

COMUNICATO STAMPA CONGIUNTO

Per un trasporto attraverso il Brennero sostenibile e rispettoso dell'ambiente

Bolzano, 27 aprile 2018 – ANITA, ANFIA e UNRAE hanno portato all'attenzione degli stakeholder istituzionali e della stampa le loro proposte e soluzioni per un traffico di merci attraverso il Brennero economicamente sostenibile e rispettoso dell'ambiente.

Il 70% dell'economia italiana passa attraverso le Alpi e il Brennero è fondamentale per le esportazioni verso i ricchi mercati del Centro e del Nord Europa. Occorre quindi una politica dei trasporti attraverso l'arco alpino che sia il più possibile condivisa e bilanci le istanze ambientali con le ragioni dell'economia. ***“Iniziative unilaterali, come il sistema di dosaggio dei veicoli pesanti messo in piedi dal Tirolo, non solo distorcono la concorrenza e contrastano con il diritto UE, ma hanno anche un effetto controproducente su congestione ed emissioni nocive, come testimoniato dalle lunghe file di Tir che si sono registrate nei giorni di divieto, e determinano anche un problema sociale per gli autisti”*** ha dichiarato Thomas Baumgartner, Presidente di ANITA. ***“Al tempo stesso, pur essendo il trasporto combinato strada ferrovia una soluzione che gli operatori già adottano diffusamente e sulla quale occorre sempre di più puntare, pensare che le soluzioni per la sostenibilità del trasporto merci transalpino risiedano soltanto nel trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia è limitativo e nel breve periodo velleitario”.***

“La riduzione delle esternalità negative del trasporto merci su strada non passa solo attraverso lo shift modale, ma può essere anche raggiunta mediante soluzioni che al contempo rispettano il fondamentale principio della libera circolazione delle merci” prosegue Baumgartner, che ha elencato le risposte di ANITA al problema: eliminazione del divieto notturno e del sistema di dosaggio; ROLA anche per le autovetture; equiparazione dei traffici di transito a quelli con origine o destino nell'EUREGIO; potenziamento e aumento dei terminali di transhipment; incentivi pubblici per chi sceglie l'intermodale e miglioramento della qualità del servizio; alimentazioni alternative dei mezzi pesanti (come il GNL), diffusione delle motorizzazioni di ultima generazione (Euro VI), soluzioni innovative di ottimizzazione del trasporto, quali la guida autonoma in Platooning o le combinazioni ampliate dei carichi, come l'Ecocombi.

Dal lato costruttori, Pierre Lahutte, ANFIA – Brand President IVECO, ha dichiarato ***“Oggi, più che***

mai, le case costruttrici sono chiamate a trovare soluzioni per offrire una gamma prodotta che risponda, da un lato, ai sempre più rigorosi obiettivi di sostenibilità ambientale, dall'altro ad una domanda sempre più complessa e crescente di trasporto sia per le lunghe percorrenze, incluse quelle transalpine che per quelle di tipo locale ed urbano. Il gas naturale - ha aggiunto Pierre Lahutte - oggi è la tecnologia concreta immediatamente applicabile nonché l'unica in grado di offrire da subito una riduzione delle emissioni, che - in caso di utilizzo di biometano - porterà a una riduzione di quasi 110.000 ton/anno di emissioni CO2 - secondo il parametro well to wheel - rispetto a una motorizzazione diesel equivalente. In questo contesto, la collaborazione tra case costruttrici, operatori logistici e istituzioni acquisisce un'importanza strategica per portare a compimento questo importante processo di transizione energetica di cui la filiera automotive nazionale non vuole essere solo testimone, ma protagonista, fornendo una soluzione immediatamente attuabile di trasporto stradale delle merci a bassissimo impatto per le aree ambientalmente sensibili, come, ad esempio, le valli alpine e gli ambienti di montagna".

Franco Fenoglio, Presidente della Sezione veicoli industriali dell'UNRAE, sostiene che *"il sistema dei trasporti nazionale ed europeo farà sempre più ricorso all'intermodalità ma, in questo contesto, il veicolo industriale manterrà un ruolo fondamentale in funzione della sua economicità ed affidabilità per l'intera catena logistica. Questo è soprattutto vero anche in considerazione del fatto che in Europa il 78% delle merci viaggia su strada"*.

Continua il Presidente Fenoglio: *"Nel nostro Paese, dove oltre il 64,8% dei veicoli appartiene alle classi Euro 0, I, II, III (cioè hanno più di 11 anni di anzianità media, molto più alta rispetto agli altri Paesi europei) sarebbe, quindi, necessario un ricambio strutturale del parco circolante e, in tal senso, i Costruttori di veicoli industriali hanno investito ingenti somme per rendere disponibili sul mercato veicoli di ultima generazione (Euro VI, LNG, CNG, ibrido...) al fine di garantire un salto di qualità determinante sia in termini di sostenibilità ambientale ed economica, che in termini di sicurezza stradale"*.

ANITA è l'Associazione di Confindustria che dal 1944 rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica che operano in Italia e in Europa. È una delle organizzazioni costituenti la Federtrasporto che raggruppa le associazioni di operatori e gestori di infrastrutture del settore trasporti e logistica di Confindustria.

ANFIA è l'Associazione di Confindustria che da oltre 100 anni rappresenta le imprese della filiera industriale automobilistica italiana che operano ai massimi livelli nella costruzione, trasformazione ed equipaggiamento degli autoveicoli per il trasporto individuale e collettivo di persone e di merci (autovetture, veicoli commerciali ed industriali, autobus, rimorchi e semirimorchi, veicoli allestiti), nella produzione di parti e componenti e le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design.

UNRAE è l'Associazione che dal 1950 rappresenta le case automobilistiche estere che operano in Italia nella distribuzione e commercializzazione di autovetture, veicoli commerciali e industriali, bus, rimorchi, semirimorchi e allestimenti, caravan e autocaravan con le relative reti di assistenza tecnica e di ricambi originali.