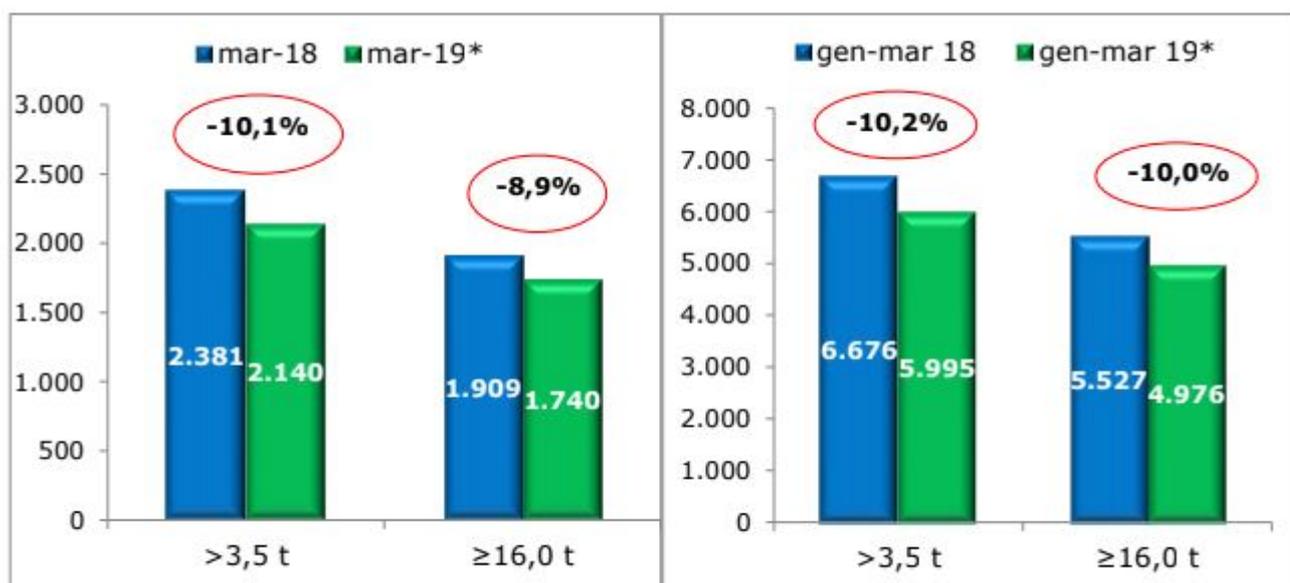


Cominciano ad apparire evidenti nei dati di mercato i danni provocati dalla completa assenza di strategia politica nei confronti dell'autotrasporto. Continua infatti il trend negativo già iniziato negli ultimi mesi dello scorso anno per le immatricolazioni dei veicoli industriali con massa totale a terra superiore alle 3,5 t: secondo le stime elaborate dal Centro Studi e Statistiche dell'UNRAE, sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche nel marzo 2019 si registra infatti un calo importante, con -10,1% rispetto allo stesso mese del 2018 (2.140 unità immatricolate contro 2.381).

Stime altrettanto negative si hanno per il comparto dei veicoli pesanti, con massa totale a terra uguale o superiore a 16 t, che ha fatto registrare nel mese di marzo 2019 una perdita dell'8,9% rispetto allo stesso mese del 2018 (1.740 unità immatricolate contro 1.909).

Il primo trimestre archivia una flessione del 10,2% per i veicoli superiori alle 3,5 t (con 5.995 immatricolazioni, rispetto alle 6.676 del gennaio-marzo 2018). Il comparto dei veicoli con massa totale a terra uguale o superiore a 16 t (pesanti) segna nei primi 3 mesi dell'anno un calo del 10% (4.976 unità rispetto a 5.527).



\* Proiezioni Centro Studi e Statistiche UNRAE su dati del CED Min. Trasporti al 31.03.2019

*"E' da oltre trent'anni - commenta **Franco Fenoglio, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, l'Associazione delle Case estere** - che chi governa questo Paese non riesce a definire una strategia di sviluppo dell'autotrasporto sostenuta da interventi*

*strutturali, per dare concreto impulso al settore". "Neppure l'attuale Governo sta dimostrando attenzione per il settore e questo si manifesta tragicamente in una serie di dati negativi, che vanno dalla perdita di traffico internazionale delle imprese italiane (ridotto a meno del 24%) alla scomparsa di migliaia di piccole e medie imprese (secondo l'ultima revisione effettuata, oltre 20.000 non avrebbero più le condizioni per restare nell'Albo), mentre quelle di maggiore dimensione hanno trasferito in tutto o in parte la loro attività in Paesi esteri. L'autotrasporto italiano non regge la concorrenza dei competitori europei, portata anche all'interno del mercato nazionale attraverso la pratica del cosiddetto cabotaggio".*

*"Che un settore strategicamente importante - continua Fenoglio - finisca in condizioni di estrema debolezza nell'arena europea sembra non preoccupare nessuno. Se in trent'anni la scelta di destinare le risorse messe a disposizione dell'autotrasporto ad una serie di interventi a pioggia, nell'inutile tentativo di garantire la sopravvivenza di tutti, ha portato ai risultati sconfortanti che oggi vediamo, per quale perversa ragione non si vuole prenderne atto e cambiare rotta per fare scelte di sviluppo vincenti?"*

*"Guardiamo quindi con estrema preoccupazione all'ennesimo taglio dei fondi per gli investimenti in favore di altre misure non inquadrabili in nessuna strategia di sviluppo produttivo del settore - conclude Fenoglio - soprattutto se consideriamo che siamo ormai prossimi alla fine del periodo previsto per la presentazione delle domande a valere sui finanziamenti per i fondi 2018, e ancora non vediamo neppure il Decreto ministeriale di riparto delle risorse per il 2019, al quale dovrà poi seguire quello dirigenziale per la destinazione dei fondi per gli investimenti alle diverse categorie di veicoli finanziabili. Gli operatori sono, inoltre, scoraggiati dal fatto che i rimborsi alle aziende, che hanno regolarmente presentato le domande, vengono concessi con molto ritardo e spesso per importi minori rispetto alle indicazioni dei Decreti di riparto. Pensiamo quindi che - in queste condizioni - le promesse di ulteriori fondi destinati all'acquisto di veicoli per il trasporto di merci abbiano ben poche possibilità di tradursi in disponibilità effettiva di risorse".*