

“La duplice decisione del CITE di fissare al 2040 la fine della vendita dei veicoli commerciali con motori a combustione interna (ICE) e di sostituire entro il 2025 i cosiddetti sussidi ambientalmente dannosi (SAD) con misure che ne attenuino l’impatto sociale, sebbene confermi un approccio “generico” al problema della riduzione delle emissioni nel settore del trasporto pesante su strada che presenta caratteristiche completamente diverse dal resto degli autoveicoli, deve rappresentare l’occasione per accelerare la transizione tecnologica dei vettori logistici stradali verso i carburanti a minor impatto per l’ambiente”.

Il vicepresidente di Federauto con delega al settore Truck&Van, Massimo

Artusi, commenta così le decisioni assunte dal Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE) nella seduta di giovedì 9 dicembre.

Gli sgravi dell’accisa furono decisi a fronte delle diverse imposizioni fiscali sui carburanti, nei Paesi europei, per garantire eque condizioni di concorrenza tra le imprese.

A differenza delle automobili e dei furgoni più leggeri, per i quali la prospettiva dell’alimentazione elettrica sembra più accessibile (per quanto il problema delle ricariche resta evidente), il trasporto pesante non ha all’orizzonte un’alternativa praticabile a zero emissioni. Incidere troppo velocemente in questo settore significa mettere in crisi la ripresa economica post pandemia, alla quale l’autotrasporto pesante deve contribuire in maniera efficiente ed efficace.

È doveroso combattere il cambiamento climatico e ridurre l’impatto ambientale, anziché con tagli e restrizioni, attraverso un programma di accompagnamento che vada oltre i contributi agli investimenti (già disponibili Fondo Investimento a Elevata Sostenibilità) partendo dalla legge di bilancio del 2023.

“L’idea di introdurre nella Legge di Bilancio in via di approvazione un credito d’imposta per le imprese di autotrasporto che utilizzano GNL e Bio-GNL, principale - se non unico - carburante alternativo al diesel per i mezzi commerciali pesanti - aggiunge Artusi - renderebbe sostenibile una possibile graduale riduzione dei rimborsi delle accise sul gasolio, compensando nel contempo l’impennata del prezzo al fruitore finale del metano”.

“Anche il settore autostradale - prosegue Artusi - potrebbe contribuire efficacemente, prevedendo sconti sul pedaggio per i mezzi commerciali ad alimentazione alternativa, come già sta facendo qualche Concessionaria Autostradale virtuosa”.

“La transizione energetica della logistica passa necessariamente attraverso fattori di

sostenibilità socio-economica. Gli autotrasportatori devono essere messi nelle condizioni di poter fare investimenti ecosostenibili mediante strumenti di incentivazione, non solo per l'utilizzo specifico delle tecnologie innovative, ma anche attraverso misure, certe e costanti, di riduzione del costo del lavoro, in modo tale da non aggravare le imprese del settore che è già colpito da numerosi fattori di sistema che ne stanno minando la competitività", conclude Massimo Artusi.