

Trasporti, Logistica

Roma
04 Dicembre 2018

La politica delle restrizioni non riduce l'inquinamento

Ricci (segretario nazionale CNA Fita): "Devono essere precedute e accompagnate da incentivi e agevolazioni fiscali che favoriscano la sostituzione del parco veicolare"



04 Dicembre 2018 - Roma - La riduzione delle emissioni inquinanti è condizione condivisa, ma va praticata, preceduta e accompagnata da azioni che effettivamente favoriscano l'incentivazione alla sostituzione del parco veicolare più inquinante.

Ad affermarlo è **Patrizio Ricci**, presidente nazionale della CNA Fita. I dati consultabili sul sito dell'ACI e quelli diffusi con l'annuario dei dati ambientali da parte dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), evidenziano infatti il persistere di una diffusa anzianità di tutto il parco veicolare circolante immatricolato in Italia e che sollevano molti dubbi sull'efficacia delle azioni sino a ora utilizzate per promuoverne il ricambio.

In Italia, il parco dei veicoli industriali è composto da un totale di 4.978.494 veicoli immatricolati e circolanti in Italia a dicembre 2017.

Oltre il 24% di questi veicoli sono classificati Euro 1 e Euro 0, concentrati maggiormente nelle regioni del sud Italia e nelle isole. Se consideriamo i veicoli industriali con massa complessiva maggiore a 3,5 tonnellate, i veicoli pesanti sono 722.921, emerge che il 43% di essi sono classificati Euro 0; se poi a essi sommiamo quelli sino a Euro 2, i veicoli appartenenti a queste classi di emissione, rappresentano, il 63% del parco veicolare circolante appartenente a questa tipologia di mezzi. In questo quadro, i veicoli pesanti Euro 3 sono il 17% del totale. Tra il 2015 ed il 2016, sono stati esclusi dal beneficio del rimborso delle accise, 281.730 veicoli di classe Euro 2 e inferiore con massa complessiva superiore a 7,5 tonnellate.

Questi numeri dimostrano come l'aver privato il proprietario di questi mezzi della possibilità di usufruire del rimborso delle accise riconosciuto alle imprese di autotrasporto, non sia servito a stimolarne la sostituzione anzi, ne ha ulteriormente inibito il ricambio perché ha condizionato in negativo il risultato economico dei diretti interessati.

Una misura che, più che incentivare l'innovazione del parco veicolare, si è rivelata soltanto punitiva

e non ha fatto altro che concentrare maggiori risorse nelle mani di chi già poteva permettersi di sostituire il mezzo. Più che le restrizioni, ciò che maggiormente favorisce l'acquisto di un veicolo nuovo, con un prezzo di listino superiore ai 100 mila euro sono le condizioni economiche, il reddito conseguito e disponibile delle imprese, la capacità di rimborso del finanziamento.

Appare allora evidente – prosegue Ricci – che le politiche restrittive che perseguono le finalità di un minore impatto ambientale, se vogliono produrre un effetto conseguente e concreto, devono necessariamente essere precedute e accompagnate da incentivi e agevolazioni fiscali che favoriscano la sostituzione del parco veicolare. Misure premiali che per altro, dovrebbero essere legate alla capacità di spesa, minore è il reddito a disposizione dell'impresa, maggiore dovrebbe essere l'incentivo da riconoscere per agevolare la sostituzione del veicolo. Difficilmente l'impresa che ha un reddito modesto può affrontare la sostituzione del veicolo, in questi anni di congiuntura negativa sono aumentate le difficoltà economiche delle imprese di autotrasporto. Altro che “luna di miele”, tanto dolce quanto fugace, con l'artigianato.

Il Ministro Toninelli sta dimostrando di prestare poca attenzione ai sacrifici degli autotrasportatori artigiani, che rappresentano l'ossatura del settore, il 70% di tutte le imprese di autotrasporto, non rispondendo alle loro rivendicazioni per promuovere una politica che renda sempre più efficace e competitivo il sistema del trasporto merci italiano.

Azioni che puntano a ristrutturare l'autotrasporto, come quella di aver incrementato di ulteriori 26,4 milioni di euro la dotazione finanziaria per il riconoscimento delle deduzioni forfetarie per l'anno 2018, una misura che interessa la stragrande maggioranza del panorama trasportistico italiano. Sinceramente le aspettative erano diverse ma l'ulteriore cifra stanziata conferma l'impegno dichiarato dal Ministro. Piuttosto sarebbe ora che terminasse l'accanimento, tutto interno al settore, verso le imprese di minori dimensioni che, essendo l'anello finale della filiera, da sempre si fanno carico delle inefficienze compresa quella di sopportare la concorrenza di chi ha delocalizzato.

Chiediamo pertanto al Ministro Toninelli di non dare ascolto a chi vorrebbe ulteriori tagli per il rimborso delle accise per i veicoli Euro 3 o addirittura Euro 4 perché, come abbiamo dimostrato, non otterrebbe il fine del minor impatto ambientale ma, tendenzialmente, favorirebbe soltanto chi ha maggiori risorse finanziarie. Per promuovere il ricambio dei veicoli non si deve procedere a nessun taglio al rimborso delle accise, che ricordiamo sono rimborsi di accise già pagate dagli autotrasportatori ma, in previsione della prossima legge di Bilancio 2019, vanno confermate tutte le misure già previste. Inoltre, se non si vuole favorire una ulteriore moria di PMI a tutto vantaggio delle imprese estere, prima di arrivare a blocchi della circolazione, vanno individuate le modalità per costituire un vero e proprio fondo destinato a promuovere, tramite idonei importi, la sostituzione del parco circolante più inquinante.

Una precauzione che avrebbero dovuto ponderare anche le quattro Regioni del “Bacino Padano”, dove emerge, rispetto al totale dei veicoli industriali circolanti per ogni regione coinvolta, una forte presenza di veicoli industriali Euro 3 ed inferiori: Piemonte 55,13%. Lombardia 48,61%. Emilia-Romagna 55,27% e Veneto 54,23%. Una situazione che di sicuro porterà ulteriori criticità per le tantissime imprese di autotrasporto che dovrebbero avere a bordo una mappa per districarsi nel puzzle delle varie condizioni, deroghe ed ogni altra articolazione dei diffusi regolamenti di divieto di circolazione attuati nelle aree interessate delle regioni del “Bacino Padano”.

Tra le cose che servono di più a questo settore, non solo in termini di condizioni per ridurre l'inquinamento ma anche per poterlo rilanciare e renderlo più appetibile alle nuove generazioni, c'è quella di introdurre un meccanismo che consenta di acquisire direttamente sul mercato il giusto riconoscimento di un lavoro svolto con tanti sacrifici ed estrema professionalità. 