

Il Centro Studi e Statistiche di UNRAE, l'Associazione delle Case estere, ha elaborato - sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - una stima del mercato dei rimorchi e semirimorchi con massa totale a terra superiore a 3,5t che per il mese di dicembre 2020 denuncia una condizione di stabilità rispetto al dicembre 2019, facendo registrare +0,8% (1.066 unità immatricolate contro 1.058).

Questa stima porta il dato consolidato dell'intero 2020 ad una perdita del 21,2% rispetto al 2019, con 11.356 unità immatricolate contro 14.406.

"In caduta pressoché costante dal gennaio 2019 - commenta Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE - il mercato dei rimorchiati avrebbe comunque consegnato un altro anno negativo, visto che il 2019 aveva chiuso a -7,1% sul 2018. La situazione indotta dalla crisi sanitaria mondiale ha accentuato la debolezza del comparto aggravandone ulteriormente i risultati: il 2020 chiude infatti con una perdita a due cifre. Un - 21,2% che mette ancora di più a nudo la forte elasticità della domanda e quindi la dipendenza delle immatricolazioni dalla disponibilità di sostegni agli investimenti degli autotrasportatori italiani".

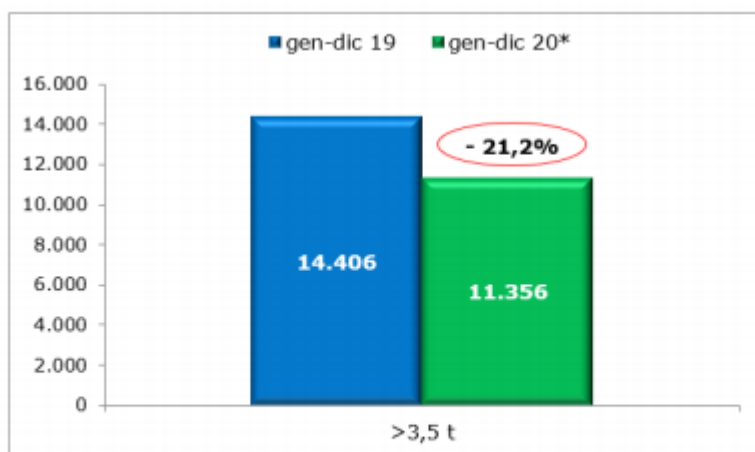
"La discontinuità nei periodi di finanziamento condiziona sensibilmente i risultati del mercato dei rimorchiati - osserva Paolo A. Starace - rallentando, anche in questo comparto, la transizione verso una mobilità delle merci sempre più attenta alla sostenibilità ambientale. Questa spinta green si concretizza, per i trainati, attraverso contributi indirizzati soltanto alle unità allestite per i trasporti intermodali, dove da qualche tempo si riscontrano - tra l'altro - difficoltà ad utilizzare tutti i fondi disponibili. Per questo riteniamo che sia giunto il tempo di correggere questa miopia. Anche i veicoli trainati possono fornire notevoli contributi al risparmio energetico, e quindi alla sostenibilità ambientale del trasporto merci, nonché alla sicurezza della circolazione, attraverso una serie di accorgimenti costruttivi e allestimenti specifici che i costruttori di rimorchi e semirimorchi sono oggi in grado di fornire sui prodotti di ultima generazione. Non è dunque sufficiente limitarsi a spingere lo shift modale verso il ferro per aumentare la sostenibilità complessiva del trasporto".

"Un altro settore che merita l'attenzione del decisore politico in termini di sostegno - sottolinea ancora Paolo A. Starace - è quello degli allestimenti che equipaggiano autoveicoli e rimorchi destinati al trasporto specifico, quale quello dei generi alimentari in temperatura controllata o delle materie pericolose.

Gioverebbe poter contare su incentivi che favoriscano l'impiego di motorizzazioni alternative anche su quegli allestimenti che necessitano di fonti autonome di energia a veicolo fermo, come impianti frigoriferi o sistemi di sollevamento. Con riferimento ai veicoli

rimorchiati e agli allestimenti vorrei infine ricordare che da troppo tempo ormai siamo in attesa da parte delle Amministrazioni Pubbliche di dati specifici e organizzati che consentano di poter leggere con cognizione di causa le caratteristiche dei diversi segmenti di questo comparto. Una lacuna che evidentemente mal si concilia con la specificità che le auspicate sovvenzioni richiederebbero per essere davvero efficaci e rispondere alle reali esigenze del comparto.

UNRAE, grazie alle sue competenze e professionalità, si rende sin d'ora disponibile a supportare le Istituzioni affinché, nell'interesse comune, dette lacune possano essere sanate quanto prima".



* Proiezioni Centro Studi e Statistiche UNRAE su dati del CED Min. Trasporti al 31.12.2020

© riproduzione riservata pubblicato il 25 / 01 / 2021