

La roadmap per il rilancio del trasporto merci

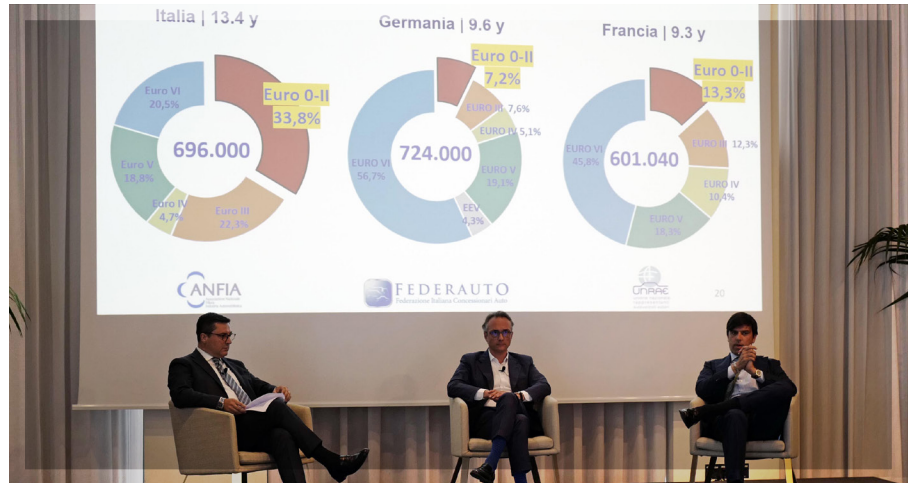
Le proposte di Anfia, Federauto e Unrae

Il parco circolante dei veicoli industriali in Italia sfiora i 700.000 veicoli con ptt maggiore di 3,5 tonnellate ed è tra i più vecchi in Europa, con un'età media di 13,4 anni e il 56% dei mezzi rispondenti alle Direttive di emissione **ante Euro IV**, percentuale che scende al 45,5% per i veicoli pesanti (superiori o uguali a 16 tonnellate), che presentano un'età media di 11,5 anni.

Anche se le immatricolazioni in 13 anni si sono ridotte di oltre il 40%, passando da 35.442 unità nel 2007 a 20.256 veicoli venduti nel 2020, quello dei veicoli industriali rimane un settore strategico per l'economia nazionale, come evidenziato dall'aumento dei volumi trasportati durante il lockdown pandemico e, come tale, va sostenuto con interventi mirati allo svecchiamento del parco circolante e a rendere più sicuro e sostenibile il trasporto su gomma.

Con questi obiettivi, Anfia, Federauto e Unrae hanno proposto, in una conferenza stampa congiunta, una "Roadmap per il **rilancio del trasporto** merci", un programma di interventi per abilitare il settore alla transizione energetica e a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ed efficienza necessari per garantire la salute e la competitività del comparto. Tra le misure mirate a contribuire alla decarbonizzazione del trasporto merci, le Associazioni chiedono interventi per disincentivare l'utilizzo dei **veicoli più inquinanti**, per esempio con una maggiorazione del costo per il passaggio di proprietà, e con l'azzeramento del rimborso dei pedaggi stradali e delle accise per i mezzi ante Euro IV, oltre all'entrata in vigore della revisione annuale obbligatoria, anche presso officine private, che attende ormai da tempo l'emanazione dei decreti attuativi.

Sul fronte delle motorizzazioni, è indispensabile continuare a investire sui **bio-carburanti** e su un parallelo sviluppo delle infrastrutture per le alimentazioni alternative, per procedere verso sistemi di propulsione a emissioni tendenti allo



zero, come i veicoli elettrici e quelli a biometano, in attesa della diffusione dell'**idrogeno** come soluzione di lungo termine e per i trasporti di lungo raggio. Come già in atto in alcuni Paesi europei, Anfia, Federauto e Unrae sollecitano anche una norma che autorizzi la libera circolazione degli autoarticolati di lunghezza fino a 18 metri, 1,5 metri in più della lunghezza massima attuale, veicoli attualmente circolanti in Italia solo a livello **sperimentale**, che, a massa invariata, consente un carico di pallet superiore e, di conseguenza, riduce il numero dei mezzi in circolazione, efficientando i flussi logistici.

Secondo Luca Sra, Delegato Anfia per il Trasporto merci "Oltre ad essere indispensabile per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale del trasporto merci, il rinnovo del parco circolante risponde anche alla necessità di elevare gli **standard di sicurezza** dei veicoli che ogni giorno viaggiano sulle strade, superando la contraddizione tra gli enormi investimenti dei produttori per adeguarsi alle normative vigenti in materia e l'effettiva dotazione dei mezzi in uso - solo il 21,6% dei veicoli industriali circolanti è dotato dei dispositivi di sicurezza resi obbligatori dal 1° novembre 2015 (AEBS per la frenata autonoma d'emergenza ed LDW per il mantenimento della corsia). Per raggiungere i target di decarbonizzazione stabiliti dall'Europa, sarà importante il contributo di tutte

le tecnologie, dal **diesel pulito**, grazie all'utile e necessario impiego dei biocarburanti, al gas naturale, come tecnologia ponte verso l'idrogeno. Parallelamente, urge lavorare per lo sviluppo infrastrutturale, dalle colonnine ad alto voltaggio per i veicoli commerciali e industriali, alla distribuzione dell'idrogeno, passi fondamentali per supportare la diffusione dei veicoli per il trasporto delle merci a zero emissioni".

Gianandrea Ferrajoli, Coordinatore Federauto Truck, ha dichiarato: "Il rilancio del trasporto merci è strettamente connesso a una complessa e articolata trasformazione dell'intero comparto in un'ottica **sostenibile** ed ecologica, che riteniamo possa concretizzarsi anche e soprattutto attraverso forme di disincentivo all'utilizzo di mezzi obsoleti. Un veicolo su tre in Italia è infatti Euro 0, 1 o 2: un dato impressionante considerato che corrisponde al quintuplo della Germania e al triplo rispetto alla Francia. Per il graduale processo di passaggio a soluzioni di trasporto sempre più green, sono molte le proposte di Anfia, Federauto e Unrae: da varie forme di tassazione energetica, come la rimodulazione del bollo, agli incentivi per l'acquisto di **nuovi veicoli**. Le idee condivise oggi sono numerose perché non possiamo lasciarci sfuggire l'occasione offerta dai fondi previsti dal PNRR per una definitiva modernizzazione del comparto trasporti

in un'ottica più moderna e rispettosa dell'ambiente".

Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di Unrae, ha dichiarato: "La transizione verso un sistema di trasporti completamente sostenibile è l'obiettivo desiderabile per il quale il nostro comparto dedica notevoli sforzi e investimenti, ma la diffusione dei motori elettrici, ibridi, a idrogeno e dei biocarburanti è ancora molto

limitata per contribuire efficacemente agli obiettivi di **decarbonizzazione**. Allo scopo di accelerare la diffusione di queste motorizzazioni, nel breve periodo, è necessario prevedere misure di incentivazione per il ricambio dei mezzi più vetusti, anche con veicoli Euro VI di ultima generazione, in modo da ridurre notevolmente le emissioni di CO₂ rispetto all'attuale parco. In quest'ottica chiediamo, tra

l'altro, di rifinanziare l'**ecobonus** sui veicoli commerciali per tutto il 2021, di prevedere agevolazioni anche per il rinnovo del parco dei rimorchi e semirimorchi, di rendere operativo il sistema dei 'certificati bianchi' per il rinnovo delle flotte, e la rimodulazione del bollo dei veicoli industriali sulla base del criterio che chi più inquina più paga, con evidenti benefici per l'ambiente e la sicurezza".

Con riferimento alle ultime decisioni UE, cosa pensate della proposta per lo stop alla vendita di auto benzina e diesel dal 2035 contenuto nel pacchetto clima e l'aumento della tassazione minima sui carburanti fossili a partire dal 2023? Quali sono le implicazioni per il mercato dei veicoli? I costruttori sono pronti al cambio di produzione?

Il processo di transizione avviato dall'UE con il 'Pacchetto clima' rappresenta una delle più grandi rivoluzioni nella storia del mercato dei veicoli. Una trasformazione che ha colto molti alla sprovvista per la **rapidità** e la radicalità delle azioni necessarie, ma a cui le case produttrici non hanno potuto sottrarsi. Ora si tratta di ridefinire da zero una value proposition all'altezza delle nuove sfide, pur nella consapevolezza che non tutti i player "sopravviveranno". Per questo, dobbiamo scongiurare ad ogni costo che il comune obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂, si trasformi in una caccia alle streghe contro le imprese, spesso prive dei **mezzi finanziari** necessari per ammortizzare gli investimenti che un'operazione senza precedenti, come questa, richiede.

Gianandrea Ferrajoli, Coordinatore Federauto Truck (Federauto).

La pandemia in corso ha sconvolto equilibri e interrotto **percorsi di sviluppo** che sembravano definiti. L'effettivo ingresso sul mercato di prodotti innovativi con forte impatto strategico, come i mezzi per il trasporto di merci, deve tenere conto della situazione economica, delle condizioni sociali, del contesto tecnologico di supporto. La transizione ecologica in atto andrà quindi gestita in maniera strategica consentendo progressivamente il passaggio a tecnologie sempre meno dannose per l'ambiente e supportando la **rottamazione**

dei veicoli più anziani. Il parco circolante italiano è tra i più vecchi d'Europa e necessita di un ricambio importante di cui altri Paesi non hanno invece bisogno. Le Case automobilistiche sono pronte all'offerta di **prodotti avanzati**, e già oggi all'avanguardia tecnologica, ma occorrerà tener conto di variabili ancora indefinite, come ad esempio la capacità di rifornimento per le trazioni alternative, l'adeguamento delle infrastrutture, e, oggi, anche della carenza di materie prime e componenti che stanno già facendo aumentare i costi fissi e ritardare le consegne.

Paolo Starace, Presidente UNRAE.

Il pacchetto 'Fit for 55' pubblicato lo scorso luglio contiene alcune proposte della Commissione UE che inizieranno il loro percorso legislativo al termine del quale saranno definiti anche i futuri **regolamenti** sulle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. Gli obiettivi di ulteriore riduzione delle emissioni sono ovviamente condivisibili e la filiera automotive dei veicoli commerciali che qui rappresento sta già lavorando e investendo, ma ci auguriamo che le **Istituzioni** coinvolte tengano presente, nel proseguo della discussione, il principio di neutralità tecnologica, per il raggiungimento dei target di decarbonizzazione.

Riteniamo infatti che anche le tecnologie tradizionali possano ancora dare un importante contributo attraverso l'utilizzo, per esempio, dei biocarburanti e sarebbe un errore non tenerne conto. Inoltre, in parallelo alla definizione dei target, bisogna lavorare su tutti i fattori abilitanti della **mobilità green**, in particolare sullo sviluppo delle infrastrutture per tutte le alimentazioni alternative.

Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci.

Con riferimento alle proposte da voi avanzate per disincentivare l'utilizzo dei veicoli Euro 0, I, II e III e le considerazioni sulle difficoltà riscontrate dalle imprese nel ricevere gli incentivi per il rinnovo dei mezzi, non ritenete sia utile prevedere ulteriori incentivi che rendano possibile l'acquisto di mezzi nuovi anche per le piccole imprese?

La questione degli incentivi richiede una serie di riflessioni preliminari. Esiste, innanzitutto, un problema nelle modalità di erogazione: alcuni degli **incentivi** annunciati, non sono ancora diventati realtà, mentre quelli esistenti prevedono iter farraginosi di accesso e lunghe attese prima dell'incasso. A questo tema, si lega quello della pianificazione. Come possiamo pensare che le imprese abbiano ambizione a progettare per il futuro, senza **sicurezze sui tempi** e i ritorni economici dei loro investimenti? Serve dunque un fronte comune tra governo e imprese per un piano di incentivi che duri ben più di un anno ed eviti che la contingenza di oggi, si trasformi nell'emergenza di domani.

Gianandrea Ferrajoli, Coordinatore Federauto Truck (Federauto).

Serve un cambio di passo, chiarezza di obiettivi senza dimenticare il contesto di riferimento. Gli incentivi sono solo una faccia della stessa medaglia siano essi destinati ai piccoli che grandi operatori. Da un lato, infatti, si rendono necessari **interventi mirati** alla promozione effettiva ed efficace di una transizione ecologica del settore dei veicoli industriali, che si presenta più incerta e lenta di quanto il legislatore abbia ipotizzato, nella prospettiva primaria del rinnovo di un parco fortemente obsoleto in termini di sostenibilità complessiva e di sicurezza.

Dall'altro non possiamo dimenticare che la "sensibilità" degli operatori all'acquisto

di veicoli di **ultima generazione** è proporzionale all'anzianità dei veicoli posseduti. In altre parole gli incentivi sostengono il ricambio dei veicoli più recenti, manon quelli più obsoleti e inquinanti. È un dato di fatto che oltre il 56% del parco circolante è ante Euro IV e la percentuale continua ad aumentare. Per questi operatori l'unica soluzione è applicare il principio "**chi più inquina più paga**". In questo ambito sono molteplici le opportunità disponibili, a costo zero, come differenziare, in base al criterio anzidetto, tasse, tariffe e rimborsi, utilizzando anche le revisioni tecniche periodiche come leva per spingere progressivamente **fuori circolazione** questi veicoli che, in funzione della loro età, non possono più garantire sufficiente sicurezza e affidabilità. Si tratta in fondo

di sostenere la transizione ecologica anche attraverso un sistema premiante per chi ci crede ed investe. Gli altri sono destinati, loro malgrado, a scomparire perché non **più competitivi**, non più al passo con i tempi e soprattutto non più coerenti con le sfide che il cambiamento climatico ci pone di fronte ormai quotidianamente.

Paolo Starace, Presidente UNRAE.
Presidente Starace UNRAE

Abbiamo molto apprezzato l'attenzione delle Istituzioni verso la filiera e la necessità di **rinnovo del parco**. È tuttora aperta la seconda finestra per la presentazione delle domande di incentivazione prevista dal Decreto investimenti autotrasporto 2020/2021, che si chiuderà il 14 agosto.

Le risorse sono state esaurite in pochi giorni, eccetto il plafond per le casse mobili, e i **contributi** prenotati vanno oltre le disponibilità. Sulle risorse stanziare per il 2021-22 occorrerebbe incrementare il tetto massimo di spesa a 700.000 euro per evitare le limitazioni occorse nel 2020, a causa delle quali erano avanzate delle risorse. È poi fondamentale che il plafond riservato ai veicoli commerciali ad **alimentazione alternativa** presenti un trend di relativa e continuativa crescita rispetto a quello previsto dal fondo dell'anno precedente e che la differenza di incentivo tra le alimentazioni alternative e quelle tradizionali sia tale da poter sostenere gli acquisti più sostenibili.

Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci.

Secondo Sandiano ospite di Binario 20|21

L'intervista al Presidente Assotrasporti

Ospite di Binario 20|21 Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti, per parlare del futuro del settore e della logistica, che passa dalla tutela dei **diritti degli imprenditori** alla formazione. Sotto la conduzione di Simone Schinocca, **l'intervista** è iniziata con la presentazione dell'associazione di categoria, nata con i padroncini, i piccoli imprenditori e le medie aziende, in procinto di allargarsi al settore della logistica.

Il compito principalmente svolto è la tutela dei diritti degli associati rispetto a problematiche di vario genere che possono trovarsi ad affrontare nello svolgimento della propria attività. Attraverso lo svolgimento di **assemblee sul territorio**, le segnalazioni dei soci vengono tradotte in proposte di modifiche o di approvazione di nuove normative, successivamente presentate alle istituzioni. Ad esempio nel percorso proposto di assemblee racchiuse sotto il nome di "Incontriamoci, proponiamo, lavoriamo" era giunta l'interrogazione di un socio disabile, il quale chiedeva se il Ministro dei Trasporti fosse mai salito su un camion. Così, lavorando con le istituzioni, si era riuscito a far salire a bordo di un camion l'allora Ministro

Pietro Lunardi. Riflettendo sul tema però, l'associazione si rese conto che portare il **Ministro a bordo** non era sufficiente, in quanto cambiano con troppa frequenza. La proposta inserita nella piattaforma Assotrasporti si è quindi concretizzata nella richiesta di far viaggiare a bordo di un mezzo, come se fosse un secondo autista, alcuni rappresentanti del ministero, così che possano capire davvero quale sia la vita che deve affrontare un autotrasportatore in una settimana di lavoro sulla strada.

Schinocca ha poi voluto parlare di **emergenza sanitaria** e dell'ultimo anno e mezzo di lavoro. La situazione ha creato molta pressione e ha diviso gli autotrasportatori in due categorie: chi si è ritrovato coi camion fermi sui piazzali, impossibilitato a lavorare e chi, invece, era subissato di richieste e dall'aumento della domanda di trasporto di beni alimentari e di prima necessità.

Ne risulta un'esigenza di sviluppo e **ammodernamento** sia dal lato delle imprese, che da parte delle istituzioni. Con la ripresa ci sarà il problema inverso. Ristoratori e albergatori costretti alla chiusura, potrebbero non trovare più

Guarda l'intervista completa: inquadra il QR-code col tuo smartphone.



l'azienda con la quale lavoravano prima della pandemia.

In un mondo così mutevole e in cambiamento la formazione diventa ancora più importante e indispensabile, perché quando avvengono degli incidenti, spesso vengono coinvolti altri utenti della strada. C'è bisogno di sicurezza a tutti i livelli. L'autotrasportatore deve essere formato a una **guida sicura**, capace di prevenire ed evitare gli incidenti.

I comportamenti virtuosi alla guida consentono anche di risparmiare carburante e ridurre l'inquinamento dei veicoli. Inoltre, la formazione deve anche riguardare il ramo della comunicazione e presentazione. Il trasportatore spesso rappresenta l'ultimo miglio e, sebbene trasporti prodotti fabbricati da terzi, nel momento in cui giunge al punto di scarico risulta essere la porta d'accesso del produttore.