

Audizione

Commissione XIV Politiche dell'Unione europea

Martedì 9 maggio 2023

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e l'integrazione degli obblighi di comunicazione, e che abroga il regolamento (UE) 2018/956

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

Ringrazio per l'invito all'audizione odierna che ci offre la possibilità di esprimere il nostro punto di vista sulla proposta di regolamento volta a rivedere la normativa sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi.

La nostra Associazione, ANITA, aderisce a Confindustria e rappresenta 1.700 imprese leader nel settore dell'autotrasporto merci e della logistica, particolarmente attive nel trasporto combinato e intermodale, che operano a livello nazionale e internazionale.

Aziende che costituiscono le realtà imprenditoriali più solide del settore, che si caratterizzano per maggiori dimensioni in ordine a fatturato, investimenti e valore aggiunto, con 90.000 occupati e un parco mezzi di 75.000 veicoli, generano i due terzi dell'intero volume di traffico delle merci trasportate su strada.

In premessa va sottolineato che il settore del trasporto merci, cruciale per l'intera economia, è particolarmente attento al necessario percorso di decarbonizzazione, che è anch'esso chiamato a compiere.

Va altresì tenuto a mente che i trasporti sono responsabili di quasi un terzo delle emissioni di gas a effetto serra totali, quota in gran parte legata alla CO₂ e al consumo di combustibile, di cui la modalità stradale è la principale componente. Il dato europeo ci dice che **i veicoli pesanti merci e passeggeri** incidono il 6% sul totale delle emissioni, mentre le autovetture per la mobilità individuale di persone per il 13%.

Come evidenziato dagli ultimi Regolamenti previsti dal pacchetto Fit for 55, **la maggior parte del peso della decarbonizzazione sta ricadendo sul settore del trasporto**, con importanti obiettivi da raggiungere in una tempistica non in linea con il progresso tecnologico che si è sviluppato nel settore del trasporto merci su strada.

Gli sviluppi tecnologici di soluzioni alternative al gasolio, capaci di soddisfare contestualmente le prestazioni operative di veicoli oltre le 44

tonnellate per un trasporto di lunga distanza e l'abbattimento delle emissioni, sono molto meno maturi rispetto a quelle disponibili per il trasporto passeggeri e comunque di più complessa valutazione.

L'alimentazione elettrica ha finora preso piede nella mobilità delle merci di breve raggio e non è un caso. Solo di recente, si sono affacciati sul mercato i primi mezzi pesanti a batteria BEV.

Il biometano e i biocarburanti avanzati possono determinare una decisiva svolta green nel trasporto pesante, ma hanno livelli di produzione e distribuzione ancora scarsi, con costi troppo elevati.

Anche l'idrogeno, nelle sue applicazioni finali per il trasporto pesante, è una filiera da sviluppare, soprattutto per quanto riguarda quello prodotto da fonti rinnovabili. Anche dal punto di vista infrastrutturale emergono forti lacune, essendo **l'attuale rete** di ricarica e di rifornimento ad idrogeno, sia a livello nazionale che europeo, **largamente insufficiente per il raggiungimento dell'attuale target -30% al 2030.**

Oggi ciascuna tecnologia presenta un differente grado di maturità, con vantaggi e svantaggi di varia natura: l'entità e i costi della produzione che ricadono sugli utilizzatori finali, l'autonomia e l'efficienza energetica assicurata al mezzo, i costi e la disponibilità delle infrastrutture distributive, i tempi di rifornimento. Non è possibile individuare una soluzione unica a cui ricorrere per decarbonizzare il trasporto pesante.

Occorre incentivare un rinnovo dei veicoli industriali basato sulla diversificazione energetica.

Alla luce di queste considerazioni, pur essendo favorevoli alle azioni che **la Commissione europea sta portando avanti per ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti** di nuova immatricolazione **non condividiamo l'esclusione dei carburanti neutri sotto il profilo dell'impatto climatico per il raggiungimento dei target prefissati.**

ANITA ritiene che debbano essere **garantite condizioni di parità tra tutte le tecnologie praticabili**, tra cui il gas naturale compresso (CNG), il gas naturale liquefatto (LNG) e le loro componenti bio (BioLNG) **nel pieno**

rispetto del principio di neutralità tecnologica. In questo modo i costruttori della filiera, e di conseguenza gli utilizzatori di tali veicoli, sono incoraggiati a investire in soluzione che possano ridurre le emissioni di CO₂ nel breve termine e non unicamente nel lungo periodo, essendo compatibili con le energie rinnovabili.

Di seguito le raccomandazioni di ANITA sulla proposta di Regolamento in discussione.

1. Tempistiche

Riteniamo il target proposto del -45% totalmente irrealistico. Proponiamo di mantenere l'attuale target del -30%, già molto ambizioso, e di farne slittare il raggiungimento **dal 2030 al 2035**, proprio per renderlo più realistico, spostando di conseguenza al 2032 la clausola di revisione intermedia per valutare i target post 2035. In subordine, laddove lo slittamento proposto non sia accolto, sarebbe quantomeno importante anticipare al 2027 tale clausola, ad oggi prevista per il 2028, così da stabilire che i target post 2030 siano definiti in base a dati concreti che emergeranno in occasione della revisione.

2. Valorizzazione dei Carburanti rinnovabili

Nel contesto della transizione ecologica dei trasporti, **il Regolamento sugli standard di CO₂ dei veicoli pesanti**, anche in virtù di una tecnologia più complessa rispetto i veicoli leggeri, **dovrebbe includere un meccanismo che riconosca il contributo dei diversi carburanti rinnovabili, sostenibili e a basse emissioni di carbonio, tra cui dovrebbero quindi figurare anche i biocarburanti per il ruolo importante che possono giocare ai fini della decarbonizzazione.**

Ciò tenuto conto dei costi e delle difficoltà operative connesse **all'utilizzo del motore elettrico per i veicoli industriali, che riteniamo possa concretizzarsi esclusivamente nell'ultimo miglio**, nonché del fatto che l'idrogeno non costituisce ancora una soluzione tecnologicamente matura ed economicamente vantaggiosa per un impiego a larga scala.

Inoltre, l'eliminazione precoce dei veicoli a combustione termica, senza una diffusione adeguata della rete infrastrutturale a supporto delle nuove tecnologie, potrebbe indurre molti operatori del trasporto ad investire negli ultimi veicoli disponibili o a prolungarne l'uso nel tempo a danno dell'industria e dello stesso percorso di decarbonizzazione europeo.

Diversamente, come evidenziato dal dibattito per il Regolamento sui veicoli leggeri e dalle consultazioni pubbliche, **incentivare a medio termine l'utilizzo dei biocarburanti e degli E-fuels potrebbe tradursi in un'effettiva transizione verso la completa decarbonizzazione e il corretto passaggio ad alimentazioni a emissioni zero.**

In conclusione, **sarebbe opportuno mantenere il meccanismo di incentivazione per i veicoli a zero-basse emissioni dopo il 2030** fino a che non sarà chiaro quale tecnologia si possa effettivamente applicare al settore del trasporto pesante su gomma.

3. Infrastrutture di ricarica e rifornimento

I piani di sviluppo per un mercato a zero emissioni, soprattutto per i veicoli pesanti, devono necessariamente prevedere una diffusione omogenea e capillare delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento in tutta l'Europa.

E' necessario inoltre **che gli Stati Membri facciano la loro parte prevedendo politiche rapide, sostanziali e di ampio respiro per lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento dei carburanti rinnovabili, pubblica e privata.**

Occorre quindi riconoscere agevolazioni alle imprese che realizzano infrastrutture di rifornimento per le alimentazioni alternative (elettrico per la distribuzione urbana, gas, biocarburanti e idrogeno) in luoghi privati per l'approvvigionamento delle proprie flotte, per arricchire e completare la rete distributiva di tali fonti energetiche innovative.

Ringraziamo per l'attenzione.