno il volume; per questo abbiamo in previsione diversi ordini. Quanto agli allestimenti, saranno soprattutto centinati e furgonati e, marginalmente, isotermici. Ho avuto modo di osservare anche l'interesse al nuovo segmento dei principali costruttori stranieri presenti in Italia". A confermare l'orientamento Michele Mastagni, managing director Kögel Italia: "La riteniamo un'eccellente opportunità nonostante l'errore in partenza e siamo pronti a vendere il centinato Curtainsider e il furgonato Box che già proponiamo in Germania". Modelli identici a quelli d'Ultralpe anche per Krone: il responsabile commerciale dell'importatore Realtrailer Roberto Orlando rileva interesse soprattutto per centinati e frigoriferi, ma non si sbilancia sulle quote di mercato dei superlunghi.

Restano le opinioni contrarie di alcune associazioni dell'autotrasporto, che negli scorsi mesi avevano obiettato come già il passaggio dai semirimorchi a 13,6 metri non avesse portato vantaggi economici maggiori agli operatori.