



**TRASPORTI**

Per camion  
e navi i target Ue  
sono ancora  
penalizzanti

De Forcade e Morino — a pag. 2

# Per Tir e navi target Ue ancora penalizzanti

## Le reazioni /1

Le imprese di autotrasporto:  
bene il rinvio dell'Ets2 ma  
serve neutralità tecnologica

**Raoul de Forcade  
Marco Morino**

Per le flotte italiane di veicoli pesanti (Tir) il rinvio dell'entrata in vigore dell'Ets2 nel trasporto stradale dal 2027 al 2028 è una decisione di buon senso, però la sfida della decarbonizzazione resta assai ambiziosa e tutta in salita. E per il naviglio la situazione appare anche più fosca, dopo l'accordo Ue sul clima.

Allo stato attuale, difficilmente il settore dell'autotrasporto riuscirà a centrare gli obiettivi fissati da Bruxelles sui tagli alla CO2 senza il riconoscimento della neutralità tecnologica. In sintesi: secondo le norme europee, entro il 2040 i mezzi commerciali e industriali che superano le 7,5 tonnellate di portata dovranno ridurre le loro emissioni del 45% entro il 2030, del 65% entro il 2035 e del 90% entro il 2040 (rispetto ai valori del 2019).

Inoltre, senza la neutralità tec-

nologica, cioè la possibilità di utilizzare ad esempio i biocarburanti come l'Hvo (biodiesel), salvando così il motore termico, dal 2040 i produttori non potranno più costruire camion con motori a combustione e tutti i mezzi di nuova produzione dovranno avere una trazione elettrica. In Italia la situazione, da questo punto di vista, è drammatica: il 96,8% dei camion immatricolati è alimentato a gasolio. I Tir ad alimentazione elettrica sono appena lo 0,3% del totale. Inoltre, i veicoli pre Euro 5 rappresentano ancora il 44% del parco circolante (fonte Mit).

Dice Riccardo Morelli, presidente di Anita (Confindustria): «Crediamo che il riconoscimento del contributo che tutte le tecnologie possono dare alla decarbonizzazione del trasporto pesante sia il pilastro della transizione ambientale del nostro settore».

Quanto agli armatori, «la decisione della Commissione europea - chiosa Luca Sisto, direttore generale di Confitarma - ci lascia quantomeno perplessi. Estendere di un altro anno l'entrata in vigore dell'Ets per l'autotrasporto determina un ulteriore affossamento della competitività della via marittima rispetto al tuttostrada. È una decisione ambientalmente dannosa. Le Autostrade del mare e tutte le navi impiegate nell'*europaean short sea shipping* sono una *best practice* am-

bientale certificata ormai da anni: parliamo di oltre 2,2 miliardi di chilometri l'anno di percorrenza dei Tir potenzialmente sottratti alla strada dall'intermodalità marittima. L'Ue non può continuare, con le sue decisioni, a creare disparità e gap di competitività, sempre a sfavore del mare. Basti pensare, ad esempio, anche alla norma Fuel-Eu Maritime». Da parte sua, Stefano Messina, presidente di Assarmatori, sottolinea che l'associazione è «da tempo al lavoro per far sì che vengano corrette, nella revisione prevista per il prossimo anno, le storture dell'Ets applicato al trasporto marittimo. È innegabile che, fra queste criticità, ci sia sempre stato il disallineamento temporale, nell'applicazione di questo regime, fra il trasporto marittimo e quello stradale, con ripercussioni pesantissime per un'eccellenza tricolore come le Autostrade del mare; con gli armatori italiani che sono leader al mondo, per capacità della flotta. Uno strumento che realizza una vera sostenibilità ambientale e che, proprio per colpa di questo disallineamento, sta già perdendo terreno in favore del trasporto su gomma. Adesso assistiamo a un ulteriore slittamento dell'Ets2, una decisione che va esattamente nel senso opposto rispetto a quel che auspichiamo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA