

Negli ultimi dieci anni lo Stato ha perso 105 milioni di euro di mancato gettito fiscale, i costruttori circa un miliardo e mezzo di fatturato e l'occupazione del settore ha visto **perdere 135.000 posti di lavoro**, senza contare l'indotto. Un **numero impressionante di piccole imprese ha chiuso i battenti** e una quantità non indifferente di aziende medio grandi è stata delocalizzata.

Tra le cause principali, la pressione fiscale, i costi di gestione (in primo luogo carburanti e lavoro) l'arretratezza infrastrutturale e dei servizi, e la complessità della burocrazia.

Dal settore del trasporto in Italia emergono **dati non incoraggianti anche sul piano della sicurezza degli impatti per l'ambiente**: il parco circolante italiano è tra i più vecchi d'Europa (età media di 13,5 anni), il 63,1% dei veicoli >3,5t è ante Euro IV (pari a 418.500 veicoli). Solo il 12,4% del parco circolante è rappresentato da veicoli Euro VI (pari a 82.300 veicoli): con questo *trend* ci vorranno 17 anni per sostituire tutti i veicoli che non rispettano gli attuali standard di base in materia di sicurezza ed emissioni. Basti pensare che attualmente soltanto l'11,9% dei veicoli è dotato dei dispositivi di sicurezza, obbligatori dal 1° novembre 2015 (frenata autonoma emergenza e mantenimento corsia).

In questo scenario, nonostante le innumerevoli richieste da parte di ANFIA, FEDERAUTO e UNRAE e di tutto il settore dei trasporti di avere maggiore attenzione e una politica del trasporto e della logistica che garantisca misure strutturali per assicurare il rinnovo del parco circolante:

- **non è stata approvata la proposta**, presentata nel corso dell'esame della Legge di Bilancio 2019, **intesa a creare il fondo di 50 milioni destinati ad incentivare la rottamazione dei veicoli più datati**, nonostante si trattasse di un importo relativamente modesto, era pur sempre un segnale di attenzione nei confronti del settore;
- il **Superammortamento**, strumento molto utile per incentivare il rinnovo del parco dei mezzi strumentali alle attività produttive e commerciali, **non è stato rinnovato**;
- **i veicoli industriali non vengono presi in considerazione nell'Iperammortamento**, nonostante l'alto livello di innovazione tecnologica a bordo, sia in termini di automazione che di connettività;
- **non si è ancora avviato l'iter approvativo dei Decreti Attuativi necessari a ripartire il nuovo Fondo Autotrasporto stanziato dalla Legge di Bilancio 2019, ridotto a poco meno di 350 milioni**;
- conseguentemente, **non è stato fatto ancora nulla per il rinnovo del Fondo Investimenti riservato al rinnovo del parco circolante dei mezzi industriali**.

Nel merito, riteniamo indispensabile che:

- Siano rapidamente adottati **i decreti attuativi** per il riparto del Fondo complessivo

La previsione di stanziamento per il Fondo Investimenti finalizzato al rinnovo del parco sia incrementato rispetto allo scorso anno, tenendo conto che le domande di sostegno presentate negli anni precedenti hanno sistematicamente superato gli stanziamenti.

Tali indicazioni evidenziano come la domanda di veicoli nuovi e più performanti in termini di sicurezza e sostenibilità esiste, e l'importanza che essa vada sostenuta in modo serio e strutturato.

Serve accelerare un processo di stabilizzazione **del sistema**, causata **dall'assenza di misure strategiche e di investimenti**, al fine di permettere alle **aziende di trasporto italiane di poter essere all'altezza di uno scenario europeo sempre maggiormente competitivo**.

Si tratta, nel contempo, di attivare misure che in altri Paesi sono già consolidate per incentivare il rinnovo del parco veicoli nell'ottica di sostenibilità ambientale e sicurezza. In Francia, per esempio, si realizzano sistemi di premialità fiscale per chi acquista veicoli a basso impatto ambientale, in Germania si offrono due anni di esenzione dal pedaggio sulle autostrade (sistema MAUT) per chi transita con i veicoli ad alimentazione alternativa e ad alta innovazione tecnologica. Al tempo stesso sia in Spagna che in Germania sono in vigore specifiche agevolazioni per chi acquista veicoli di ultima generazione, rottamando i veicoli ante Euro VI con sostanziali fondi dedicati.

In Italia, invece, il 2019 non lascia sperare per ora in alcun miglioramento. Questa flessione, all'interno di uno scenario economico rivisto al ribasso, mette in allarme il comparto, anche dal punto di vista dell'occupazione complessiva.

Alla luce di tutto questo, le Associazioni rappresentanti la filiera industriale e commerciale dei veicoli pesanti rivolgono un appello al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti chiedendo un incontro immediato per:

- definire al più presto una **politica che garantisca lo sviluppo efficiente, sicuro e sostenibile dell'autotrasporto in Italia**
- delineare un **piano di sviluppo** che comporti **l'uso integrato delle diverse soluzioni di logistica e relative modalità di trasporto**

E' importante adesso che si passi ai fatti: l'autotrasporto italiano non ha bisogno di continue promesse e false speranze ma di **azioni strutturate e concrete e misure su base continuativa.**

L'auspicio è che tutto il settore, unito, si attivi per supportare queste istanze che riteniamo siano fondamentali per il settore trasporti e per il sistema paese.

© riproduzione riservata
pubblicato il 6 / 02 / 2019