

# “Servono strategie per non restare a piedi”



Roberto Vavassori, presidente di Anfia: l'associazione della filiera dell'industria automobilistica

**N**on è solo il mercato delle auto a subire un profondo calo. Il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, segnala l'importanza di un altro dato del settore automotive. Rilevante e fondamentale, specie se l'ottica è quella di favorire e promuovere lo sviluppo di una mobilità urbana ed extraurbana realmente più sostenibile in tutto il nostro Paese.

“Il mercato degli autobus - racconta Vavassori - ha riportato una pesante flessione nel 2012, chiudendo l'anno al -30% rispetto al 2011 e al -52% rispetto al 2007”.

I dati dell'associazione della filiera dell'industria automobilistica dicono che la crisi è generalizzata, con un calo drammatico nel segmento dei Finanziati, che perdono il 46,5% sul 2011 e contrazioni dei volumi molto forti anche per gli autobus turistici (-38,4%) e i minibus (-18,8%). E non è solo l'andamento economico generale a influire su questo risultato. Secondo Anfia il trend negativo del comparto è strettamente collegato alle scelte politiche inerenti il trasporto pubblico locale nel suo complesso.

“La riduzione dei trasferimenti alle Regioni dei fondi per il trasporto pubblico locale, oltre a una di-

Per rinnovare il parco mezzi l'Anfia auspica un piano pluriennale di finanziamento pubblico, l'accesso ai Fondi europei e politiche di sviluppo

di Emanuele Bruno

minuzione dei servizi - illustra Vavassori - ha comportato anche una drastica revisione degli investimenti da parte degli operatori. In assenza di fondi specifici per il rinnovo delle flotte, si trovano impossibilitati a pianificare l'acquisto di nuovi mezzi, non avendo la solidità patrimoniale necessaria per affrontare i rilevanti investimenti o accedere al credito per rinnovare adeguatamente il parco vei-

## Il parco autobus italiano è vecchio e inquinante

L'anzianità media degli autobus adibiti ai servizi di Tpl (trasporto pubblico locale) è **passata da 9 anni nel 2006 a 11 anni nel 2011**, un “gap” enorme rispetto alla media europea (7 anni).

Circa il 60% del parco autobus per il trasporto pubblico urbano/suburbano ed extraurbano è composto di veicoli Euro 2 (29%) ed Euro 3 (30%), mentre il 20% delle flotte sono addirittura Euro 1, Euro 0 e pre-Euro 0.

Se nel 2006, su 100 autobus adibiti al trasporto extraurbano con oltre 15 anni di anzianità, ne venivano sostituiti con autobus nuovi circa 15, **nel 2011 si è scesi a 11 nuove immatricolazioni**. Ancora peggio per il per il trasporto urbano: su 100 autobus con oltre 15 anni di anzianità, nel 2006 se ne sostituivano più di 44, mentre nel 2011 si è precipitati a 17.

**Zero**

Il 20% delle flotte sono Euro 1, “Euro 0” e pre “Euro 0”

**11**

Anzianità media degli autobus di trasporto pubblico locale: 11 anni, (media europea: 7)

A fianco: la flessione dei volumi di vendita registrata nel 2012 rispetto al 2011 di due categorie di mezzi per il trasporto pubblico



Secondo l'Anfia il rilancio del settore dei mezzi per il trasporto pubblico è collegato alle scelte politiche



colare”. L'assenza di un adeguato piano di turn over dei mezzi, segnala Anfia, “genera un peggioramento della percezione della qualità del servizio di trasporto pubblico locale, un aumento dei costi di manutenzione, maggiori consumi, costi indiretti per disservizi, un aumento dei rischi per la sicurezza dei passeggeri e un maggiore impatto ambientale, con una negativa ricaduta sui bilanci aziendali”.

La situazione che si è venuta a creare pesa enormemente sulla filiera della produzione autobus e sul relativo indotto, vanificandone almeno in parte gli ingenti investimenti affrontati per l'adeguamento alle normative europee in materia ambientale e di sicurezza.

Ebbene, l'associazione ha le idee chiare su quali debbano essere le misure da prendere per superare questa situazione d'impasse.

Secondo Vavassori “va innanzitutto fatto partire un piano pluriennale di finanziamento pubblico per sostenere il rinnovo del parco mezzi e dare ossigeno al mercato. Va poi effettuato un intervento di coordinamento della programmazione dei Fondi strutturali e dei Programmi europei disponibili a favore della mobilità collettiva e di investimenti in veicoli eco-sostenibili. Inoltre - continua il presidente dell'associazione - proponiamo l'attivazione di strumenti finanziari a supporto degli investimenti propri delle aziende nel rinnovo del parco, tra cui l'istituzione di un Fondo di Garanzia per l'accesso ai finanziamenti per l'acquisto di mezzi destinati al Tpl (trasporto pubblico locale, Ndr) e forme di incentivazione all'utilizzo dei contratti di leasing. In aggiunta, potrebbe dare continuità e maggiore programmazione agli investimenti un sistema in cui si preveda che il costo di ammortamento dei mezzi rappresenti una componente del corrispettivo previsto nei contratti di servizio”.

Anfia, inoltre, auspicherebbe l'introduzione di un credito d'imposta per gli investimenti in Ricerca e Sviluppo finalizzati alla progettazione di nuovi veicoli, più efficienti, economici, sicuri ed eco-sostenibili.

Infine, conclude Vavassori, un intervento importante sarebbe “l'esclusione delle spese per l'acquisto di autobus dai vincoli del Patto di stabilità interno di Regioni ed Enti locali e la definizione di una tassa di scopo, per esempio sulle contravvenzioni per la mobilità privata, per integrare il finanziamento al rinnovo del parco”.