



# ***Forum Internazionale di Conftrasporto***

## ***Intervento del Presidente Paolo Uggè***

***Roma, 10 novembre 2021***

Buongiorno e bentornati al Forum Conftrasporto-Confcommercio dopo la pausa forzata della pandemia.

Mai come adesso, nella fase di ripresa dai danni economici della pandemia che coincide con una maggiore consapevolezza dei rischi connessi al riscaldamento globale, i decisori pubblici sono chiamati ad una ponderata individuazione delle priorità politiche da perseguire.

Conftrasporto con questa sesta edizione del Forum intende offrire un contributo pragmatico e realista all'agenda per lo sviluppo sostenibile. Sostenibilità che deve essere perseguita sempre in tutte le sue dimensioni: quella economica, quella sociale e quella ambientale.

Non è un caso che tra i primi Obiettivi dell'agenzia 2030 per lo sviluppo sostenibile ci siano oltre alla tutela del suolo, dei mari, dell'ambiente e del clima la lotta alla povertà, la lotta alla fame, la tutela della salute, la qualità del lavoro, la crescita economica, le infrastrutture.

Sono tutte questioni legate a doppio filo a sistemi di trasporto e logistica efficaci, efficienti e ben funzionanti. La vera sfida è nel riuscire a conseguire simultaneamente tutti i diversi GOAL per lo sviluppo sostenibile, senza strabismi e senza trascurarne alcuni.

Sembra, invece, che purtroppo alcune recenti iniziative per la tutela dell'ambiente e del clima, europee e nazionali, non abbiano il necessario approccio olistico allo sviluppo sostenibile. Penso, in particolare, al pacchetto di proposte europee FIT for 55 o al superamento, non adeguatamente ponderato, dei SAD i sussidi dannosi per l'ambiente. Capiamoci, nessuno si diverte a far danno all'ambiente, i camion e le navi non si muovono per far crescere il particolato o gli ossidi di zolfo, il punto è, che senza di loro l'Economia si ferma.

E le alternative pienamente sostenibili al diesel e al bunker ancora non sono mature. Si tratta, quindi, con il supporto della tecnologia e dell'organizzazione, di trovare le migliori strategie per segnare, insieme, più Goal.

È in questo contesto che va affrontata l'importante sfida della transizione ecologica del settore.

Secondo una recente indagine Uniontrasporti, il 41% delle imprese di autotrasporto hanno acquistato mezzi a minor impatto ambientale; il 18% ha cercato di compiere azioni meno inquinanti il 17% di migliorare la capacità di carico dei veicoli; è stato stimato che un veicolo pesante ad alimentazione elettrica, per avere un'autonomia adeguata, necessiterebbe di un pacco batterie del peso di 15 tonnellate.

Secondo una ricerca del nostro Ufficio Studi<sup>1</sup>, ciascun veicolo pesante impegnato in servizi di trasporto in conto terzi, nel 2017 ha versato, in media, tasse ambientali in eccesso rispetto ai danni ambientali generati per circa 5 mila euro, con punte di quasi 9 mila euro per i più puliti Euro VI.

I veicoli pesanti, dal 1991 al 2017 hanno ridotto in Italia le emissioni di gas clima alteranti del 30%, risultato migliore di quello conseguito dall'intera Economia (-20,4%) contribuendo, quindi, soltanto per una quota inferiore al 5%, alle emissioni totali<sup>2</sup>.

Attualmente mentre si stanno affacciando sul mercato le prime soluzioni full electric per la distribuzione in ambito urbano, al di fuori di quest'ultimo, 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). Per i traffici internazionali di lunga distanza al fianco della certezza del diesel, ci sono l'utilizzo dei bio carburanti e il GNL. In prospettiva, ma solo nel prossimo futuro, la tecnologia dell'idrogeno potrà offrire un'altra alternativa.

Nel 2020 il 97% dei camion immatricolati a livello globale è stato ad alimentazione diesel ed in Europa tra i veicoli pesanti ad alimentazione alternativa quelli a metano e a GNL hanno rappresentato il 96% del totale.

Se si potesse trasformare a batteria l'intera flotta di camion circolante nel globo, per alimentarla con energia elettrica rinnovabile, basterebbe a mala pena l'intera produzione globale di quest'ultima.

Anche la via della decarbonizzazione dello shipping è ancora lunga e costellata di incognite. Nel panorama tecnologico attuale stanno emergendo tre linee di sviluppo per sostituire gli attuali carburanti derivati dal petrolio: 1) la linea dei cosiddetti "gas leggeri" (GNL); 2) quella dei gas pesanti (GPL) e degli alcool; 3) quella dei combustibili liquidi biologici e sintetici.

Le navi hanno un ciclo di vita pluridecennale e molte di quelle attualmente in costruzione saranno ancora operative nel 2050. Di queste in costruzione, soltanto il 12% è con carburanti alternativi (per la maggior parte GNL).

Il GNL nel trasporto marittimo consente, di fatto, l'azzeramento degli ossidi di zolfo, la riduzione dell'85% degli ossidi di azoto, la riduzione del 95% del particolato e anche il contenimento, nell'ordine del 20% delle emissioni di CO<sub>2</sub>

Si tratta di un combustibile fossile e quindi necessariamente di transizione, ma è anche la porta di accesso ai nuovi carburanti alternativi, perché può essere, già da subito, integrato con il bio-GNL ed aprire la strada ad ulteriori sviluppi.

Quindi nel breve termine il GNL è l'unica soluzione praticabile per lo shipping, nel medio termine si può pensare a una progressiva sostituzione con il bio metano e a lungo termine l'idrogeno sarà il punto di sbocco della linea di sviluppo dei cosiddetti gas leggeri. Nel medio termine vedremo affermarsi

---

<sup>1</sup> USC Ottobre 2018 "Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia"

<sup>2</sup> USC Ottobre 2019 "Le emissioni climalteranti nell'Unione Europea e il ruolo del settore trasporti"

soluzioni come il bio e l'elettro metanolo, per arrivare, infine, all'ammoniaca come punto di arrivo dei gas pesanti. I bio carburanti saranno nel medio e lungo termine integrati e sostituiti con carburanti sintetici liquidi e di seconda e terza generazione.

D'altra parte, l'iniziativa per l'elettrificazione delle banchine dovrebbe essere concentrata nei porti scalati da navi che potrebbero beneficiare di questa modalità di alimentazione, con un approccio, quindi, da questo punto di vista selettivo, e, al tempo stesso, completo, ovvero che si curi anche della domanda di questi servizi, incentivando, contestualmente, l'adeguamento del naviglio all'utilizzo del cold ironing

Da questa sommaria disanima emergono alcune richieste che Confraspporto-Confcommercio intende avanzare al mondo politico e al Governo:

- **Promuovere con determinazione l'intermodalità - soluzione già pronta per l'efficienza energetica e la sostenibilità dei trasporti e della logistica - potenziando i nodi logistici (porti, interporti, terminal, raccordi ferroviari privati) e rendendo strutturali gli incentivi al trasporto combinato marittimo e ferroviario e lo "sconto traccia" per l'accesso alla rete;**
- **Rivedere alcune proposte del pacchetto FIT for 55, in funzione di previsioni più realistiche delle effettive capacità di riconversione della filiera (disponibilità di tecnologie rinnovabili e delle relative infrastrutture di rifornimento), senza penalizzare la capacità competitiva delle imprese italiane ed europee nei mercati internazionali;**
- **Adeguare la disciplina del Registro Marittimo Internazionale alle indicazioni europee, estendendone i benefici per il lavoro marittimo alle navi battenti bandiera europea o del sistema economico europeo per rilanciare l'occupazione e la competitività del comparto;**
- **Varare un piano pluriennale per il rinnovo sostenibile del parco circolante (auto, veicoli commerciali, veicoli industriali, autobus) e delle flotte navali, a cominciare da quelle a servizio delle comunità insulari e delle autostrade del mare, secondo criteri di neutralità tecnologica;**
- **Contrastare la criticità della carenza di autisti e macchinisti sostenendone economicamente i percorsi formativi e riducendo il cuneo fiscale, che ne penalizza l'occupazione;**
- **Chiarire gli ambiti di competenza delle diverse Autorità pubbliche nei porti (Ministero, ART, AdSP) e promuovere condizioni più omogenee sul fronte delle concessioni.**

**Info:**

Laura Ferretto  
Addetta stampa  
Confraspporto-Confcommercio  
Cell. 342 8584814