

In Italia circolano quasi 430.000 veicoli industriali ante Euro V, contando solo quelli con targa italiana, di cui il 92% con oltre 15 anni di anzianità. La loro sostituzione, con un piano di rinnovo di durata non superiore al decennio, consentirebbe un abbattimento delle emissioni di CO2 di 87 miliardi di kg, una riduzione dei consumi di carburante del 10%, un risparmio di spesa di 49 miliardi di euro, e una riduzione degli incidenti stradali del 48% (210.000 in meno).

Questi, alcuni dati di uno studio commissionato da UNRAE a GiPA, presentato oggi ai media in occasione della Conferenza Stampa della Sezione Veicoli Industriali, un settore cardine della filiera industriale e commerciale in Italia che, nel complesso, occupa 1,25 milioni di addetti per un fatturato di 344 miliardi, commisurabile al 20% del Pil, contribuendo ogni anno con un gettito fiscale di 76,3 miliardi di euro.

Nel nostro Paese il peso del trasporto su gomma è del 66% sul totale, contro una media dell'80% dei paesi direttamente paragonabili come Germania e Francia, tuttavia l'Italia ha il parco circolante tra i più vetusti e inquinanti, con un'età media di 14 anni.

"Il PNRR apre nuove sfide e nuove opportunità per il rinnovo del sistema logistico e in particolare per il trasporto merci su gomma", ha affermato **Marc Aguetta**, Country Manager Italia di GiPA, nel corso della presentazione dello studio, che indica come con un piano di rinnovo del parco di durata superiore a dieci anni, l'età media dei veicoli non migliorerebbe.

"Per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del settore trasporto merci a lunga distanza e per la logistica urbana, sarà fondamentale il contributo di tutte le tecnologie", ha aggiunto **Paolo A. Starace**, Presidente della Sezione Veicoli Industriali. Già oggi, grazie all'evoluzione tecnologica, i veicoli sono sempre meno inquinanti e più sicuri, ma deve essere fatto di più per accelerare il rinnovo del parco.

Tra i veicoli industriali circolanti solo il 21,6% è dotato di dispositivi obbligatori come la frenata autonoma d'emergenza e il mantenimento di corsia, il 51,8% è dotato di tachigrafo elettronico e il 6% di tachigrafo intelligente. Per accompagnare la transizione ecologica, oltre a un "vigoroso piano" al massimo decennale per il rinnovo dei mezzi, l'UNRAE indica una serie di proposte, a partire dalla creazione di un tavolo tecnico con le Istituzioni competenti per l'adeguamento delle norme del Codice della Strada allo sviluppo tecnologico e di business del settore, dando inoltre attuazione alle disposizioni riguardanti la lunghezza massima degli autoarticolati a 18,75 metri, alla revisione dei mezzi ai privati, alla normativa sui trasporti eccezionali.

Sul Codice della Strada è intervenuto il Direttore Generale per la Motorizzazione, Pasquale D'Anzi per ribadire il ruolo della Direzione generale nel recepire le domande e fornire risposte certe al settore dell'autotrasporto in direzione dei cambiamenti auspicati: "Un esempio - ha spiegato - è la Legge 156/2021 che, tra altre norme di natura tecnica, permette di effettuare le revisioni anche per i mezzi pesanti e rimorchi in officine private autorizzate. Il Decreto attuativo, emanato a novembre, prevede l'istituzione di un registro unico degli ispettori che sarà regolato con decreto dirigenziale atteso entro la fine dell'anno o inizio del prossimo. Con il registro unico si prevede il completo abbattimento dei tempi d'attesa per la revisione e si punta all'obiettivo del 100% dei mezzi revisionati per massimizzare la sicurezza del sistema".

Per quanto riguarda la categoria degli autisti (in Italia ne mancano attualmente 20 mila e oltre il 45% ha più di 50 anni), il presidente Paolo A. Starace chiede il rilancio del Progetto giovani conducenti e un piano di sostegno alla formazione professionale da sviluppare in collaborazione con il Comitato Centrale dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori.

Enrico Finocchi, Presidente del Comitato Centrale, ha messo l'accento sulla sfida ecologica, che impone al settore impegni concreti per la soluzione dei vincoli ambientali, e sulle sfide riguardanti direttamente i professionisti dell'autotrasporto: *"Mancano oggi almeno 20 mila autisti in Italia e occorre trovare soluzioni per riportare i giovani a intraprendere questa professione. Con questo obiettivo sarà convocato a breve un tavolo tecnico con Autoscuole, Case produttrici, Associazioni del mondo del trasporto e Istituzioni, per trovare soluzioni efficaci e sostenibili per colmare questo gap di risorse umane, che non è solo italiano ma globale"*.

In tema di transizione ecologica, Starace propone tra l'altro il blocco programmato alla circolazione dei veicoli più inquinanti e meno sicuri, la rimodulazione del bollo e il rimborso di pedaggi e accise in base al criterio 'chi inquina paga', la defiscalizzazione dei biocarburanti, oltre allo sviluppo della rete di ricarica dei mezzi elettrici e a idrogeno. *"Infine - conclude Paolo A. Starace - è necessario proseguire e rafforzare le politiche di sostegno al rinnovo del parco circolante, incentivando la rottamazione anche per i rimorchiati, mentre a favore delle imprese è necessario prorogare e ampliare il credito d'imposta estendendolo a tutto il 2024, e rifinanziando senza soluzione di continuità la Legge Nuova Sabatini."*

[**Scarica lo studio**](#)

© riproduzione riservata pubblicato il 15 / 12 / 2021