

Il mantra: contributi per gli investimenti

Gli operatori. Per Fai e Anita occorre andare avanti con gli incentivi Al di là di ogni vecchio pregiudizio nel mondo dell'autotrasporto la bussola è ben orientata sulla sostenibilità, nella consapevolezza che l'efficienza di un sistema logistico moderno non può prescindere da servizi strutturati e organizzati all'insegna dell'abbattimento delle emissioni. Ma un conto sono le buone intenzioni, condivise un po' da tutti, un altro è realizzarle. «Innanzitutto affinché i trasporti possano risultare meno impattanti sull'**ambiente** occorre investire nella realizzazione di un piano infrastrutturale adeguato, perché migliori strade significa circolazione più fluida e maggiore sicurezza - dice Thomas Baumgartner, presidente di Anita (Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici) -. E poi bisogna investire

in tecnologia della quale dotare i mezzi e le infrastrutture. È una nostra vecchia battaglia. In Italia il parco circolante è troppo vecchio, tra i più datati d'Europa, il governo deve puntare al rinnovo dei contributi agli investimenti, così come proseguire con lo sconto sulle accise (sul carburante, ndr) che va attribuito solo ai mezzi meno inquinanti e non indiscriminatamente». Un'altra questione riguarda lo sviluppo dei trasporti combinati gomma-ferro. «Va ricordato - commenta Baumgartner - che l'intermodalità vale solo per i trasporti a lungo raggio, oltre 500-600 chilometri; al di sotto di questi tragitti non è possibile. In Italia, però, oltre il 60% del trasporto nazionale avviene su brevi distanze. Per il lungo raggio ci sono già le autostrade del mare, che negli ultimi anni hanno fatto segnare una crescita importante. In ambito ferroviario si potrebbe fare un po' di più migliorando la qualità dei servizi offerti e rendendoli quindi più competitivi». La questione degli incentivi agli investimenti come strumento imprescindibile per rinnovare le flotte nel segno della sostenibilità e dell'efficienza è ribadita da Andrea Manfron, segretario generale di Fai (Federazione autotrasportatori italiani). «Questi fondi devono essere aumentati e concepiti diversamente - spiega -. Una delle criticità dell'attuale sistema è che non viene garantito un contributo minimo a chi presenta domanda. È



stanziata una cifra complessiva che poi va divisa sul numero della platea dei beneficiari finali. Il risultato è che non vi è alcuna certezza sull' ammontare finale. Riteniamo invece che sarebbe giusto garantire comunque un contributo minimo». Sulla "premieria" per le classi di veicoli più virtuose Manfron dice: «Certo, va fatto, però occorre agire con gradualità con l' obiettivo di garantire a tutti la possibilità di passare a veicoli moderni accantonando i mezzi più datati». Il concetto di sostenibilità si declina anche in termini di maggiore sicurezza, i profili collimano. «I nuovi mezzi hanno dotazioni obbligatorie molto efficaci, pensiamo, per esempio, alla frenata automatica di emergenza anti-collisione - aggiunge Manfron -. Limitare gli incidenti che coinvolgono i mezzi pesanti, pensiamo per esempio a quello che è accaduto ad agosto a Bologna, è un altro contributo importante alla causa del rispetto dell' ambiente e della qualità della vita di tutti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.