

ALLESTIMENTI / LA PAROLA ALL'ANFIA

di Massimo Condolo

# NAZIONALE RIMORCHI

*Il rinnovo dei veicoli trainati va incentivato. Gioverebbe alla sicurezza stradale, ma pure alla salute dell'industria italiana. Ne parliamo con Andrea Zambon Bertoja, rappresentante del settore in seno all'associazione della filiera automobilistica*

**S**tando alle statistiche, la situazione dei veicoli rimorchiati in Italia è preoccupante per età e relative ricadute sulla sicurezza. A questo si aggiunge il disastro degli ultimi mesi: -36,1% l'immatricolato del primo semestre rispetto allo stesso periodo del 2019, appena illuminato da un +6,1% nel solo mese di giugno. Abbiamo chiesto di approfondire l'argomento ad Andrea Zambon Bertoja, presidente del gruppo rimorchi dell'Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica.

**Il calo del mercato da oltre due anni è imputabile solo all'assenza di incentivi o ci sono ragioni strutturali?**

Sicuramente dietro questa perdita si cela la difficile situazione delle imprese di autotrasporto che, in assenza di supporti economici, ritardano gli investimenti. Le normative europee, a oggi, consentono di incentivare esclusivamente i rimorchi e semirimorchi per intermodalità (container soprattutto), una parte minimale del nostro mercato. Con l'aggravarsi della situazione causa pandemia e visti gli stanziamenti fatti dal Ministero dei Trasporti per il rinnovo del parco mezzi per la movimentazione delle merci nei prossimi anni, abbiamo invitato a estendere i vantaggi a tutte le tipologie di rimorchi e semirimorchi, lavorando anche con la Commissione europea. L'auspicio è che si trovi il modo da dare supporto ai vettori e ai produttori.

**Tanti sono i rimorchiati circolanti privi di dispositivi basilari per la sicurezza, quali ABS ed ESP. Una rottamazione a fronte dell'acquisto del nuovo può essere risolutiva o rischia di age-**

“  
I PRIMI SEI MESI  
DI QUEST'ANNO HANNO  
VISTO UN CALO  
DEL 36,1%  
NELLE IMMATRICOLAZIONI  
”

**volare il rinnovo del parco alle aziende con maggiori disponibilità e quindi sostituire veicoli piuttosto recenti?**

Il parco dei trainati in Italia è vetusto: a fine 2018, il circolante al di sopra dei 10 anni di età era il 73% del totale. Gli incentivi del 2010 sono stati l'ultima boccata d'ossigeno; arrivata, tra l'altro, dopo una crisi che aveva colpito profondamente il settore. Il tema sicurezza è quello che abbiamo portato all'attenzione del Ministero per evidenziare la necessità e l'opportunità di adottare una misura di rinnovo, visto che per i rimorchi e semirimorchi non è possibile fare comparazioni ambientali, non essendo veicoli a motore.

**Non servirebbero incentivi per usati freschi?**

Sono indubbi i benefici tra un mezzo di oggi e uno di dieci anni fa. Sull'utilizzo di fondi pubblici per incentivare il mercato dell'usato, noi non siamo assolutamente d'accordo. Chiediamo che le risorse a disposizione vengano impiegate per dare sostegno al mercato del nuovo, rottamando i più vecchi in circolazione, a beneficio

sia dei produttori, impegnati a investire in prodotti di ultima generazione, sia degli autotrasportatori.

**Esiste una stima della diffusione di ABS ed ESP sul parco trattori?**

Indicativamente si possono considerare i trattori stradali immatricolati dal 2015 in avanti e attualmente in circolazione. Guardando il circolante a fine 2018, la loro quota è del 27,3%, equivalente a poco più di 50.000 unità. L'obbligo della dotazione di ESP, infatti, è entrato in vigore per i trattori stradali nuovi dal 1° novembre 2014, come sancito dall'Allegato V al Regolamento (CE) 661/2009 sui requisiti di omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati.

**Con il lockdown alcune imprese, specie nel trasporto ATP, hanno aumentato il volume d'affari.**

La logistica del freddo ha in effetti visto crescere il traffico, ma altre aziende che lavorano con la grande distribuzione (GDO) hanno dovuto inventarsi una "logistica creativa". I viaggi, infatti, si sono moltiplicati per la richiesta di rifornimenti veloci dei supermercati a fronte di un incremento dei consumi di beni alimentari - inclusi gli acquisti online, al cui incredibile aumento (+19,4% per tutte le tipologie di beni e servizi, nel 1° quadrimestre 2020) non si era preparati - e per scongiurare il rischio del panico da "scaffale vuoto". Questo, però, a scapito dell'efficienza, per via dei viaggi a vuoto: non dimentichiamo, infatti, che al contrario della GDO, tutta la filiera del turismo s'è fermata e con un rialzo delle spese. Alcuni hanno anche dovuto noleggiare dei mez-



zi per far fronte alle dinamiche della GDO. Per i produttori di rimorchi e allestimenti non c'è stato alcun incremento delle vendite; anzi, difficoltà di fornitura hanno, in certi casi, ritardato le consegne ai clienti. Per citare uno degli indicatori utili, i volumi delle vendite di beni alimentari al dettaglio sono cresciuti dell'8,4% a febbraio, del 3,4% a marzo e del 2,9% ad aprile rispetto agli stessi mesi del 2019. Per i beni non alimentari, le variazioni tendenziali sono +4,5% a febbraio, -38% a marzo e -52,5% ad aprile.

**Esistono settori sensibilmente penalizzati?**

In riferimento al trasporto dei rifiuti, con la chiusura di molte aziende ed esercizi commerciali, si è assistito a un calo nelle vendite dei semirimorchi a piano mobile. Inoltre, le attività legate al comparto costruzioni – interrotte laddove non fosse possibile applicare i protocolli di sicurezza – hanno subito un rallentamento, che ha avuto un riflesso anche sul nostro mercato. La speranza è che venga presto avviato un piano di sviluppo infrastrutturale del Paese, che non solo farebbe ripartire questo specifico comparto, ma darebbe impulso alla ripresa dell'economia.

**Il noleggio a breve e lungo termine è in crisi come la vendita? Può essere una soluzione almeno temporanea per rinnovare il parco? Se sì, cosa lo frena?**

Nella fase d'emergenza non si è assistito ad una crescita del noleggio. Potrebbe rappresentare una temporanea soluzione, per esempio per le aziende di autotrasporto che, in questo momento, hanno ottenuto la moratoria dei mutui. Sembra, tuttavia, non sia una strada percorsa dai clienti riguardo ai semirimorchi, in parte perché non c'è una tradizione di questo tipo in Italia, in parte perché l'acquisto è molto meno costoso rispetto a quello del trattore.

**A quanto ammontano gli incentivi promessi e non ancora erogati? Il credito d'imposta può essere una soluzione?**

Per rimorchi e semirimorchi si parla di circa 30 milioni di euro, cifra importante che, come accennato, speriamo possa estendersi a tutte le tipologie. La tempestività sarà fondamentale. Il decreto di stanziamento è già stato firmato dalla ministra De Micheli; manca quello dirigenziale che definisce le modalità e che speriamo stia tardando solo per risolvere le storture delle ultime misure, che hanno creato più caos

che benefici. Sul credito d'imposta il giudizio per ora è negativo se paragonato ai risultati del super ammortamento. Tra le misure a sostegno delle imprese per il rilancio, abbiamo chiesto al Governo di aumentare le percentuali, o gli impatti saranno minimi.

**Come procede lo studio sull'uso di veicoli più lunghi? Si pensa a un'espansione del Progetto Diciotto? Ritenete interessanti per l'Italia le combinazioni EMS da 25,25 metri, e se sì, dove?**

La sperimentazione degli autoarticolati da 18 metri è molto positiva e di sicurezza analoga rispetto ai 16,5. Ha evidenziato l'utilità in termini di riduzione dei viaggi e del conseguente impatto ambientale. Le imprese sono pronte a questo investimento. In Parlamento, prima della pandemia, era in discussione la modifica al Codice della strada. Noi stiamo cercando di far comprendere alle istituzioni che l'autorizzazione definitiva sarebbe utile a limitare problemi di congestione e di logistica; speriamo che a breve riprendano i lavori e sia riconosciuta la nostra intraprendenza! Sull'EMS sarebbe utile iniziare una sperimentazione, come abbiamo fatto con il Diciotto, magari più breve e solo sulle autostrade. **1**