



PROPOSTA DI REVISIONE DELLA DIRETTIVA SU PESI E DIMENSIONI DEI VEICOLI PESANTI

Più pesanti e più lunghi l'Europarlamento approva

di Paolo Benevolo



“Il messaggio è chiaro: essere sostenibili ricompensa”. Parola di Isabel García Muñoz, relatrice al Parlamento Europeo in merito alla proposta di revisione della Direttiva sui pesi e sulle dimensioni dei veicoli commerciali pesanti (direttiva 96/53/CE e successive modifiche) avanzata dalla Commissione Europea nel luglio 2023, approvata il 12 marzo scorso dall’assemblea di Strasburgo con 330 voti

Incremento dei limiti di carico fino a 44 t e impiego di mega-camion da 25,25 m e 60 t. Ma spetterà al nuovo Parlamento Europeo negoziare con gli Stati UE il testo definitivo.

favorevoli, 207 contrari e 74 astensioni. Un voto che apre le porte all’utilizzo nei trasporti internazionali di camion più pesanti, elevando i limiti di carico dalle attuali 40 fino a 44 tonnellate, e alla possibilità di impiegare

combinazioni di autocarri e rimorchi lunghe fino a 25,25 metri e con peso fino a 60 tonnellate (c.d. “European Modular System”, meglio conosciuti come “mega-camion” o “gigaliner”), lasciando tuttavia ai singoli

Stati la facoltà di consentire o meno la circolazione di questo tipo di veicoli sul proprio territorio nazionale, previa valutazione del loro impatto sulla sicurezza della circolazione stradale e delle relative infrastrutture.

**SOTTO IL SEGNO
DELLA SOSTENIBILITÀ**

Una modifica ritenuta necessaria per incentivare in primo luogo la diffusione



I mega-camion sono già autorizzati in alcuni Stati membri, come la Svezia e la Finlandia. In Germania possono circolare solo su una parte della rete stradale. In altri Paesi dell'Unione Europea, come l'Olanda, il Belgio, la Spagna e la Repubblica Ceca, sono invece in fase di test.

dei camion a trazione elettrica a emissioni zero, che attualmente offrono una minore capacità di carico rispetto ai tradizionali veicoli diesel a causa della presenza dei pacchi batteria o delle fuel cell e dei serbatoi di idrogeno, e garantire di conseguenza che gli operatori del trasporto su strada possano competere su un piano di parità nel mercato interno in termini di capacità di carico dei loro veicoli incentivando la transizione ecologica del settore. Ma anche una revisione finalizzata ad assicurare che una stessa quantità di merci possa essere trasportata su strada con un minor numero di veicoli pesanti e di viaggi - considerata anche l'attuale carenza di autisti professionali -, con conseguenti benefici in termini di emissioni di CO₂ e di inquinanti, nonché a favorire l'intermodalità e, soprattutto, ad armonizzare le regole del trasporto internazionale. Obiettivo, quest'ultimo, particolarmente urgente, come puntualizza la relazione della lead lawmaker García Muñoz, in quanto "le deroghe

nazionali che consentono la circolazione di veicoli di altre dimensioni hanno generato un mosaico di norme divergenti, ostacolando la fluidità del trasporto transfrontaliero nell'UE, frammentando il mercato interno e determinando una perdita di efficienza operativa", mentre per altro verso "la combinazione di prescrizioni a livello di Unione e nazionale nonché di accordi bilaterali, associata a incertezze giuridiche, ha determinato un'applicazione inefficace e incoerente delle norme, in particolare nel settore del trasporto transfrontaliero, con conseguente disparità di condizioni per gli operatori dei trasporti".

IL NODO DEI DIESEL

La revisione della direttiva sui pesi e le dimensioni dei veicoli pesanti si rivela dunque fondamentale, nelle intenzioni della Commissione e del Parlamento Europeo, per rendere nello stesso tempo più efficiente, più sostenibile, più equo e

perfettamente concorrenziale il trasporto internazionale su strada delle merci in ambito europeo, incentivando le aziende a scommettere sui nuovi camion ad emissioni zero, "poiché consentiamo loro un peso aggiuntivo per le batterie elettriche o i serbatoi di idrogeno e, man mano che la tecnologia pulita diventerà sempre più leggera, quel peso aggiuntivo diventerà carico utile da trasportare e i camion elettrici - a batteria o a fuel cell - saranno in grado di trasportare più carico e accrescere la loro competitività", come ha dichiarato la stessa relatrice García Muñoz in occasione del voto espresso il 12 marzo scorso dalla Plenaria di Strasburgo. L'incremento di quattro tonnellate stabilito nella proposta di revisione della direttiva, va tuttavia evidenziato, consentirà solo fino al 2034 a tutti i camion da 44 tonnellate, indipendentemente dal loro sistema di alimentazione, l'attraversamento dei confini degli Stati membri che ne ammettono la circolazione sul proprio territorio. A partire dal 2035, infatti,

la nuova normativa si applicherà unicamente ai camion a propulsione elettrica, a batteria o a fuel cell. Se il fatto di poter utilizzare i camion elettrici con la stessa redditività dei modelli alimentati a gasolio rappresenta pertanto un valido incentivo per incrementarne la diffusione, per altro verso i tradizionali veicoli diesel potranno fruire fino al 2034 di un indubbio vantaggio competitivo in termini di capacità di trasporto. Di contro, l'esclusiva concessione riservata dal 2035 ai camion "full electric" presuppone, a tutti gli effetti, un'approccio non neutrale dal punto di vista tecnologico, seppure in linea con altre recenti prese di posizione da parte delle istituzioni europee. Una limitazione temporale che ha quindi suscitato inevitabili polemiche, sia da parte delle associazioni ambientaliste sia da parte di chi ritiene possibile un futuro "green" anche motori endotermici. Polemiche che si sono aggiunte al giudizio



fortemente negativo espresso in modo unanime dalle aziende ferroviarie europee, preoccupate dall'impatto dell'aumento di carico dei camion sulla competitività del trasporto merci via treno. Secondo un'indagine realizzata dalla CER, la Comunità europea delle compagnie e dei gestori ferroviari, l'entrata in vigore della nuova direttiva produrrebbe infatti un calo del traffico merci su ferro compreso tra il 16% e il 40%. "Senza contare l'aumento della spesa per la manutenzione delle strade e dei ponti", ha ulteriormente contestato il direttore esecutivo della CER, Alberto Mazzola, sottolineando come "a un 10% di aumento di peso corrisponde un aumento del 46% dei danni".

UN'EREDITÀ PER IL NUOVO PARLAMENTO

L'accordo finale sulla revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni veicoli pesanti, ad ogni modo, non è né prossimo né tantomeno certo, perché potrà essere raggiunto solo a conclusione del cosiddetto "trilogo", ovvero dei colloqui previsti dall'iter legislativo europeo tra i rappresentanti della Commissione di Bruxelles, degli Stati membri UE e dell'Europarlamento. Il Consiglio Europeo adotterà infatti la propria posizione in merito nel prossimo mese di giugno e sarà quindi la nuova assemblea parlamentare, dopo le elezioni che si svolgeranno nello stesso mese, a dover eventualmente finalizzare il testo definitivo della nuova direttiva, negoziando con gli Stati membri e la Commissione. Resta però di fatto che il testo approvato a maggioranza il 12 marzo scorso dal Parlamento Europeo in sessione plenaria costituisce un precedente importante, che potrebbe condizionare i futuri sviluppi della discussione.



Per ottenere la stessa autonomia dei veicoli diesel, i camion a emissioni zero necessitano oggi di una massa maggiore (elettrici a batteria) o di un volume maggiore (elettrici a fuel cell), con una conseguente perdita di competitività in termini di capacità di carico.

Un'eredità, occorre infine evidenziare, che si aggiunge alla ratifica il 10 marzo scorso da parte dell'Europarlamento, con 341 voti favorevoli, 268 contrari e 14 astensioni, del nuovo regolamento sulle emissioni di CO2 dei veicoli

pesanti nel testo concordato dall'accordo di Trilogo del febbraio scorso (vedi articolo a pag. 34 su "Onda Verde" n. 52), nonché all'approvazione definitiva il 12 aprile scorso da parte del Consiglio dell'Unione Europea del regolamento Euro 7 (vedi

articolo a pag. 18 su "Onda Verde" n. 51), che introduce limiti più rigorosi per le emissioni inquinanti e climalteranti (sia allo scarico che in frenata) degli autobus e degli autocarri offerti sul mercato nel Vecchio Continente.



LA REAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI EUROPEE

IRU: "Decisione storica per un autotrasporto più efficiente ed ecologico"

Raluca Marian, direttrice IRU per l'advocacy dell'UE

"Il Parlamento europeo ha dato un segnale molto importante che sono necessari incentivi per aiutare gli operatori del trasporto su strada a decarbonizzare ulteriormente le loro operazioni. Facilitare i valichi di frontiera con quattro tonnellate aggiuntive e sostenere il traffico nazionale e transfrontaliero con combinazioni di veicoli ad alta capacità non riguarda solo migliorare il trasporto su strada, ma anche migliorare i trasporti in generale, così come l'ambiente. Per una dinamica economia europea il trasporto non dovrebbero riguardare la strada, la ferrovia, la navigazione o il vettore aereo. Dovrebbe riguardare il miglior utilizzo di tutte le modalità". L'IRU ritiene tuttavia "non neutrale dal punto di vista tecnologico" la limitazione temporale al 2034 dell'incremento di peso di 4 tonnellate prevista per i camion diesel.

ACEA: "Strada aperta ai veicoli pesanti ad emissioni zero"

Thomas Fabian, Chief Commercial Vehicles Officer dell'ACEA

"Le regole esistenti su pesi e dimensioni non sono più adatte allo scopo e in realtà penalizzano i veicoli a emissioni zero, che sono in genere più pesanti. L'aumento di peso di quattro tonnellate e l'aumento dell'asse di una tonnellata concordato dal Parlamento mirano entrambi a correggere lo squilibrio con i modelli diesel, ma sono necessari ulteriori aggiustamenti".

UETR: "Un sistema ampio e uniforme per garantire condizioni di parità"

News and Press Releases UETR

"L'avanzata dei sistemi modulari europei ("EMS") nel trasporto internazionale di merci su strada è un'opportunità per offrire sostenibilità ambientale con maggiore efficienza, maggiore capacità e maggiore produttività, nonché un modo per mitigare la crescente carenza di manodopera nel settore. La tecnologia dei veicoli a emissioni zero o ibridi comporta inoltre un aumento di peso dei veicoli e il nuovo approccio è positivo in quanto aumenterà il loro carico utile". In merito al limite temporale che dal 2035 consente l'aumento di 4 tonnellate solo per i camion a emissioni zero la nota stampa dell'UETR prosegue: "La tempistica di una transizione ecologica realizzabile e di successo del settore è ancora incerta. Un termine più lungo sarebbe preferibile in quanto permangono ancora sfide operative e infrastrutturali da superare negli anni a venire. UETR ritiene pertanto che il nuovo quadro debba consentire il margine di 44 tonnellate per qualsiasi veicolo a lungo termine, indipendentemente dalla fonte di energia utilizzata, essendo il mix energetico e la neutralità tecnologica l'approccio migliore per la decarbonizzazione".

AECDR: "Manca alla base un ragionamento pragmatico"

Massimo Artusi presidente Federauto e componente del board di AECDR

"La direttiva pesi e dimensioni approvata in prima istanza dal Parlamento europeo è la più clamorosa dimostrazione di come la pressione delle ideologie sulle istituzioni comunitarie finisca per scontentare tutti, quando non ha alle spalle un ragionamento pragmatico: le istanze ambientaliste, perché - sostengono - l'aumento di peso consentito per compensare quello delle pesantissime batterie elettriche finirà per favorire i veicoli a combustione; quelle del trasporto rotaia, perché i "gigaliner" fino a 32 metri - sostengono - rischiano di sottrarre merci al trasporto su rotaia; molti paesi come Francia e Italia (che hanno votato contro) perché hanno problemi di tenuta delle infrastrutture. Per parte nostra ci auguriamo che l'Unione europea che uscirà dal voto del prossimo giugno - nell'interesse delle imprese di autotrasporto di tutto il continente - esca anche da questo stato di confusione, dettando meno regole e più coerenti con una sostenibilità reale e non solo di facciata".

T&E: "La proposta per camion più ecologici andrà a vantaggio del diesel"

Bernardo Galantini, responsabile trasporto merci di Transport & Environment

"L'indennità di peso extra dovrebbe supportare solo i camion elettrici a lunga distanza assicurando che non venga perso alcun carico utile per ospitare le batterie. Estendere lo stesso vantaggio ai camion diesel inquinanti accelera invece solo le vendite di diesel, consentendo loro di trasportare più dei camion puliti. I governi europei dovrebbero fermare questa diversione da un passaggio a zero emissioni".

ETSC: "Grandi camion, grande errore. A rischio la sicurezza stradale"

Graziella Jost, Project Director di ETSC

"I grandi camion sono un grosso errore per l'Europa. Mentre i mega-camion possono avere un posto in circostanze molto specifiche in alcuni Paesi, questi cambiamenti legali porteranno a un lancio di massa con un potenziale di impatti molto gravi sulla sicurezza stradale. (...) Esortiamo vivamente l'UE a riconsiderare questi cambiamenti proposti e a mantenere invece l'attuale pratica di applicazioni limitate, in cui gli impatti possono essere monitorati più da vicino". In aggiunta, sottolinea l'ETSC: "La proposta non contiene garanzie legali specifiche per quanto riguarda chi guida veicoli più lunghi e più pesanti. Ciò significa che in diversi paesi dell'UE, i diciottenni potrebbero guidarli senza richiesta di alcuna formazione aggiuntiva rispetto ad un camion standard".

CER: "Potenziale impatto negativo sul mercato ferroviario e la sicurezza"

Alberto Mazzola, Direttore esecutivo della CER

"Purtroppo il voto del Parlamento Europeo sulla WDD (direttiva pesi e dimensioni, n.d.r.) non ha messo questa proposta sulla strada giusta, nonostante i migliori tentativi di un numero significativo di deputati che ne hanno pienamente compreso il potenziale impatto negativo. Se la legislazione proposta non verrà modificata dal Consiglio, si creerà una situazione in cui il peso e le dimensioni aggiuntive dei camion potranno essere utilizzati per un carico utile aggiuntivo, piuttosto che per l'impiego di batterie, e questo almeno per i prossimi 10 anni. L'estensione dell'uso dei "gigaliner" al traffico transfrontaliero aprirà ulteriormente il mercato a lunga distanza agli operatori stradali, mettendo a repentaglio sia questo importante segmento del mercato ferroviario sia gli obiettivi di decarbonizzazione dell'UE, aumentando al contempo i rischi su strada".