

ENNESIMA FREGATURA UE

0DS88

0DS88

Bruxelles inguaia pure i Tir Altra stretta sulle emissioni

Con il voto contrario dell'Italia, via libera alla direttiva che impone vincoli più severi per i camion. **Conftrasporto**: «In gioco il futuro delle imprese, non quello del pianeta»

BENEDETTA VITETTA

■ Dopo i veicoli endotermici che dal 2035 non potranno più essere venduti, ora Bruxelles se la prende pure con i mezzi pesanti - ossia Tir e autobus - che vedono nel breve diventare sempre meno inquinanti e più green. Una gran brutta fregatura per l'Italia che ha votato contro il nuovo regolamento comunitario che appunto prevede di tagliare le emissioni del 45% entro il 2030, del 65% al 2035 e del 90% al 2040.

Come era già accaduto con la normativa delle "Case Green", anche su questo tema ha vinto la linea ecologista portata avanti dalla presidente Ursula Von der Leyen, e il Belpaese ha quindi deciso di votare contro il via libera definitivo del Consiglio Ue al regolamento sul taglio delle emissioni dei mezzi pesanti (obiettivo -90% dal 2040 per i Tir; autobus urbani nuovi a zero emissioni dal 2035). Ma non siamo stati i soli a metterci contro il nuovo regolamento visto che anche Polonia e Slovacchia hanno bocciato il provvedimento. Ad astenersi è stata solo la Repubblica Ceca.

CONTRO L'AUTOTRASPORTO

«La decisione della Ue, che continua a voler sostenere una politica ambientale strumentale e ideologica, deve impegnare tutti colo-

ro che sono convinti di quanto simili decisioni siano il frutto solo di scelte che puntano a penalizzare le attività legate alla mobilità, in particolare quelle dell'autotrasporto. In gioco c'è il futuro delle nostre imprese, non certo quello del pianeta». Questo il duro commento a caldo di **Paolo Uggè**, presidente **Fai-Conftrasporto**, dopo la stretta sulle emissioni di Co2 per i nuovi veicoli pesanti fissata dalla Ue. «Dobbiamo impegnarci» ha aggiunto il presidente di **Fai-Conftrasporto**, «a sostenere quelle forze politiche responsabili che promuovono principi come la neutralità tecnologica, oltre alla necessità che i temi legati alle emissioni inquinanti, e le conseguenti decisioni, siano affrontati in una logica mondiale».

Uno dei principali motivi che ha spinto l'Italia ad essere contraria è che abbiamo il parco circolante di mezzi pesanti tra i più vecchi d'Europa (l'età media supera i 13 anni) e per oltre il 50% composto da veicoli di classe inferiore all'Euro IV.

BELPAESE IN AFFANNO

I numeri sono eloquenti: se più o meno tutti i Paesi membri stanno andando verso la transizione elettrica, noi invece siamo rimasti molto indietro. I più recenti dati Anfia dicono che nel 2023 in Italia son stati immatricolati 72 Tir elettrici, nel 2022 solo 17. Tenendo

conto dei dati 2023 la quota dei Tir elettrici sul mercato è pari allo 0,3% del totale. Pressochè nulla.

Andando nello specifico, secondo le nuove norme Ue, il campo di applicazione del regolamento esistente verrà ampliato per rendere quasi tutti i nuovi veicoli pesanti con emissioni di Co2 certificate. E più green. Le nuove norme introducono un obiettivo del 100% di emissioni zero per i nuovi bus urbani entro il 2035, con un obiettivo intermedio del 90% per la categoria entro il 2030. Gli autobus interurbani saranno esentati da questo obiettivo, in quanto considerati autobus ai fini della misurazione della riduzione delle emissioni. L'efficacia e l'impatto del regolamento modificato saranno riesaminati dalla Commissione nel 2027. Tra le altre cose, la Commissione Ue dovrà pure valutare la possibilità di sviluppare una metodologia comune per controllare e rendicontare le emissioni di Co2 dell'intero ciclo di vita dei nuovi veicoli pesanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS88 - S.22 - L.1979 - T.1979

L'ultima euro-sòla prima del voto: bando a camion e autobus a benzina

I nuovi obiettivi imporranno il ricambio in pochi anni. Saliranno i costi e i pericoli, visto che i mezzi a batteria pesano di più. Eppure il settore inquina meno delle centrali a carbone tedesche, aperte per il no al nucleare

di **SERGIO GIRALDO**

■ Nella corsa a rotta di collo per approvare tutto l'approvabile prima della fine della legislatura europea, ieri il Consiglio Istruzione, gioventù, cultura e sport tenutosi a Bruxelles ha dato il via libera al nuovo regolamento sulle emissioni di CO2 dei mezzi pesanti. Il regolamento era già stato promosso dal Coreper (Comitato dei rappresentanti permanenti presso l'Ue) lo scorso 8 maggio, ma era necessaria l'adozione formale del Consiglio di ieri per il via libera alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Ue.

Nel Coreper di mercoledì scorso il governo italiano, assieme a quello polacco e slovacco, aveva votato contro e la Repubblica Ceca si era astenuta, con tutti gli altri Paesi favorevoli. Posizioni confermate ieri in Consiglio, ma trattandosi di votazione a maggioranza qualificata il testo è passato.

Cosa prevede il nuovo regolamento? Le nuove norme mantengono l'attuale obiettivo per il 2025, ovvero una riduzione delle emissioni del 15% per gli autocarri che superano le 16 tonnellate. I nuovi obiettivi invece prevedono una riduzione delle emissioni del 45% a partire dal 2030, del 65% a partire dal 2035 e del 90% a partire dal 2040. Questi obiettivi si applicheranno agli autocarri medi, agli autocarri pesanti che superano le 7,5 tonnellate e ai pullman. Le nuove norme introducono poi un obiettivo del 100% di autobus urbani nuovi a emissioni zero entro il 2035, con un obiettivo intermedio del 90% per questa categoria entro il 2030.

In maniera simile a quanto prevede il bando delle auto con il motore a combustione interna al 2035, il re-

golamento su camion e autobus impone un obbligo di fatto di cambiare i mezzi circolanti entro pochi anni, poiché difficilmente le case produttrici continueranno a proporre i modelli con motore diesel. Il punto è che i camion a batteria o a idrogeno che dovrebbero essere l'alternativa, semplicemente, non esistono e sono una produzione di nicchia. In Italia nel 2023 le nuove immatricolazioni di autocarri sopra i 3.500 kg sono state per il 97% di veicoli con motore diesel: venduti 72 camion elettrici (17 nel 2022). Non esiste un'infrastruttura di ricarica degna di questo nome per il traffico pesante ed anche strade e ponti potrebbero essere a rischio. Infatti, i camion a batteria sono più pesanti e a parità di carico un camion elettrico peserà di più di un normale diesel. Con quali impatti sulla circolazione è tutto da capire. C'è a Strasburgo una proposta di direttiva per uniformare pesi e misure dei camion, ma se ne parlerà nella prossima legislatura.

Quello che è certo è che si va verso un aumento dei costi per l'acquisto delle flotte così come per le merci trasportate. Ancora una volta, senza sussidi statali non si andrà da nessuna parte, a meno di concentrare il mercato dell'autotrasporto e accendere strutturalmente una componente inflattiva che inciderà sul prezzo dei beni trasportati.

Esulta Transport & Environment (T&E), l'organizzazione non governativa che ha partecipato attivamente alla scrittura del regolamento.

Il presidente della Federazione degli Autotrasportatori Italiani (Fai) **Paolo Ugge** è invece molto critico: «La decisione della Ue, che continua a voler sostenere una politica ambientale strumentale e ideologica, deve impegnare tutti coloro che

sono convinti di quanto simili decisioni siano il frutto solo di scelte che puntano a penalizzare le attività legate alla mobilità, in particolare quelle dell'autotrasporto», afferma in una nota. «Dobbiamo impegnarci a sostenere quelle forze politiche responsabili che promuovono principi come la neutralità tecnologica, oltre alla necessità che i temi legati alle emissioni inquinanti, e le conseguenti decisioni, siano affrontati in una logica mondiale», conclude Ugge.

Il settore dei veicoli pesanti (camion e autobus) è responsabile del 27% delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'Ue. Le quali, a loro volta, sono pari a circa il 23% del totale delle emissioni dell'intera Unione. Poiché nel 2023 le emissioni antropiche da uso di fossili nell'Unione sono state di circa 2,6 miliardi di tonnellate (pari al 6,9% mondiale), stiamo parlando di circa 161 milioni di tonnellate di CO2 all'anno. Più o meno è quanto emettono le centrali a carbone tedesche, che restano aperte mentre le centrali nucleari, che emettono zero CO2, sono state fermate senza una ragione tecnica.

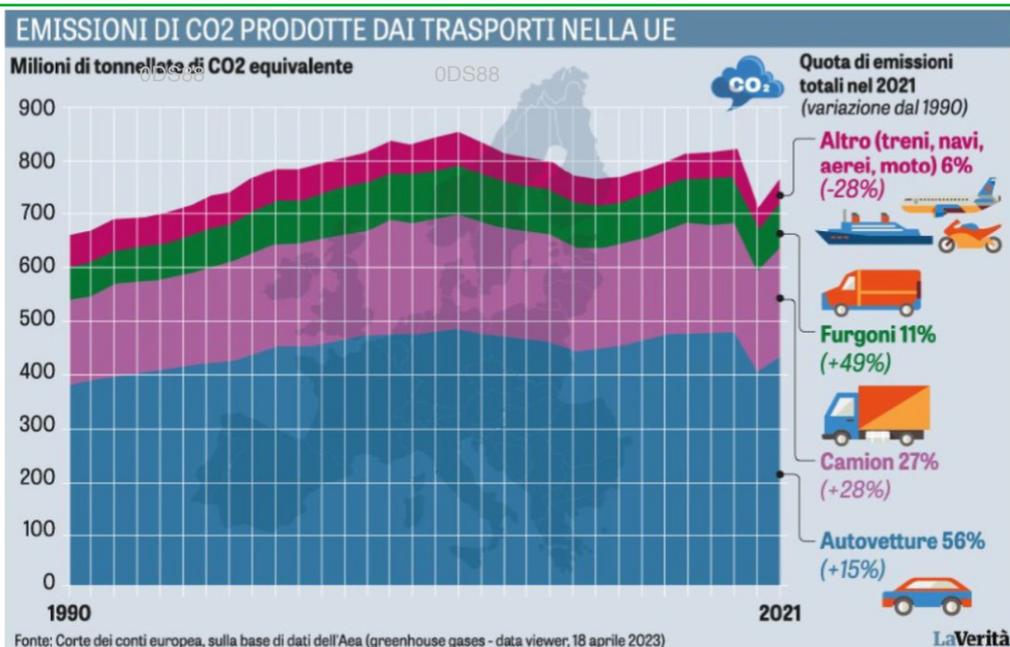
Nel verbale del Coreper dell'8 maggio risultano le dichiarazioni di Polonia e Slovacchia, che argomentano il voto contrario. La Slovacchia fa notare come nel regolamento non sia rispettato il principio della neutralità tecnologica: «Basarsi esclusivamente sui veicoli pesanti elettrici e a idrogeno che non sono disponibili su larga scala potrebbe essere un'arma a doppio taglio. Questo problema è accentuato dalla mancanza di punti di ricarica per il segmento dei veicoli pesanti, che sembra costituire un notevole ostacolo sia attualmente che nel prossimo futuro».

Secondo il governo slovacco, il regolamento non tiene



conto del ruolo dei combustibili rinnovabili neutri in termini di emissioni, non considera l'introduzione di un fattore di correzione del carbonio e non comprende la valutazione delle emissioni di CO₂ durante tutto il ciclo di vita dei nuovi veicoli pesanti. Tutti i punti che nel regolamento vengono rimandati ad una fase successiva di revisione.

Insomma, se sull'auto elettrica ha dovuto rallentare almeno un po', sui camion l'Unione europea va dritta per la sua strada. La sensazione è che ci stia andando senza freni e soprattutto senza tenere il volante.



ENNESIMA FREGATURA UE

0DS88

0DS88

Bruxelles inguaia pure i Tir Altra stretta sulle emissioni

Con il voto contrario dell'Italia, via libera alla direttiva che impone vincoli più severi per i camion. **Conftrasporto**: «In gioco il futuro delle imprese, non quello del pianeta»

BENEDETTA VITETTA

■ Dopo i veicoli endotermici che dal 2035 non potranno più essere venduti, ora Bruxelles se la prende pure con i mezzi pesanti - ossia Tir e autobus - che vedono nel breve diventare sempre meno inquinanti e più green. Una gran brutta fregatura per l'Italia che ha votato contro il nuovo regolamento comunitario che appunto prevede di tagliare le emissioni del 45% entro il 2030, del 65% al 2035 e del 90% al 2040.

Come era già accaduto con la normativa delle "Case Green", anche su questo tema ha vinto la linea ecologista portata avanti dalla presidente Ursula Von der Leyen, e il Belpaese ha quindi deciso di votare contro il via libera definitivo del Consiglio Ue al regolamento sul taglio delle emissioni dei mezzi pesanti (obiettivo -90% dal 2040 per i Tir; autobus urbani nuovi a zero emissioni dal 2035). Ma non siamo stati i soli a mettersi contro il nuovo regolamento visto che anche Polonia e Slovacchia hanno bocciato il provvedimento. Ad astenersi è stata solo la Repubblica Ceca.

CONTRO L'AUTOTRASPORTO

«La decisione della Ue, che continua a voler sostenere una politica ambientale strumentale e ideologica, deve impegnare tutti coloro

che sono convinti di quanto simili decisioni siano il frutto solo di scelte che puntano a penalizzare le attività legate alla mobilità, in particolare quelle dell'autotrasporto. In gioco c'è il futuro delle nostre imprese, non certo quello del pianeta». Questo il duro commento a caldo di **Paolo Uggè**, presidente **Fai-Conftrasporto**, dopo la stretta sulle emissioni di Co2 per i nuovi veicoli pesanti fissata dalla Ue. «Dobbiamo impegnarci» ha aggiunto il presidente di **Fai-Conftrasporto**, «a sostenere quelle forze politiche responsabili che promuovono principi come la neutralità tecnologica, oltre alla necessità che i temi legati alle emissioni inquinanti, e le conseguenti decisioni, siano affrontati in una logica mondiale».

Uno dei principali motivi che ha spinto l'Italia ad essere contraria è che abbiamo il parco circolante di mezzi pesanti tra i più vecchi d'Europa (l'età media supera i 13 anni) e per oltre il 50% composto da veicoli di classe inferiore all'Euro IV.

BELPAESE IN AFFANNO

I numeri sono eloquenti: se più o meno tutti i Paesi membri stanno andando verso la transizione elettrica, noi invece siamo rimasti molto indietro. I più recenti dati Anfia dicono che nel 2023 in Italia son stati immatricolati 72 Tir elettrici, nel 2022 solo 17. Tenendo

conto dei dati 2023 la quota dei Tir elettrici sul mercato è pari allo 0,3% del totale. Pressochè nulla.

Andando nello specifico, secondo le nuove norme Ue, il campo di applicazione del regolamento esistente verrà ampliato per rendere quasi tutti i nuovi veicoli pesanti con emissioni di Co2 certificate. E più green. Le nuove norme introducono un obiettivo del 100% di emissioni zero per i nuovi bus urbani entro il 2035, con un obiettivo intermedio del 90% per la categoria entro il 2030. Gli autobus interurbani saranno esentati da questo obiettivo, in quanto considerati autobus ai fini della misurazione della riduzione delle emissioni. L'efficacia e l'impatto del regolamento modificato saranno riesaminati dalla Commissione nel 2027. Tra le altre cose, la Commissione Ue dovrà pure valutare la possibilità di sviluppare una metodologia comune per controllare e rendicontare le emissioni di Co2 dell'intero ciclo di vita dei nuovi veicoli pesanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

