

Le prospettive del settore dei Veicoli Industriali in Italia:

**per una mobilità sostenibile, più
sicura, più efficiente.**

Roma - 29 novembre 2018



per



1 Una visione sistemica



La mobilità è il primo settore economico nel mondo. In Europa, impiega oltre 11 milioni di persone e contribuisce per quasi il 5% alla formazione del prodotto interno lordo.

Verso la sostenibilità ambientale del trasporto merci. Obiettivi e normative sempre più stringenti sui veicoli industriali volti a ridurre le emissioni e incentivare modalità innovative (gas, ibrido, tutto elettrico, idrogeno).

Difesa del clima e della salute umana: due dimensioni distinte nel valutarne cause e azioni per fronteggiarle: le politiche climatiche per ridurre la CO₂ (orizzonte di lungo periodo; emissioni well-to-wheel; approccio globale); dall'altra le azioni per ridurre le particelle inquinanti (esiti certi; orizzonte breve-medio periodo).

Un impegno continuo delle politiche pubbliche inserite in una programmazione che sia improntata a criteri di pragmatismo, gradualità, razionalità

2 Trasporti ed emissioni: una correlazione sempre più inversa



Inseverimento standard emissivi. Con l'introduzione degli standard Euro sono migliorate le performance ecologiche dei mezzi. Tra il 1990 e il 2016, le emissioni di NO_x in Italia si sono pressoché dimezzate e quelle di PM si sono ridotte di oltre il 70%.

Nuovi obiettivi di riduzione della CO₂. Proposta per nuove immatricolazioni al 2025 e al 2030 con obbligo di comunicazione dei dati su CO₂ dei veicoli pesanti che tra 2000 e 2016 hanno ridotto del 15% le emissioni di gas serra in Italia.

Contenimento inquinamento acustico. Inseverimento dei limiti di rumorosità per i veicoli a motore con nuovo regolamento. Nuovi modelli, specie quelli a gas, hanno livelli sonori anche al di sotto dei limiti di legge.

Recepimento degli input normativi. Case costruttrici hanno sostenuto ingenti investimenti per lo sviluppo tecnologico per adeguare i nuovi mezzi agli standard ambientali e di sicurezza più avanzati.

Neutralità tecnologica. Nuove filiere industriali, nuova capacità imprenditoriale, nuove risorse da destinarvi non nascono *ex lege*. Variabile infrastrutturale; time-to-market differenti; diversi usi associati ad ogni tecnologia.

3 L'efficienza dei consumi corre sui binari dell'avanzamento tecnologico



Innovazione tecnologica. Ruolo fondamentale dell'innovazione tecnologica finalizzata a: efficientamento energetico dei motori diesel; miglioramento qualità dei carburanti (*biofuel*); evoluzione di carburanti alternativi; progresso dell'infrastruttura stradale.

Diesel resta leader nel trasporto merci. Grazie alla combinazione di tecnologie motoristiche avanzate e sofisticati sistemi di abbattimento delle emissioni, i motori diesel di ultima generazione presentano livelli emissivi dei principali inquinanti ormai prossimi allo zero.

Penetrazione dei nuovi carburanti. Il GNL è quello in stato più avanzato, con estensione della rete di distribuzione e successo in termini di vendite ma restano ostacoli da superare. Crescente utilizzo del biometano in miscelazione con GNC.

Il futuro è tutto elettrico? Vantaggi (assenza di emissioni allo scarico; silenziosità di marcia) vs Limiti (portata e autonomia; adeguatezza infrastrutture di ricarica; minore densità energetica). I tempi non sembrano maturi per una consistente penetrazione dell'elettrico nei V.I. nell'immediato futuro, nonostante i progressi delle Case costruttrici specie nelle brevi distanze.

4 Innovazione tecnologica anche per la sicurezza



Digitalizzazione del trasporto merci. Ottimizzazione dei processi logistici, della gestione delle informazioni e movimentazione merci. *Truck platooning* non è lontano da applicazione commerciale ma la diffusione di veicoli altamente connessi e automatizzati è proiettata in un futuro di lungo termine.

Dispositivi di sicurezza avanzati. In anticipo su altre categorie di veicoli, i nuovi V.I. hanno obbligo di dotarsi di: avviso di deviazione dalla corsia e frenata di emergenza avanzata che riducono rischio di incidente per responsabilità conducente in Italia prima causa dei sinistri.

Verso le Smart Road. Per rendere possibile il dialogo con i veicoli di nuova generazione, le infrastrutture stradali devono puntare ad una rapida trasformazione digitale. Nuovo decreto *smart road* va in questa direzione; serve un rafforzamento delle reti di comunicazione fisse e mobili.

Investire nella formazione. La tecnologia non ha reso superfluo il fattore umano ma ne sta mutando le competenze, con necessità di figure altamente specializzate. Occorre valorizzare questa professione per rafforzare la competitività del settore con importanti benefici in termini di occupazione e trasporto qualificato per il Paese.

5 Il rinnovo del parco circolante aumenta la sicurezza e riduce le emissioni



Accelerare processo rinnovo parco a favore dell'Euro VI. Un veicolo Euro VI ha prestazioni ecologiche e di sicurezza significativamente migliori. Gli attuali tassi di uscita dei mezzi più obsoleti sono tuttavia troppo modesti. I veicoli ante Euro IV sono ancora oltre il 60% del parco circolante. Ai ritmi di sostituzione attuali, per arrivare ad un ricambio del 40% occorrerebbero circa 9 anni, alle soglie del 2030.

Determinanti le agevolazioni fiscali. Per incentivare la diffusione di nuovi mezzi, è necessario intervenire sulle accise, allargando l'esclusione dalle agevolazioni agli Euro III, e rinnovare il super ammortamento per l'anno 2019 ai veicoli industriali.

Il meglio è nemico del bene. Rinnovare il parco circolante è la carta vincente per innalzare i livelli di sicurezza stradali, ridurre il tasso di incidenti, ridurre le emissioni inquinanti. Sarebbe dannoso rinviare quest'accelerazione in attesa di nuove rivoluzionarie soluzioni, indefinite nel tempo.

6 Riflessioni conclusive



Riduzione delle emissioni. I nuovi veicoli sono più performanti a livello ambientale. In altre parole, più aumenta il tasso di sostituzione dei vecchi veicoli con i nuovi e meno si inquina.

Neutralità tecnologica. L'obiettivo di un parco mezzi di trasporto con i minori impatti ambientali non è raggiungibile puntando su una sola tecnologia. I progressi dei motori diesel quanto a efficientamento energetico lo pongono in prima linea nel governare la transizione accanto a nuove soluzioni che svolgeranno un ruolo fondamentale nel medio-lungo termine.

Interfuel competition. L'avanzamento di nuovi carburanti deve essere sostenuto da investimenti infrastrutturali dedicati. Farlo penalizzando i carburanti tradizionali non è un'opzione vincente, dati *time-to-market* tendenzialmente lunghi e i diversi usi associati ad ogni tecnologia.

Innovazione e sicurezza. Considerando l'avanzamento tecnologico dei nuovi mezzi, incentivarne l'acquisto contribuirebbe a ridurre l'incidentalità e ad abbattere i costi sociali. Ciò vuol dire che, alle condizioni attuali, una riduzione del 10% degli incidenti si tradurrebbe in un risparmio di 2 miliardi di euro l'anno.

Rinnovo del parco circolante. L'azione più efficace per il contenimento delle emissioni è accelerare il rinnovo del parco a favore dell'Euro VI. Per incentivarne la diffusione, occorre intervenire sugli strumenti fiscali destinati all'autotrasporto.

7 In pillole



Le grandi sfide che attraversano il mondo dei trasporti possono superarsi grazie alle innovazioni tecnologiche, all'impegno delle industrie, alle politiche pubbliche.

La riduzione delle emissioni nel settore trasporti è attesa continuare nei prossimi anni, grazie al graduale rinnovo del parco circolante, ai continui avanzamenti tecnologici, all'implementazione di nuovi standard emissivi.

Il principio di neutralità tecnologica è fondamentale, se non si vogliono vanificare gli sforzi per il contenimento delle emissioni. Non è scommettendo su una sola tecnologia che si ottengono i minori impatti ambientali possibili.

La tecnologia e l'impegno dell'industria hanno reso i nuovi veicoli più performanti non solo dal punto di vista ambientale – inquinano di meno e producono meno rumore – ma anche a livello di sicurezza, riducendo il rischio di incidente.

Rinnovare il parco circolante a favore dell'Euro VI rappresenta l'azione più rapida, realistica ed efficace. Ma ad oggi il percorso di sostituzione è piuttosto lento.

Serve una strategia programmatica di lungo termine scevra da condizionamenti ideologici, improntata ad un sano pragmatismo, finalizzata all'individuazione di compromessi che soli possono consentire di fare un qualche passo in avanti.