

CAMERA DEI DEPUTATI
COMMISSIONE IX TRASPORTI

MEMORIA di ANITA

Audizione sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
(cd. Recovery plan - Doc. XXVII, n. 18)

Relatore: Thomas Baumgartner, Presidente ANITA

Roma, 2 febbraio 2021

Premessa

Rileviamo l'assenza di un PNRR dettagliato, contrariamente a quanto richiesto dalla Commissione europea e per noi assolutamente auspicabile in un processo di confronto trasparente, chiaro ed efficace con le parti economiche e sociali.

La genericità della proposta di PNRR, presentata e approvata in Consiglio dei Ministri il 12 gennaio scorso, deriva innanzitutto dalla mancata indicazione di progetti e obiettivi specifici che il Governo intende raggiungere e su cui vuole investire, delle necessarie valutazioni d'impatto e di una tempistica per la realizzazione delle linee d'intervento in essa contenute.

Sulla base di quanto è possibile leggere nel documento, noi di ANITA facciamo presente che occorre dare più importanza al settore della logistica e del trasporto merci. La pandemia ha dimostrato a tutti l'importanza del nostro settore, non solamente per il sistema economico ma anche per tutto il sistema sociale.

Il piano prevede 6 "Missioni":

1. Digitalizzazione, Innovazione, Competitività e Cultura
2. Rivoluzione verde e transizione ecologica
3. Infrastrutture e mobilità
4. Istruzione, formazione, ricerca e cultura
5. Equità sociale, di genere e territoriale
6. Salute

Indichiamo di seguito alcuni progetti concreti e riforme nell'ambito delle prime tre missioni.

Missione - Digitalizzazione, Innovazione, Competitività e Cultura

Sburocratizzazione della Pubblica Amministrazione è la parola d'ordine anche per il nostro settore e fa perno su due interventi specifici, che possono essere ricondotti a due riforme da avviare in modo contestuale alle progettualità.

Eliminazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione Trasporti

Riteniamo indispensabile escludere le imprese di autotrasporto e logistica dall'obbligo di versare il contributo per il funzionamento dell'Authority, in quanto il settore è già pienamente liberalizzato e sottoposto a regolazione da parte dell'Albo degli autotrasportatori.

Revisioni annuali dei mezzi pesanti

Riteniamo necessario il completamento della riforma, con la modifica dell'art. 80 del Codice della Strada, per permettere la revisione presso centri privati abilitati anche per i rimorchi e semirimorchi. aventi massa superiore alle 3,5 tonnellate.

Missione - Digitalizzazione, Innovazione, Competitività e Cultura”

Politica industriale per la logistica

Auspichiamo politiche che siano in grado innanzitutto di rafforzare la dimensione delle società italiane.

Il settore italiano della logistica soffre l'assenza di campioni nazionali capaci di competere sul mercato europeo e mondiale. Pochissime sono le società con capitale italiano tra i primi 10 nel ranking delle maggiori società di logistica operanti in Italia con fatturati che non arrivano neanche ad un decimo di quello delle grosse società di logistica tedesca.

Occorre quindi colmare questo gap.

Con questa finalità e tenuto conto dello scenario di contesto, i contributi del PNRR non devono subire limitazioni né come importo totale né come contributo unitario rispetto a quanto accordato alle PMI.

Progetto P18 e EMS (Ecocombi)

Riteniamo che una profonda spinta all'innovazione debba coinvolgere anche il trasporto merci e la logistica, non confinandola però solo all'utilizzo delle nuove tecnologie da parte delle imprese di settore.

L'innovazione dovrebbe concretizzarsi nel rendere possibile anche nel nostro Paese soluzioni di trasporto molto innovative, che hanno ormai preso piede oltre i confini nazionali, che permetterebbe alle aziende italiane di essere all'avanguardia e di attuare una mobilità delle merci a minore impatto ambientale.

Già negli anni '90 l'UE con normativa specifica ha permesso e sostanzialmente incentivato i Paesi membri a sperimentazioni e utilizzi di mezzi commerciali con pesi e dimensioni maggiori, ove questi non rappresentassero rischi alla circolazione.

In Italia da oltre dodici anni è stata fatta la sperimentazione P18 con 300 semirimorchi allungati di 1,50 mt. L'esperimento ha avuto ottime performance dimostrando la fattibilità e l'assenza di maggiori rischi nella circolazione stradale.

Chiediamo di normalizzare il P18 ossia l'omologazione di autoarticolati fino a 18 metri attraverso una modifica dell'art. 61 del Codice della strada.

Occorre poi far partire la sperimentazione dell'European Modular Systems (EMS), che purtroppo non ha mai visto luce nel nostro Paese nonostante i suoi vantaggi in termini di minore impatto ambientale e maggiore economicità per il sistema produttivo italiano (2 veicoli al posto di 3 attuali).

Va inoltre tenuto conto che l'EMS si adatta anche al trasporto intermodale.

In quasi tutti i Paesi europei sono stati sperimentati e vengono oramai utilizzati. L'Italia rischia di rimanere estranea a questa grande innovazione e capacità produttiva, soprattutto quando un domani i veicoli diventeranno standard.

Gli oppositori degli EMS portano sempre alla ribalta il tema delle strade cittadine molto strette dei centri storici italiani.

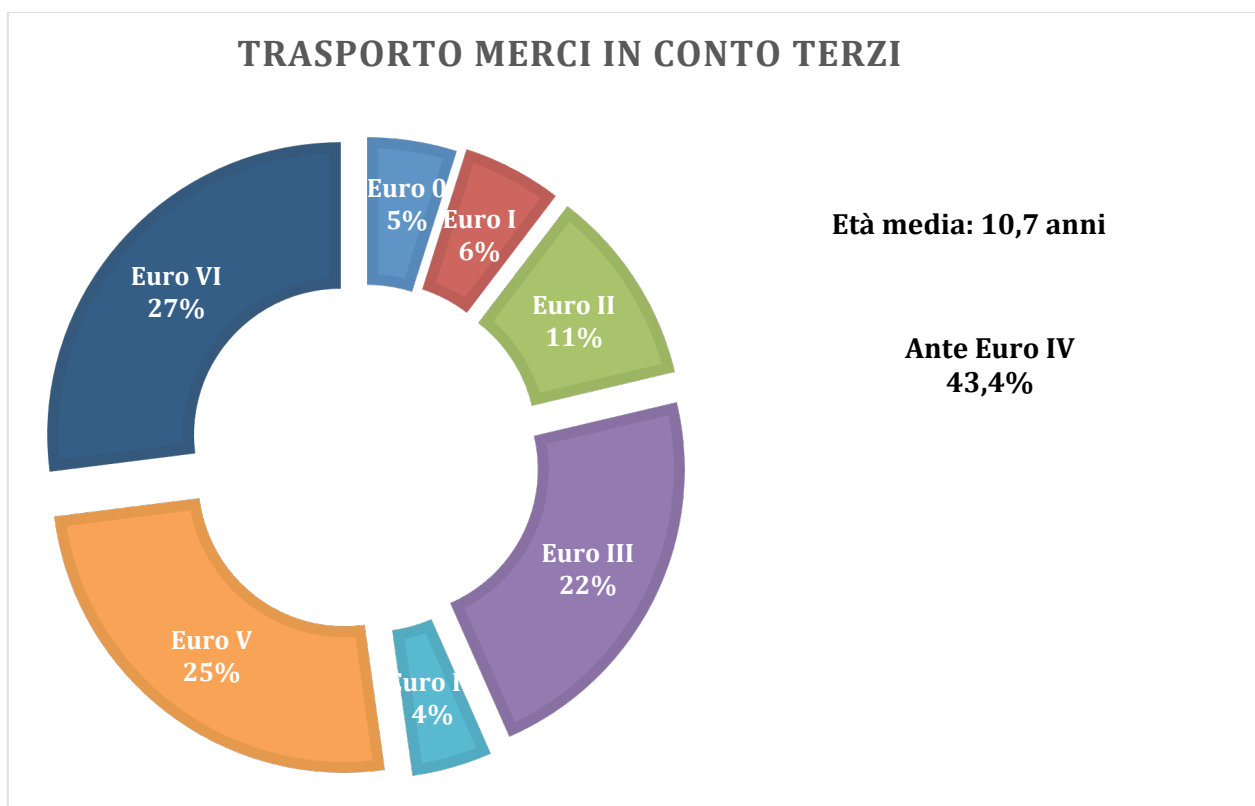
Il nostro progetto partirebbe dalla classificazione di una rete infrastrutturale per gli EMS, che dovrebbe garantire il collegamento di tutti i centri intermodali, interporti, porti e aree logistiche.

Eventuali tratte stradali non idonee alla circolazione degli EMS dovrebbero essere adeguate e il rispettivo costo finanziato dal PNRR, che dovrebbe pure prevedere adeguati contributi per l'investimento dei mezzi che avranno soprattutto inizialmente un costo maggiore per i necessari progetti di innovazione.

Sappiamo che molti dei nostri colleghi non saranno favorevoli alla sperimentazione sugli EMS, ma restiamo convinti che l'atteggiamento di chiudersi a riccio rispetto alle innovazioni in atto alla lunga non paga e determinerebbe una perdita dei grandi benefici connessi: il progetto renderebbe più competitiva l'Italia e gli importi investiti andrebbero quasi interamente a favore dell'economia nazionale.

Missione – Rivoluzione verde e transizione ecologica

Siamo convinti che per rendere concretamente possibile il percorso di transizione ambientale ed energetica del nostro settore si debba partire dallo stato dell'arte ossia dalla fotografia del parco automezzi industriali circolante in Italia e utilizzato dal trasporto merci in conto terzi.



Fonte: UNRAE - 2020

Partendo da questa analisi, risulta evidente la necessità di una massiccia politica di rinnovo delle flotte, adeguatamente sostenuta dal Governo.

Tre le linee di intervento su cui ragionare, di cui evidenziamo vantaggi e svantaggi:

a) **Promuovere il ricambio radicale del parco automezzi con soli automezzi EURO VI di ultima generazione.**

Pur non rappresentando una “vera” transizione ecologica e generando vantaggi soprattutto per i costruttori dei Paesi esteri, configurano un investimento di più rapido realizzo e hanno comunque il vantaggio di generare un maggiore miglioramento dell’impatto ambientale, a parità di investimento.

b) **Promuovere il ricambio del parco con mezzi a trazione GNL e GNC.**

Si determinerebbe un impatto ambientale maggiore, in caso di utilizzo di biometano neutrale per emissioni CO₂, rappresentando quindi anche una transizione verde e avrebbe un effetto economico in particolare sul sistema produttivo italiano. Lo svantaggio sarebbe legato al maggior costo dei mezzi alimentati a GNL/GNC.

c) **Promuovere il ricambio del parco con veicoli elettrici.**

- **Elettrici a batteria.** Riteniamo sia fattibile solamente per mezzi più piccoli e per il corto raggio. Per il lungo raggio, sui mezzi industriali di 44 ton la batteria peserebbe troppo (8 ton);
- **Fuell Cell:** Riteniamo che solamente la tecnologia idrogeno con cella combustibile (fuel cell) sarà fattibile per i veicoli pesanti di lunga distanza. I tempi però per la tecnologia fuel cell per i veicoli pesanti sono lunghi (basti pensare che i primi prototipi usciranno non prima del 2025) e quindi gli investimenti in innovazione e nelle sperimentazioni sono utili.

Prendendo spunto da alcune rilevazioni, osserviamo che nel processo di generazione delle emissioni Well-to-Wheel - allo stato attuale con il mix della produzione elettrica - sia un veicolo elettrico sia un veicolo a idrogeno hanno ancora un impatto ambientale maggiore rispetto al veicolo a gas naturale (GNC e GNL).

Una volta che tutti i mezzi saranno green con emissioni zero occorre non avere più remore per poterli fare circolare sulle strade e autostrade, che andrebbero potenziate, anche in considerazione del fatto che la velocità media del traffico merci continua a scendere di anno in anno.

EMISSIONI WELL-TO-WHEEL	Benzina	Gasolio	CNG	Plug-in (energia elettrica da fonti rinnovabili)	Plug-in (energia elettrica fonti rigenerati)	A batteria (attuale mix energia elettrica)	A batteria (energia elettrica da fonti rinnovabili)	Idrogeno (attuale mix energia elettrica)	Idrogeno (energia elettrica da fonti rinnovabili)
Costi di produzione	21,12	22,93	21,13	30,63	30,63	48,02	48,02	40,55	40,55
Costi carburante	38,87	26,12	26,59	89,64	22,4	124,54	8,49	130,3	23,07
Costi gestione mezzi	133,34	124,37	110,9	72,76	72,76	0	0	0	0
Costi s maltimenti rifiuti fine vita	n.m.	n.m.	n.m.	-1,18	-1,18	-3,53	-3,53	n.m.	n.m.
TOTALE	193,33	173,42	158,62	191,85	124,61	169,03	52,98	170,85	63,62

* valori espressi in emissioni Co2 in g/km; n.m.: non misurabile

fonte - Fabian Hoberg

Missione - Infrastrutture per una mobilità sostenibile

Infrastrutture

Occorrerebbe tenere ben distinte le infrastrutture ferroviarie per la mobilità delle persone (AV) da quelle per le merci, altrettanto importanti, al fine di dare luogo ad una migliore infrastrutturazione.

Mentre nel settore delle infrastrutture stradali quasi tutti gli interventi servono entrambe le componenti della mobilità – merci e passeggeri – va tenuto presente che nel settore ferroviario non è così.

Dalla lettura del PNRR, evidenziamo comunque un eccessivo squilibrio nell’allocazione delle risorse, prevalentemente concentrate sulle opere ferroviarie e all’interno di queste sembrerebbe esserci una netta prevalenza degli interventi a favore della componente passeggeri rispetto a quelli sulla mobilità delle merci.

Ancora una volta, nelle scelte del Governo, si è persa l’occasione per riconoscere pari dignità tra la mobilità delle merci e delle persone.

Nel PNRR, il Governo afferma la necessità di conseguire un importante trasferimento modale delle merci dalla strada verso la ferrovia sulle lunghe distanze, ma gli interventi a ciò dedicati non appaiono, tenuto conto di quanto è possibile leggere nel documento, soddisfacenti e

all'altezza della strategicità della funzione logistica e intermodale per la competitività e prosperità economica del Paese.

Innanzitutto riteniamo che l'approccio con cui il Governo abbia affrontato il tema del potenziamento del trasporto ferroviario delle merci sia migliorabile. Quest'ultimo è assolutamente necessario per la sua alta valenza ambientale, a fini di decarbonizzazione dei trasporti e di contenimento delle emissioni, ma occorre perseguirlo con misure adeguate ossia con la finalità di dare efficienza, affidabilità, competitività del rapporto qualità/prezzo ai servizi di trasporto ferroviario, tutte condizioni da soddisfare senza le quali l'intermodalità non potrà mai essere rilanciata nel nostro Paese e, dunque, anche i connessi benefici ambientali legati al riequilibrio modale resterebbero una chimera.

E' evidente che ciò richiede investimenti significativi sulle infrastrutture di trasporto merci con adeguamento delle linee ferroviarie agli standard internazionali e con investimenti mirati e sui terminal intermodali strategici, per migliorarne sia la capacità sia l'accessibilità.

Nella proposta di PNRR, vengono assegnati alle opere ferroviarie 26,70 miliardi di euro (su 28,30 miliardi di euro ossia oltre il 94% delle risorse), di cui 0,2 miliardi alle infrastrutture di trasporto merci e al rinnovo dei locomotori rotabili (0,7% delle risorse).

Se guardiamo il Piano "Italia Veloce" non troviamo interventi per i terminali ferroviari, ma molti interventi per il trasporto ferroviario delle persone.

Per le infrastrutture stradali sono previsti interventi di manutenzione e upgrade tecnologico per 1,60 miliardi di euro.

Intermodalità Strada - Ferrovia

Ambito Internazionale: Valutiamo positivamente il completamento dell'infrastruttura ferroviaria attraverso la Svizzera e con il completamento delle gallerie ferroviarie del Frejus e del Brennero con i rispettivi potenziamenti delle tratte di accesso.

Osserviamo però la mancanza di una strategia e del potenziamento dei rispettivi terminali ferroviari per i trasbordi a sud delle Alpi. Ancora troppe iniziative risultano bloccate (Segrate, Novara Cim, Isola della Scala/Vr).

Nemmeno il Piano Italia Veloce prevede investimenti in tal senso.

Ambito Nazionale: Sottolineiamo che resta di importanza primaria l'allargamento delle sagome sulla tratta appenninica centrale tra Bologna e Roma per poter trasportare semirimorchi con altezza 4 mt e l'adattamento della rete ai nuovi standard europei di treni di

lunghezza fino a 750 mt con capacità di carico di 2.000 ton.

Al fine di favorire un maggiore trasferimento modale sulla ferrovia, andrebbe creato un Fondo per partecipazione in nuove start up di imprese ferroviarie e conseguita la suddivisione completa di RFI dall'ambito del gestore ferroviario statale.

Intermodalità Mare – Terra

Indichiamo come necessari i collegamenti ferroviari di ultimo miglio delle banchine portuali e il miglioramento gestionale e infrastrutturale dei porti.

Digitalizzazione

Apprezziamo l'inserimento nel PNRR di misure per l'adozione della lettera di vettura stradale (eCMR) anche nel nostro Paese. Per noi è fondamentale una sperimentazione, finalizzata a testare sul campo la sua introduzione definitiva.

Da anni avanziamo tale richiesta, che ci è finora apparsa bloccata più da problemi di mera volontà politica e burocrazia. Mentre l'Italia è impantanata in questo immobilismo, a livello europeo quasi tutti i Paesi hanno fatto sperimentazione della eCMR e ratificato pure il Protocollo internazionale per la sua introduzione. Solamente il Portogallo non ha ancora avviato una sperimentazione al riguardo.

I processi di digitalizzazione potranno essere velocizzati e trarre beneficio anche dalla liberalizzazione delle revisioni di cui ho già parlato.

Per il resto, riteniamo che solamente con norme di standardizzazione e protocolli informatici adatti si possa arrivare ad una maggiore digitalizzazione dei processi logistici di tutte le catene della supply chain.