

Come già ampiamente anticipato e sottolineato da UNRAE, i 25 milioni di euro stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Decreto del 6 agosto 2024 per il rinnovo del parco veicoli industriali si sono rivelati, ancora una volta, del tutto insufficienti.

Il Ministero aveva stabilito che, per i mezzi acquistati a partire dal 14 settembre 2024, fosse possibile prenotare i contributi dal 16 dicembre scorso fino ad oggi, 17 gennaio 2025. Un termine di chiusura delle istanze solo teorico, perché, come ormai consuetudine, il contatore degli incentivi prenotati pubblicato da RAM (società in house del MIT) ha mostrato con largo anticipo rispetto alla scadenza odierna la rapidità con cui le risorse sono andate esaurite. Per tutte e tre le categorie incentivate, infatti, i fondi sono terminati in pochissimo tempo e la percentuale di prenotazione ha ampiamente superato il 100%.

Nel dettaglio:

- Acquisizione di veicoli a trazione alternativa: a fronte di un importo erogabile di soli 2,5 milioni di euro, la percentuale prenotata ha raggiunto il 151,6%.
- Radiazione per rottamazione di veicoli pesanti con contestuale acquisizione di veicoli Euro VI step E: con 15 milioni di euro allocati, la quota di prenotazione è risultata del 161,1%.
- Acquisizione di rimorchi e semirimorchi: i 7,5 milioni di euro disponibili hanno generato una percentuale di prenotazione del 249,5%. L'esaurimento immediato dei limitati fondi stanziati si accompagna a una scarsa efficacia del Piano incentivante nel rinnovare il parco veicolare. La scelta di riservare contributi preferenziali alle imprese che rottamano veicoli di categoria Euro IV o inferiore, con incentivi fino a € 30.000 per l'acquisto di mezzi diesel e € 39.000 per veicoli a trazione alternativa, ha inevitabilmente ridotto il numero di unità incentivate, complice l'esiguità delle risorse disponibili.

Pur con una dotazione finanziaria altrettanto modesta, i precedenti schemi permettevano di incentivare mediamente oltre 1.110 unità. Con l'attuale modello, invece, si stima che le immatricolazioni di veicoli incentivati scendano a 930 unità, registrando una riduzione di circa il 16% delle richieste ammissibili al contributo.

Per giunta, con gli stanziamenti attualmente previsti, i mezzi ante-Euro IV effettivamente sostituiti con veicoli di nuova immatricolazione ammonterebbero a circa 180 unità. Un numero irrisorio, soprattutto se confrontato con l'entità del problema: in Italia, il 50,5% dei veicoli pesanti circolanti, pari a 377.500 unità, appartiene ancora alle categorie Euro IV o inferiori.

“Le risorse stanziare si sono rivelate palesemente inadeguate a soddisfare le domande delle

*imprese di autotrasporto, lasciando numerose aziende escluse dai benefici. È inaccettabile che questa situazione si ripeta ogni anno. I fondi assegnati dal MIT sono una goccia nel mare rispetto alle reali necessità del nostro settore e rappresentano l'ennesima opportunità persa per un reale svecchiamento di un parco circolante con un'età media di 15 anni. Un importo così ridotto non solo è del tutto insufficiente, ma finisce per distorcere la domanda, creando una corsa agli incentivi che non è sana né sostenibile", dichiara **Paolo A. Starace**, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE.*

Secondo Starace, è necessaria una profonda revisione delle politiche di incentivazione: "La nostra richiesta al Governo è chiara e largamente nota: è necessario aumentare cospicuamente le risorse disponibili, istituendo un Fondo pluriennale, almeno per i prossimi quattro anni, con una dotazione non inferiore a complessivi 700 milioni di euro: qualora non fosse possibile uno stanziamento di tale entità, crediamo sia più opportuno non prevedere affatto incentivi che finiscono per risultare inutili e controproducenti. Chiediamo, inoltre, che il nuovo schema incentivante non sia riproposto in futuro".

Infine, il Presidente della Sezione Veicoli Industriali sottolinea l'importanza di un approccio strategico di lungo periodo: "Gli incentivi devono essere uno strumento per guidare una vera transizione ecologica e tecnologica nel settore del trasporto merci. Una transizione che i Costruttori hanno abbracciato da tempo e per la quale hanno sostenuto negli anni ingenti investimenti. Continuare con questi interventi frammentati e insufficienti danneggia la credibilità delle misure di sostegno pubblico e ostacola gli investimenti delle aziende".

UNRAE ribadisce l'urgenza di affrontare il problema con serietà e responsabilità e auspica che il Governo intervenga tempestivamente, convocando a stretto giro tutti gli stakeholder di riferimento attorno a un Tavolo di Lavoro, al fine di individuare soluzioni concrete e durature per il settore.

© riproduzione riservata pubblicato il 20 / 01 / 2025