

## L'autotrasporto chiede un piano sul modello Zes o Industria 4.0

Marco Morino

In Italia oltre il 90% delle merci viaggia su strada (fonte Istat). Il trasporto su gomma sostiene una parte decisiva dell'import-export: basti pensare ai danni che i blocchi ai valichi alpini causano alle filiere produttive nazionali. Le flotte pesanti rendono possibile il funzionamento di tutti gli altri settori e contribuiscono alla crescita dell'economia italiana. Per questo motivo l'autotrasporto deve essere riconosciuto come una infrastruttura strategica del Paese, al pari delle reti energetiche, delle telecomunicazioni e delle grandi opere di collegamento. Quando il trasporto funziona, funziona l'economia; quando il trasporto incontra ostacoli, rallentamenti o inefficienze, l'intero sistema produttivo ne subisce le conseguenze. È il messaggio che Riccardo Morelli, presidente di Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica, lancia alle forze politiche (governo e Parlamento) dal palco dell'assemblea annuale organizzata, ieri, a Sorrento (Salerno).

Dice Morelli: «Investire nel trasporto merci, anche facendo ricorso a forme di agevolazione fiscale e altri sostegni pubblici, significa rafforzare la capacità dell'Italia di creare sviluppo e occupazione. Perché il trasporto è escluso dalle agevolazioni per le Zes e le Zls (zone economiche speciali e zone logistiche semplificate)? Perché siamo rimasti fuori da Industria 4.0, da Transizione 5.0, dall'iperammortamento? Ma la vera urgenza – prosegue Morelli - è superare gli approcci ideologici e burocratici che oggi caratterizzano la produzione normativa europea. È paradossale immaginare quote obbligatorie di veicoli elettrici per le flotte aziendali, così come è paradossale estendere l'Ets al trasporto stradale quando già con l'Ets marittimo abbiamo registrato un incremento dei costi del trasporto senza effetti positivi sull'ambiente. Per questo è fondamentale la nostra presenza a Bruxelles». Secondo alcune stime, l'estensione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione al trasporto stradale (Ets2) causerebbe un incremento strutturale e permanente dei costi operativi delle imprese di autotrasporto, con un aggravio annuo

stimabile in oltre 6mila euro per veicolo. Tutto questo a partire dal 2028, quando è prevista l'applicazione dell'Ets2 anche alla strada.

All'assemblea partecipa Leopoldo Destro, vicepresidente di Confindustria per i trasporti, la logistica e l'industria del turismo. «La posizione dell'Italia al centro del Mediterraneo - osserva Destro - è un vantaggio naturale, ma la geografia non genera ricchezza: la genera la capacità di trasformarla in connessioni efficienti, digitali e integrate. È questa la sfida su cui si misura la competitività di un sistema industriale. Se vogliamo un Paese più competitivo, attrattivo e coeso - afferma Destro - dobbiamo investire nelle connessioni che uniscono territori, imprese e persone. Dobbiamo continuare a lavorare insieme al governo affinché nella prossima legge di bilancio ci sia spazio per strumenti a supporto della crescita della logistica e dei trasporti e a supporto dell'intermodalità». Anita e Confindustria continueranno a fare la loro parte, perché il trasporto merci non è un costo per le filiere produttive, ma l'infrastruttura che rende possibile il funzionamento dell'economia italiana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA