



Camera dei Deputati

XIX Legislatura

XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea)

Documento di osservazioni e proposte

Audizione informale nell'ambito dell'esame della "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956"

(COM(2023) 88 final)

9 maggio 2023

Ringraziamo il Presidente e la Commissione tutta per l'invito all'audizione odierna che consente a Confartigianato Trasporti, la più rappresentativa organizzazione italiana di artigiani e piccole imprese del comparto trasporto e logistica, di esprimere alcune considerazioni che auspichiamo siano tenute in debita considerazione nell'orientamento che il Parlamento italiano fornirà ai membri italiani del Parlamento europeo, che contribuiranno alle scelte inerenti la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e, più in generale alle politiche europee per la transizione energetica del comparto dei trasporti.

Nello specifico il nostro contributo contempla il punto di vista degli operatori professionali, di coloro su cui si scaricano gli effetti delle decisioni che indirizzano gli *standards* per la produzione e commercializzazione dei veicoli pesanti del futuro, che avranno conseguenti e inevitabili ricadute sulle scelte che dovranno compiere le imprese.

Sul contenuto della proposta di regolamento è comune l'intendimento tra gli operatori della filiera *automotive* che vengano profondamente rivisti alcuni elementi, come di seguito specificati.

A) Considerare tutti i carburanti derivanti da fonti rinnovabili – in particolare, i biocarburanti e tutti i “carbon neutral fuels” – quali tecnologie conformi al 100% al raggiungimento dei *target* di emissioni zero di CO₂.

La decisione del recente Consiglio UE dei Ministri dell'Energia in materia di Regolamento per le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri di considerare anche i motori endotermici alimentati con carburanti sintetici (*E-Fuels*) come tecnologia ammessa oltre la scadenza di *phase-out* per i propulsori ad alimentazione convenzionale al 2035, ha rappresentato una svolta di metodo nel criterio adottato dalle istituzioni europee per definire le tecnologie ammissibili per il raggiungimento dei *target* di decarbonizzazione.

Superato l'approccio basato sulle emissioni-zero misurate unicamente al terminale di scarico, aprendo a un criterio che tiene conto dell'esigenza di riduzione delle emissioni di CO₂ nel ciclo di vita del prodotto, appare del tutto anacronistico il contenuto dell'analisi su “Valutazione degli Impatti”, riportata nel documento elaborato dai Servizi della Commissione UE (SWD (2023) 89 final) della proposta sui *target* di CO₂ per i veicoli pesanti.

Una valutazione sui benefici ambientali prodotti da una conversione delle flotte esclusivamente in veicoli pesanti elettrici o idrogeno *fuel cell*, che si basa esclusivamente sugli effetti di riduzione delle emissioni dal terminale di scarico (metodo “tank-to-wheel”), perde di vista l'impatto globale della misura. Nella pratica ciò significa che – fin quando la fonte dell'energia elettrica generata per alimentare i veicoli elettrici sarà prevalentemente di origine fossile – la misura avrà un impatto

limitato allo spostamento della fonte emissiva dal veicolo alla centrale di generazione energetica, senza produrre effetti significativi sulla riduzione delle emissioni climalteranti.

Non considerando, inoltre, che la valutazione dei benefici economici per gli operatori non tiene conto degli effetti di consistente e improvviso aumento del fabbisogno dei volumi di produzione di energia elettrica e dei conseguenti incrementi di costo, che si genererebbero a fronte dell'imponente presenza di mezzi pesanti elettrici su scala europea indotto dall'attuazione della misura proposta.

L'approccio "well-to-wheel" – che prende in considerazione la riduzione delle emissioni dalla produzione allo scarico – dovrà essere rafforzato a maggior ragione nella definizione dei *target* sulle emissioni di CO₂ applicati ai veicoli pesanti (veicoli commerciali e autobus) per l'importante contributo alla decarbonizzazione reale dei trasporti che i veicoli pesanti possono fornire.

Ecco perché, adottati questi criteri di fondo, è di fondamentale importanza riconoscere la validità dei carburanti di fonte rinnovabile (definiti anche "carbon neutral fuels", come biocarburanti, biometano, HVO, *Green Hydrogen* sia per *fuel cell* sia per combustione interna).

Biocarburanti e "carbon neutral fuels" sono tecnologie al 100% compatibili con gli obiettivi di decarbonizzazione del sistema dei trasporti, in linea con i *target* definiti da tutti i documenti di pianificazione elaborati dalla UE. Questi presentano notevoli vantaggi rispetto agli stessi carburanti sintetici (*E-Fuels*) e sono già oggi disponibili sul mercato, contribuendo già da diversi anni a ridurre la sostenibilità dei carburanti fossili. I biocarburanti inoltre sarebbero uno strumento immediatamente utilizzabile per consentire la decarbonizzazione dei trasporti soprattutto per la loro sostenibilità economica.

A nostro avviso, dunque, continuare a ritenere i motori endotermici alimentati con i carburanti rinnovabili come tecnologie compatibili con le finalità strategiche di decarbonizzazione, rimane un obiettivo irrinunciabile che va pertanto sostenuto per essere inserito nella nuova regolamentazione dei *target* di emissione di CO₂ applicati ai veicoli pesanti.

B) Rivedere i *target* sulle scadenze temporali di riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti al 2030.

La proposta della Commissione UE di innalzare il *target* a -45% rispetto al Regolamento 2019/1242 in vigore è del tutto irrealizzabile. Imporre una così drastica riduzione delle emissioni di camion e autobus (addirittura fino a -90% al 2040) è palesemente insostenibile e non contribuirà alla decarbonizzazione, a causa dei costi eccessivi che comporterà a carico degli operatori, dell'industria e dell'utenza (gli autotrasportatori), già gravati da importanti costi per sostenere lo sviluppo di investimenti e infrastrutture.

A tal fine è essenziale rivedere le tempistiche proposte per il raggiungimento dei *target* di riduzione delle emissioni di CO₂ al 2030 e al 2040 dei veicoli pesanti, se si vuole realizzare una transizione ecologica graduale, partecipata, credibile, con il contributo fattivo degli operatori del comparto.

C) Prevedere *target* realistici in relazione alla effettiva e fungibile dotazione di infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione dei carburanti.

Il raggiungimento dei *target* di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti non può prescindere dallo sviluppo reale e dalla diffusione delle infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione di idrogeno e biocarburanti.

Sono condizioni imprescindibili per l'efficace operatività dei veicoli di un'impresa che, per essere funzionali e sostenibili, devono necessariamente rispondere a due fattori chiave: il fattore tempo e il fattore costo.

Ecco perché è profondamente sbagliato realizzare un sistema sanzionatorio per l'eventuale mancato rispetto dei *target* imposti che ricada esclusivamente sugli *stakeholders* della filiera: l'industria *automotive* e il comparto professionale dell'autotrasporto.

Sulla base delle considerazioni svolte, per la nuova regolamentazione valutiamo necessario indicare le seguenti priorità:

- 1) garantire che il *mix* energetico tenga conto sia degli utilizzatori sia della effettiva disponibilità dei flussi energetici;
- 2) fornire sostegno e misure di accompagnamento per incoraggiare lo sviluppo di CNG, LNG/NGV e bio NGV, che si sono dimostrati carburanti affidabili e di qualità compatibili con il settore del trasporto su strada;
- 3) rendere sostenibili gli investimenti che si troverà ad affrontare il comparto dell'autotrasporto – per la quasi totalità costituito micro-piccole e medie imprese – attraverso un corposo e strutturale piano di incentivi pubblici a livello comunitario che consenta alle imprese utilizzatrici dei veicoli pesanti di poter contribuire (per la propria parte) alle impegnative sfide della decarbonizzazione e al raggiungimento degli obiettivi di neutralità delle emissioni di carbonio nel 2050;
- 4) costruire un quadro europeo comune, che includa linee guida per gli Stati membri e aiuti di Stato per agevolazioni fiscali, riduzione dei costi di produzione e incentivi all'acquisto, garantendo al contempo coerenza massima con tutte le altre normative ETS2, AFIR, Eurovignette (allocando obbligatoriamente tutte le risorse per supportare gli autotrasportatori nell'acquisto mezzi meno inquinanti, copertura massima AFIR sul territorio UE);
- 5) fornire garanzie sul fatto che la crisi dei costi dei prodotti energetici sarà risolta in maniera fattiva, altrimenti la transizione ecologica non sarà possibile per le PMI;
- 6) sviluppare una rete di stazioni di rifornimento seguendo un approccio pragmatico (dare garanzie di copertura massima della AFIR sul territorio UE);
- 7) seguire un approccio globale al *footprint*, dalla produzione al consumo (*well to wheel*).