

Proposte di modifica Reg 651/2014: Osservazioni Conftrasporto

L'attuale regolamento generale di esenzione, Reg. UE 651/2014, ha prodotto buoni risultati, ampliando di fatto la platea di aiuti esentati dalla procedura di notifica e conseguentemente accelerando le concessioni di aiuti a territori ed imprese.

Il nuovo draft proposto dalla Commissione Europea, che apporta modifiche all'attuale reg. UE 651/2014, completa e potenzia alcuni aspetti legati soprattutto alla transizione ecologica e digitale.

Osservazioni in materia di trasporti

Gli obiettivi del Green Deal e della transizione ecologica sono estremamente ambiziosi e sfidanti per il comparto dei trasporti e della logistica. Per conseguire una maggiore sostenibilità del settore, che rientra, per la dipendenza dall'impiego di combustibili fossili, tra quelli "hard to abate", non esiste un'unica soluzione valida per tutte le diverse circostanze.

Sul fronte delle alimentazioni alternative, andrebbero sostenute, con approccio tecnologicamente neutrale, tutte le opzioni in grado di ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti di ciascuna diversa tipologia di trasporto, assecondandone, al meglio, le specificità tecniche e operative.

Attualmente si stanno affacciando sul mercato le prime soluzioni di veicoli elettrici su gomma per la distribuzione in ambito urbano ma, al di fuori di tale ambito, questa tecnologia continua a registrare limiti sul fronte dell'autonomia (inferiore a 300 km) e dei tempi di ricarica (almeno 4/5 ore nei punti di ricarica veloce). Inoltre, non si può oggi sottovalutare che, per avere una autonomia adeguata, un veicolo pesante ad alimentazione elettrica necessiterebbe di un pacco di batterie del peso di circa 15 tonnellate. Invero, per i traffici internazionali su strada di lunga distanza, al fianco della certezza del diesel, nella prospettiva dell'idrogeno, oggi ci sono l'utilizzo dei biocarburanti e il GNL.

La via della decarbonizzazione del trasporto marittimo è ancora lunga e non priva di incognite. Nel panorama tecnologico attuale stanno emergendo tre linee di sviluppo per sostituire gli attuali carburanti derivati dal petrolio, utilizzando i cosiddetti "gas leggeri" (GNL), i gas pesanti (GPL) e gli alcool e, infine, i combustibili liquidi biologici e sintetici.

Il GNL, è, d'altra parte, l'unica soluzione praticabile nell'immediato; ma nel medio e lungo periodo saranno disponibili nuovi combustibili, che, appunto, richiedono tempo per diffondersi, rendendo prematura la fissazione di obiettivi vincolanti.

Se, quindi, l'esplicita trattazione nel Regolamento degli aiuti agli investimenti per i veicoli puliti e le infrastrutture di ricarica e rifornimento rappresenta, in generale, una positiva innovazione, è bene evitare che la sua concreta declinazione, con soluzioni non equilibrate, vanifichi il condivisibile obiettivo, alla base della proposta di modifica, di fornire un più efficace ed agevole supporto alle politiche per il rinnovo del settore nell'ottica della sostenibilità.

Di tali politiche di sostegno, invero, la transizione ecologica del settore non può, certo, fare a meno, posto che la sostenibilità deve essere perseguita sempre congiuntamente sia dal punto di vista ambientale, sia da quello economico e da quello sociale.

E' bene ribadire, inoltre, che per avanzare nel processo verso la decarbonizzazione del settore, una soluzione già concretamente disponibile consiste nel promuovere il **trasporto combinato via mare e via ferro**, al posto del solo trasporto stradale, nelle medie e lunghe distanze.

D'altra parte, sensibili benefici ambientali sono conseguibili promuovendo, anche, **la sostituzione dei veicoli circolanti più vecchi ed inquinanti con mezzi di ultima generazione**, che pur non rientrando nella classificazione proposta di "Veicoli puliti" (nuovo punto 102 septies art. 2), hanno prestazioni ambientali, grazie all'evoluzione nel tempo fatta dalla tecnologia e dalla normativa europea, sensibilmente superiori.

Neutralità tecnologica

In linea generale le proposte di intervento in favore dei veicoli puliti e delle relative infrastrutture di ricarica e rifornimento (Artt. 36 bis e ter Reg 651/2014) dovrebbero essere più attente al rispetto del principio della neutralità tecnologica degli interventi, senza incomprensibili esclusioni di alcune importanti alimentazioni per la transizione, come il GNL, o trattamenti di particolare favore per l'alimentazione elettrica, favoriti, anche, dalla modalità di calcolo delle emissioni dei veicoli.

A quest'ultimo proposito, appare incomprensibile per quale motivo all'interno del nuovo articolo 39 bis si introduca una discriminazione nelle modalità di trattamento degli aiuti per gli investimenti nelle infrastrutture di rifornimento dell'idrogeno, in funzione delle modalità più o meno sostenibili adottate per la sua produzione, mentre nulla si dica, a riguardo, per il vettore elettrico, come se tutta l'energia elettrica erogata nella rete di distribuzione provenisse da fonti rinnovabili. E, d'altra parte, in considerazione delle ottime performance ambientali del GNL e della sua capacità di essere una soluzione perfettamente compatibile con il rinnovabile bio GNL, non si comprende l'esclusione dagli aiuti compatibili dei contributi per le relative infrastrutture di rifornimento.

Traspare l'assunto ingiustificato che la proposta di regolamento europeo in merito alle emissioni di CO2 da parte di auto e furgoni, parte del Fit for 55, venga adottata dalla Commissione Europea senza modificazioni, evento che appare tutt'altro che scontato in ragione dei richiami all'osservanza del principio della neutralità tecnologica e alla valorizzazione delle filiere dei biocarburanti che sono pervenuti da più stati membri.

Anche i criteri adottati in generale per le definizioni dei veicoli puliti e ad emissioni zero (nuovo punti 102 septies e octies art. 2) non sono pienamente condivisibili in quanto non neutrali dal punto di vista tecnologico, ne' in linea con le soluzioni realmente disponibili per la sostenibilità delle diverse tipologie di trasporto.

In particolare la definizione di nave come "veicolo pulito" appare eccessivamente rigida, ed in contrasto con le previsioni della direttiva "Fuel EU Maritime", che applica correttamente valutazioni con metodologia Life Cycle Assessment (LCA).

Ampliare i comportamenti virtuosi da poter sostenere

Sul fronte delle definizioni, si condivide, invece, l'innovativa definizione di nave pulita adottata per i mezzi adibiti al trasporto di merce, utilizzati esclusivamente per servizi marittimi di corto raggio (lettera h nuovo punto 102 septies art. 2), che prende come riferimento le emissioni del trasporto stradale, che con il trasporto combinato marittimo è possibile evitare.

Si tratta del positivo riconoscimento, ai fini ambientali e climatici, dei benefici che possono discendere dalla promozione del trasporto intermodale via mare, in considerazione delle minori emissioni, per unità di merce trasportata, che la modalità marittima riesce a garantire.

A questo proposito, per rendere questi benefici non solo potenziali, ma effettivi, sarebbe necessario consentire, anche, il riconoscimento di **contributi per il funzionamento dei trasporti intermodali sia marittimi, che ferroviari**, in sostituzione del solo trasporto stradale, attraverso veri e propri **voucher dell'intermodalità**, da poter riconoscere agli autotrasportatori che effettueranno la scelta di togliere i propri veicoli dalla strada e di indirizzarli via mare e per ferrovia.

D'altra parte, oltre a consentire contributi agli investimenti per l'acquisto di veicoli puliti (con performance ambientali migliori degli standard medi), sarebbe opportuno consentire anche il riconoscimento di **contributi per gli acquisti di veicoli nuovi, in linea con gli standard esistenti, effettuati con contestuale rottamazione/dismissione di mezzi più vecchi e inquinanti**. Inoltre, si dovrebbero poter concedere nell'ambito degli aiuti sempre consentiti, anche **contributi per gli interventi di adeguamento di veicoli più vecchi già in circolazione agli standard applicabili ai veicoli nuovi**, stabilendo, eventualmente, target minimi di miglioramento delle emissioni da dover conseguire con tali interventi.

La possibilità di incentivare anche l'acquisto di veicoli conformi agli standard più avanzati stabiliti dalle normative europee in vigore, con contestuale rottamazione/dismissione dei mezzi più vecchi e inquinanti, dovrebbe prevedere anche una **diversa modalità di parametrizzazione del contributo da poter riconoscere**.

L'entità dello stesso, per rappresentare un effettivo incentivo al ricambio del parco veicolare, ovvero all'investimento necessario per l'acquisto del nuovo mezzo al posto del prolungato impiego del veicolo disponibile più vecchio ed inquinante, dovrebbe prendere a riferimento il differenziale esistente tra il prezzo di acquisto del nuovo veicolo e il valore di mercato del veicolo vecchio da dismettere/rottamare.

Garantire l'operatività dei veicoli incentivati in Europa

Al fine di massimizzare i benefici ambientali che gli incentivi alla diffusione dei veicoli più puliti possono generare per il Continente, sarebbe opportuno, infine, prevedere il rispetto di **vincoli di territorialità nell'impiego**, almeno prevalente, di tali mezzi sui territori e nei porti del Continente, per evitare indesiderabili fenomeni di esportazione dei benefici sostenuti dall'Europa.

Roma, 07/12/2021