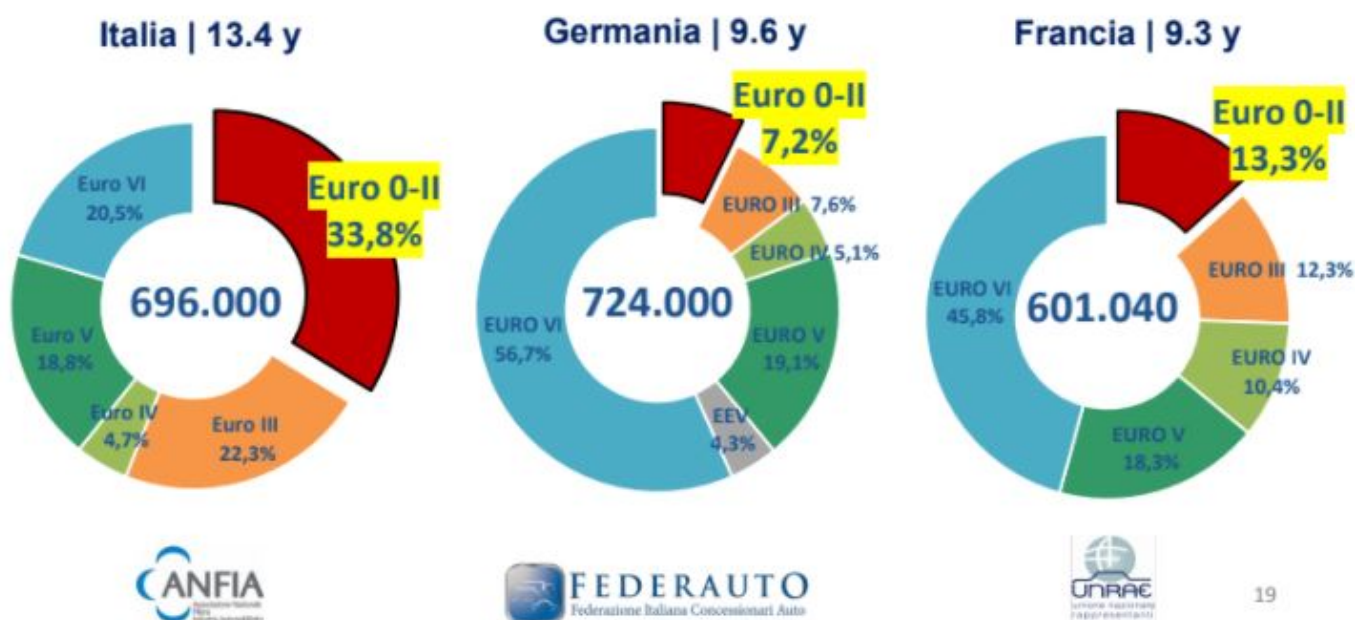


Il parco circolante dei veicoli industriali in Italia sfiora i 700.000 veicoli con ptt maggiore di 3,5 tonnellate ed è tra i più vecchi in Europa, con un'età media di 13,4 anni e il 56% dei mezzi rispondenti alle Direttive di emissione ante Euro IV, percentuale che scende al 45,5% per i veicoli pesanti (superiori o uguali a 16 t), che presentano un'età media di 11,5 anni.

Anche se le immatricolazioni in 13 anni si sono ridotte di oltre il 40%, passando da 35.442 unità nel 2007 a 20.256 veicoli venduti nel 2020, quello dei veicoli industriali rimane un settore strategico per l'economia nazionale, come evidenziato dall'aumento dei volumi trasportati durante il lockdown pandemico e, come tale, va sostenuto con interventi mirati allo svecchiamento del parco circolante e a rendere più sicuro e sostenibile il trasporto su gomma.

Con questi obiettivi, ANFIA, FEDERAUTO e UNRAE hanno proposto, in una Conferenza Stampa congiunta, una "Roadmap per il rilancio del trasporto merci", un programma di interventi per abilitare il settore alla transizione energetica e a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ed efficienza necessari per garantire la salute e la competitività del comparto.

Il confronto con i Major Market sul circolante EURO 0 - I - II > 3,5 t



Tra le misure mirate a contribuire alla decarbonizzazione del trasporto merci, le Associazioni chiedono interventi per disincentivare l'utilizzo dei veicoli più inquinanti, per esempio con una maggiorazione del costo per il passaggio di proprietà, e con l'azzeramento del rimborso dei pedaggi stradali e delle accise per i mezzi ante Euro IV, oltre all'entrata in

vigore della **revisione annuale obbligatoria, anche presso officine private**, che attende ormai da tempo l’emanazione dei decreti attuativi.

Il sistema di revisione veicoli annuale Italia vs Regno Unito

| |  |  |
|--|--|---|
|  N° centri | c.ca. 8.000 | c.ca. 23.000 |
|  ISPEZIONI DI SICUREZZA INTERMEDIE | Nessuna | Ogni 6 settimane. In caso di negligenza -> sanzione con ritiro della Good Vehicle Operator License. |
|  CENTRI AUTORIZZATI | Competenza UMC | Centri specializzati o officine abilitate alla revisione. |
|  REQUISITI PER AUTORIZZAZIONE | <ul style="list-style-type: none"> ✓ PROFESSIONALITÀ ✓ ADEGUATEZZÀ ✓ CAPACITÀ FINANZIARIA | <ul style="list-style-type: none"> ✓ PROFESSIONALITÀ ✓ ADEGUATEZZÀ |





18

Sul fronte delle motorizzazioni, è indispensabile continuare a investire sui bio-carburanti e su un parallelo sviluppo delle infrastrutture per le alimentazioni alternative, per procedere verso sistemi di propulsione a emissioni tendenti allo zero, come i veicoli elettrici e quelli a biometano, in attesa della diffusione dell'idrogeno come soluzione di lungo termine e per i trasporti di lungo raggio.

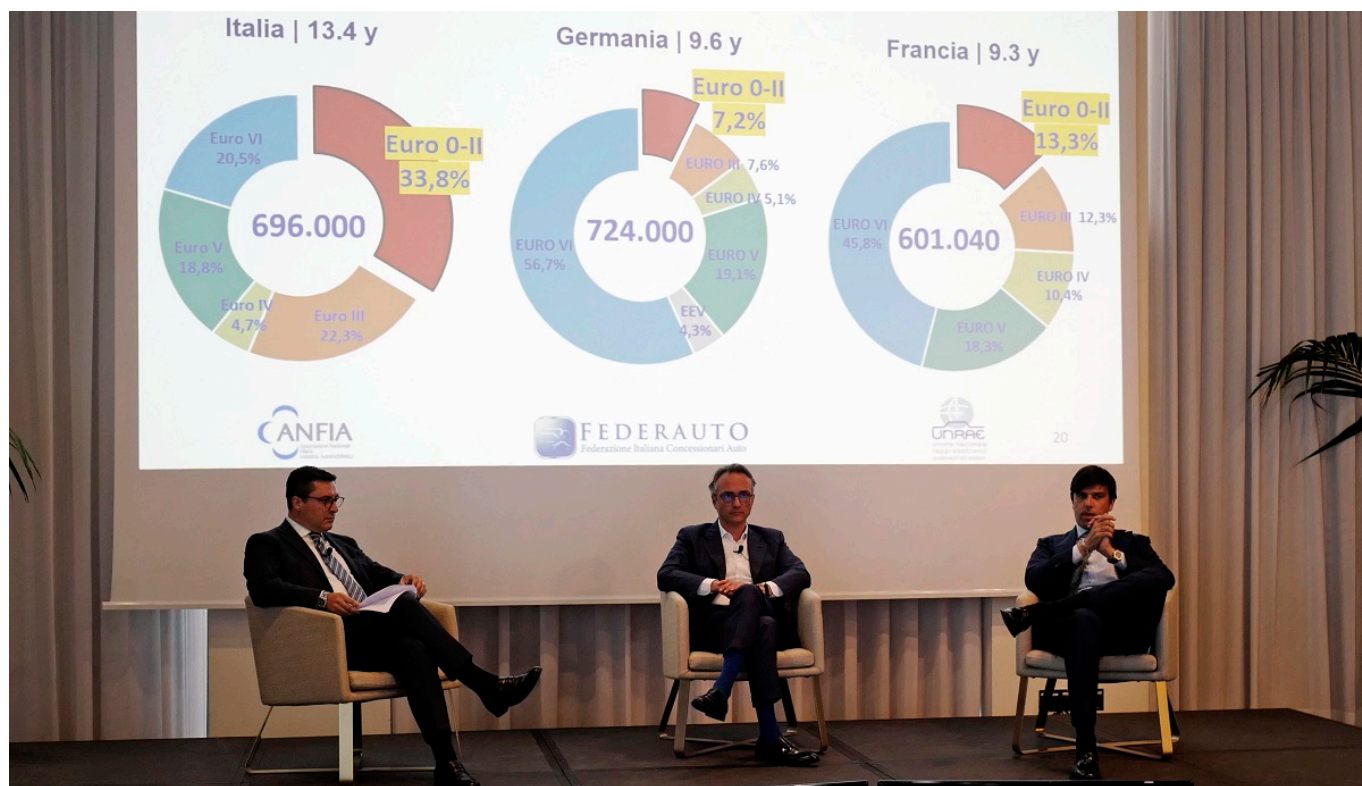
Come già in atto in alcuni Paesi europei, ANFIA, FEDERAUTO e UNRAE sollecitano anche una norma che autorizzi la libera circolazione degli autoarticolati di lunghezza fino a 18 metri - 1,5 metri in più della lunghezza massima attuale, veicoli attualmente circolanti in Italia solo a livello sperimentale - che, a massa invariata, consente un carico di pallet superiore e, di conseguenza, riduce il numero dei mezzi in circolazione, efficientando i flussi logistici.

Secondo **Luca Sra**, Delegato **ANFIA** per il Trasporto merci *“Oltre ad essere indispensabile per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale del trasporto merci, il rinnovo del parco circolante risponde anche alla necessità di elevare gli standard di sicurezza dei veicoli che ogni giorno viaggiano sulle strade, superando la contraddizione tra gli enormi*

investimenti dei produttori per adeguarsi alle normative vigenti in materia e l'effettiva dotazione dei mezzi in uso - solo il 21,6% dei veicoli industriali circolanti è dotato dei dispositivi di sicurezza resi obbligatori dal 1° novembre 2015 (AEBS per la frenata autonoma d'emergenza ed LDW per il mantenimento della corsia). Per raggiungere i target di decarbonizzazione stabiliti dall'Europa, sarà importante il contributo di tutte le tecnologie, dal diesel pulito, grazie all'utile e necessario impiego dei biocarburanti, al gas naturale, come tecnologia ponte verso l'idrogeno. Parallelamente, urge lavorare per lo sviluppo infrastrutturale, dalle colonnine ad alto voltaggio per i veicoli commerciali e industriali, alla distribuzione dell'idrogeno, passi fondamentali per supportare la diffusione dei veicoli per il trasporto delle merci a zero emissioni".

Gianandrea Ferrajoli, Coordinatore **Federauto Truck**, ha dichiarato: *"Il rilancio del trasporto merci è strettamente connesso a una complessa e articolata trasformazione dell'intero comparto in un'ottica sostenibile ed ecologica, che riteniamo possa concretizzarsi anche e soprattutto attraverso forme di disincentivo all'utilizzo di mezzi obsoleti. Un veicolo su tre in Italia è infatti Euro 0, 1 o 2: un dato impressionante considerato che corrisponde al quintuplo della Germania e al triplo rispetto alla Francia. Per il graduale processo di passaggio a soluzioni di trasporto sempre più green, sono molte le proposte di ANFIA, FEDERAUTO e UNRAE: da varie forme di tassazione energetica, come la rimodulazione del bollo, agli incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli. Le idee condivise oggi sono numerose perché non possiamo lasciarci sfuggire l'occasione offerta dai fondi previsti dal PNRR per una definitiva modernizzazione del comparto trasporti in un'ottica più moderna e rispettosa dell'ambiente".*

Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di **UNRAE**, ha dichiarato: *"La transizione verso un sistema di trasporti completamente sostenibile è l'obiettivo desiderabile per il quale il nostro comparto dedica notevoli sforzi e investimenti, ma la diffusione dei motori elettrici, ibridi, a idrogeno e dei biocarburanti è ancora molto limitata per contribuire efficacemente agli obiettivi di decarbonizzazione. Allo scopo di accelerare la diffusione di queste motorizzazioni, nel breve periodo, è necessario prevedere misure di incentivazione per il ricambio dei mezzi più vetusti, anche con veicoli Euro VI di ultima generazione, in modo da ridurre notevolmente le emissioni di CO2 rispetto all'attuale parco. In quest'ottica chiediamo, tra l'altro, di rifinanziare l'ecobonus sui veicoli commerciali per tutto il 2021, di prevedere agevolazioni anche per il rinnovo del parco dei rimorchi e semirimorchi, di rendere operativo il sistema dei 'certificati bianchi' per il rinnovo delle flotte, e la rimodulazione del bollo dei veicoli industriali sulla base del criterio che chi più inquina più paga, con evidenti benefici per l'ambiente e la sicurezza".*



© riproduzione riservata pubblicato il 8 / 07 / 2021