



TRANSIZIONE A TUTTA VELOCITÀ
Lo sostiene Bas Eickhout (foto), il relatore dei Verdi al Parlamento europeo in occasione della votazione per i nuovi obiettivi di riduzione della CO₂ emessa dai camion. Si tratta comunque di una base da negoziare con i vari paesi Ue. Dall'Italia, intanto, la levata di scudi è generale e si guarda di più al rinnovo del parco circolante.



Emissioni e obiettivi Ue

LA STRADA PER IL

DECARBON

L'Europarlamento vota i nuovi target per la riduzione della CO₂ dei truck, pochi giorni dopo che Anfia, Anita, Federauto e Untras hanno proposto un piano di efficientamento del parco circolante in quel di Ecomondo

8 NOVEMBRE

Anfia, Anita, Federauto, Untras, Unrae, a Ecomondo, propongono un piano per svecchiare il parco circolante da 700 milioni di euro.

21 NOVEMBRE

Riduzione del 45 per cento nel periodo 2030-2034, del 65 per il 2035-2039 e del 90 dal 2040, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i medio-pesanti votati dal Parlamento Ue.

21 NOVEMBRE

Marebonus diventa Sea Modal Shift. Le risorse dedicate sono 39 milioni di euro per il 2022 e 21,5 milioni per ciascun anno dal 2023 al 2026.

22 NOVEMBRE

«Più che ambizioso questo programma sembra essere completamente all'oscuro della situazione reale», così il presidente Fita sugli obiettivi Ue per la CO₂.

23 NOVEMBRE

Il Tar della Lombardia annulla il divieto del Comune di Milano di accesso in area B e C ai camion sprovvisti di sensori per l'angolo cieco.

Nuovi ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ di autocarri medi, pesanti e autobus, del 45 per cento nel periodo 2030-2034, del 65 per il 2035-2039 e del 90 per cento dal 2040.

i paesi Ue sui nuovi limiti per ridurre le emissioni dei veicoli di nuova produzione, dopo che il 14 febbraio la Commissione aveva presentato la proposta legislativa per stabilire norme sulla CO₂ per i pesanti, a partire dal 2030,

Incoraggiare la transizione verso autocarri zero emission è fondamentale

Bas Eickhout

Li propone il Parlamento europeo, che lo scorso 21 novembre ha votato il testo che è base

per centrare l'obiettivo Ue in materia di neutralità climatica entro il 2050, e ridurre la domanda di combustibili fossili importati.

PER LA CASSAZIONE A MILANO NIENTE SENSORI ANGOLO CIECO

Il Tar della Lombardia (sentenza n.2770/2023) ha annullato gli atti del Comune di Milano che prevedevano il divieto di accesso in area B e C ai mezzi pesanti sprovvisti di sensori dell'angolo cieco per effetto del ricorso presentato da Assotir Lombardia lo scorso 9

ottobre. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente di Assotir Lombardia, Pietro Castelli: «La sentenza del Tar della Lombardia è la conferma della fondatezza delle nostre riserve fatte al Comune. La magistratura ne ha infatti giudica-

to l'operato oltre i limiti della legge. Quest'ultima infatti riserva allo Stato, e non ai Comuni, la competenza sulle misure di sicurezza. Voglio ringraziare i colleghi che hanno avuto il coraggio, insieme a noi, di aprire un contenzioso giudiziario con il Comune di Milano».

«La demagogia del sindaco Sala ha illuso i cittadini milanesi, ha provocato disagi e pesanti costi al settore», afferma il presidente di Fai-Contrasporto, Paolo Uggè, «I legali della Fai di Milano stanno già approfondendo la sentenza per predisporre richieste di risarcimento alle

imprese danneggiate. L'auspicio ora è che dopo la bocciatura del Tar la giunta Sala apra finalmente un tavolo di lavoro con tutte le organizzazioni di rappresentanza dei settori produttivi e dei cittadini, per individuare soluzioni efficaci a questo grave problema».

'CARTELLO' CAMION

Condannati a risarcire

Ma nessuno ne parla. Eppure la notizia è grossa. Di chi la colpa?

Il 'cartello europeo dei camion' è stato condannato a risarcire i clienti. «La Corte d'Appello di Milano, sezione specializzata in materia (presidente Serena Baccolini, estensore Anna Ferrari) ha respinto le impugnazioni dei costruttori, che ora dovranno liquidare altri 200 milioni di danni». Il 'cartello' perde anche la partita della prescrizione, «visto che a giudizio dei costruttori la questione era nota dal 2011 (stando a generici articoli di stampa europea e italiana) ma per la corte d'Appello l'ordinaria diligenza del danneggiato non può spingersi oltre la data del 2016, quando la stangata divenne pubblica, con l'indiretta ammissione di responsabilità dei costruttori», scrive il Sole 24 Ore. «È apparsa solo sull'edizione del Sole del 1° novembre. Nessun altro ne ha parlato. Eppure non mi sembra una notizia da poco». «Siamo al 50° posto per libertà e qualità di stampa, dietro diverse dittature e monarchie. È vero, comunque, siamo uno strano paese». «Probabilmente le associazioni di categoria hanno già informato le aziende di trasporto». «Credo si comprenda perché la grande stampa abbia tenuto nascosta la sentenza. Chi sono i proprietari delle maggiori testate giornalistiche? Anche i comunicati diffusi dalle federazioni sono stati ignorati. Viva la libertà di informare», chiosa il presidente Fai-Confratrasporto, Paolo Uggè.

Oscar Sandri

«Incoraggiare la transizione verso autocarri e autobus zero emission è fondamentale, non solo per raggiungere i nostri obiettivi per il clima, ma anche perché si tratta di componente fondamentale per avere un'aria più pulita nelle nostre città», ha affermato il relatore, il verde Bas Eickhout.

La transizione è più veloce del previsto

«Si fa chiarezza e proponiamo incentivi per l'elettrificazione e l'idrogeno. Sulla base della proposta della Commissione, per muoverci al passo con la realtà, in quanto la transizione sta accadendo più velocemente del previsto».

Ma le aziende di autotrasporto non ci stanno. «Più che ambizioso questo programma sembra completamente all'oscuro della situazione reale,

quantomeno italiana, del parco veicoli pesanti» ha affermato Patrizio Ricci, presidente di Fita. «Al 31 dicembre 2022 in Italia il parco complessivo contava 5.612.639 veicoli. Di cui gli Euro 5 più anziani hanno già 14 anni, mentre gli Euro 6 più datati ne hanno 9. Ma Euro 5 e 6 sono solo il 36,4 per cento del totale. Gli Euro 0 hanno più di 30 anni. E gli Euro 4 e inferiori, con anzianità di oltre 30 fino a poco meno di 17 anni, rappresentano il 63,2 per cento. Le imprese di autotrasporto conto terzi non riescono a sostituire i mezzi obsoleti causa i costi dei veicoli nuovi e il margine sempre più ridotto

del conto economico. Quindi, per rendere credibili gli obiettivi previsti, occorre che l'Ue si impegni a concedere sussidi concreti e cospicui per la sostituzione dei veicoli più datati. Risorse aggiuntive a quelle già messe a disposizione dal ministero dei Trasporti e ai 700 milioni richiesti a Ecomondo dall'autotrasporto per veicoli a emissioni zero,

infrastrutture e carburanti rinnovabili».

A cercare di far incontrare le richieste della Commissione Europea e quelle degli autotrasportatori ci hanno provato Anfia, Anita, Federauto, Untras, Unrae con il piano di efficientamento del parco circolante

Il programma Ue più che ambizioso è completamente all'oscuro della situazione reale

Patrizio Ricci



COSÌ IL MAREBONUS VA ALL'AUTOTRASPORTATORE

Con la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto Mit n.166/2023 si è conclusa in maniera positiva per le imprese di autotrasporto la discussione, avviata da alcuni anni, che riconosce loro l'esclusiva dell'incentivo per l'utilizzo delle rotte marittime con collegamenti Ro-Ro e Ro-Pax.

«Una vicenda che ha visto Anita impegnata in prima linea, convinta che l'incentivo va riconosciuto a chi effettua la scelta modale, vale a dire al vettore, affinché la misura rappresenti una leva concreta allo shift modale», ha affermato il presidente di Anita, Riccardo Morelli. «In precedenza infatti, beneficiari della misura erano le società armatrici che ribaltavano poi parte dell'incentivo alle imprese di autotrasporto che caricano complessi veicolari o Uti sulle

navi. Tra le novità, registriamo con favore anche la possibilità per i collegamenti da isole a porti comunitari o di paesi See, per i quali potranno essere definite altre rotte marittime che godono anch'esse dell'incentivo. La Commissione europea ha autorizzato con decisione C(2023) 3645 del 30 maggio, l'aiuto di stato Sa.104156 (2023/N), Incentivo Sea modal shift Italia, regime per incentivare l'utilizzo del trasporto intermodale strada-mare a corto raggio, a seguito di regolare notifica elettronica effettuata in data 17 marzo 2023». Le risorse per tale misura sono di 39 milioni di euro per il 2022 e 21,5 milioni per ciascun anno dal 2023 al 2026. Con decreto del Mit saranno definiti tempi e modalità di presentazione delle domande e della rendicontazione.



L'INCENTIVO VA A CHI SCEGLIE È il mantra del presidente di Anita, Riccardo Morelli (foto). Con il decreto del Mit sarà così. Tempi e modalità per le domande sono però ancora da definirsi. Per il 2022 ci sono 39 milioni e dal 2023 al 2026 i milioni sono 21,5 l'anno.

cordata sugli standard di CO₂ per le auto, sebbene espanda la definizione di carburanti a zero emissioni per includere i biocarburanti.

Riconosciuta la bontà dei carburanti neutri

«Il Parlamento europeo ha riconosciuto la bontà dei carburanti neutri nella transizione ecologica», ha affermato il presidente di Fai-Confratrasporto, Paolo Uggè, in occasione del forum di Confratrasporto, senza però rinunciare alla punta polemica, «Il principio che muove le considerazioni sull'elettrico è di una miopia imbarazzante. L'attuale metodo per calcolare le emissioni dei è il cosiddetto 'tank to wheel' (dal serbatoio alla ruota), semplice ma fuorviante perché non tiene conto di quello che sta a monte e che fa sì che le emissioni di CO₂ dell'elettrico siano sempre pari a zero. Se invece si considerasse tutto il processo, 'well to wheel' (dal pozzo di petrolio alla ruota), le emissioni di elettrici o a idrogeno non sarebbero più zero. E con le centrali a carbone che producono energia elettrica, l'impatto ambientale è ancora peggiore. Le emissioni zero si hanno solo con le fonti rinnovabili».

Riccardo Venturi

proposto al governo, appunto, a Ecomondo. Nel corso della tavola rotonda sul tema «La transizione green dell'autotrasporto merci», l'8 novembre, quindi prima del voto del Parlamento europeo.

Quel piano di incentivi da 700 milioni di euro

Iniziativa che rappresenta l'inedita unitarietà di intenti fra le associazioni dell'autotrasporto e dell'automotive, e che si rivolge alle istituzioni per sensibilizzarle sulla necessità di adottare un piano che incentivi le imprese alla transizione del settore. E il cui fabbisogno è stimato in circa 700 milioni di euro per investire fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture nonché stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili. Inoltre, si pro-

pone la modifica sostanziale del Fondo autotrasporto, per garantire procedure rapide di liquidazione alle imprese di autotrasporto.

Hanno infatti ragione le associazioni quando denunciano le contraddizioni Ue che, tanti saluti alla neutralità tecnologica, vogliono imporre regolamenti avulsi dal mercato e tempi così sfidanti da essere irrealistici. Mentre la legge di Bilancio nazionale tende a ridimensionare gli investimenti per quella transizione ecologica richiesta dalla stessa Ue. Perciò, le associazioni hanno accolto con favore le parole del vicesegretario, Edoardo Rixi che,

ribadendo che l'autotrasporto è un settore strategico per il Paese, ha annunciato l'intento del Mit di attivare a breve un confronto per identificare nuovi meccanismi di sostegno agli investimenti per la transizione ecologica e il rinnovo delle flotte.

Qualche buona notizia, però, è arrivata il 21 novembre dal testo votato dall'Europarlamento, che ha appoggiato la proposta della Commissione europea per definire legislativamente una nuova classe di veicoli pesanti a e-fuel, (idrogeno verde e carbonio risucchiati dall'atmosfera) e soprattutto biocarburanti. Proposta simile a quella con-

Considerando il 'well to wheel' le emissioni di elettrici e idrogeno non sarebbero più zero

Paolo Uggè