



Comunicato stampa

Roma, 7 dicembre 2021

Trasporto merci, veicoli a zero emissioni per raggiungere la neutralità climatica al 2050

Le 8 raccomandazioni per l'Italia del Gruppo di Lavoro composto da Aziende, Associazioni di Categoria, Università, Associazioni ambientaliste, Esperti: serve subito una Strategia di decarbonizzazione al 2050 che punti ad elettrificare i trasporti.

Il raggiungimento del taglio del 55% delle emissioni climalteranti al 2030 e della neutralità climatica al 2050 passa anche attraverso la decarbonizzazione del settore del trasporto merci. I **furgoni e camion elettrici a batterie (BEV)** sono infatti ad oggi la miglior la soluzione disponibile sia da un punto di vista ambientale, contribuendo ad abbattere le emissioni di CO2 e di inquinanti locali, sia da un punto di vista economico, come dimostra il raggiungimento della parità di costo (TCO) già a partire dal 2025. Una quota del trasporto merci sarà interessata dall'alimentazione ad idrogeno con Fuel Cell, mentre il sistema di Elettrificazione con Catenaria stradale sembra il più complesso da utilizzare. Questo è quello che emerge dal **Summary Report "Conclusioni e raccomandazioni per l'Italia"** che sintetizza le modalità operative, le assunzioni di modelli ed i principali risultati del Rapporto promosso dalla European Climate Foundation, elaborato di Cambridge Econometrics, *Potential Options and Technology Pathways for Delivering Zero-Carbon Freight in Italy*.

Il Gruppo di Lavoro italiano ha visto la partecipazione di una squadra eterogenea e autorevole, composta da ABB, Cambridge Econometrics, Confartigianato Imprese, Confartigianato Trasporti, SCANIA, Kyoto Club, MOTUS-E, Politecnico di Milano, Tesla, Transport & Environment Italia, UPS Italia. Il team ha discusso sulla base del Rapporto Tecnico, le problematiche tecniche, economiche ed ambientali collegate allo sviluppo di veicoli merci verso zero emissioni al 2050, elaborando 8 raccomandazioni necessarie per l'Italia.

Lo studio è stato presentato oggi, martedì 7 dicembre, in occasione dell'evento online "Verso un trasporto merci a zero emissioni al 2050 in Italia", durante il quale è intervenuto anche il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini.

Nel Report Tecnico sono stati definiti quattro differenti scenari potenziali di sviluppo delle tre tecnologie: **BEV (veicoli con batteria)**, **ERS (veicoli a catenaria)** e **FCEV (veicoli alimentati ad idrogeno)**, indicati dal gruppo di esperti al fine di calcolarne l'impatto in termini di CO2 e TCO (Total Cost of Ownership), a confronto con uno scenario base di riferimento (REF).

I vantaggi economici ed ambientali derivanti dalla diffusione dei veicoli elettrici a batteria non solo si rendono evidenti nel corso degli anni nei confronti dei veicoli **diesel**, ma anche rispetto alle soluzioni concorrenti, **idrogeno e catenaria**, per i minori costi di acquisto e di esercizio, nonché per la maggior facilità di diffusione dei **mezzi** e delle **infrastrutture** necessarie ad alimentarli.

Dal Rapporto emerge come, nonostante una ipotesi di fine vendita per i VAN al 2035 e dei veicoli pesanti al 2040, non si raggiungano zero emissioni al 2050: **un risultato che evidenzia l'urgenza di non posticipare la decarbonizzazione ed agire subito.**

Secondo **Anna Donati, responsabile Mobilità Kyoto Club e del Gruppo di Lavoro italiano per merci a zero emissioni**, quello di oggi “è stato un confronto inedito, molto utile e rigoroso che ha coinvolto Aziende, Associazioni di categoria, Università, Associazioni ambientaliste, che hanno raccolto la sfida verso trasporti a zero emissioni al 2050. Una sfida di straordinaria complessità che ha bisogno di interventi e strategie che vanno adottate subito, come indicano le otto raccomandazioni. Chiediamo dunque ai Ministeri competenti di predisporre subito una Strategia per un trasporto merci a zero emissioni al 2050, che includa anche riequilibrio modale ed efficienza del sistema, anticipando così il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) in corso di elaborazione”.

“L’elettrificazione del trasporto merci, quantomeno sul corto-medio raggio – sottolinea **Francesco Naso, Segretario generale di MOTUS-E** – è la risposta più completa e compatibile con le esigenze di business del settore e la sua decarbonizzazione e per rispettare gli impegni a livello internazionale che il nostro Paese e l’Europa hanno sottoscritto per raggiungere le zero emissioni. Tale processo però deve essere accompagnato da una pianificazione di medio e lungo periodo, effettuata in concerto tra i Ministeri competenti, il mondo della logistica ed i fornitori di veicoli ed infrastrutture. Ci auguriamo quindi che questo studio possa contribuire alla revisione del PGTL”.

Dal Summary Report emergono alcune considerazioni e raccomandazioni rilevanti e prioritarie, condivise da tutto il Gruppo di lavoro:

1. La necessità di una **strategia nazionale per la decarbonizzazione del trasporto merci** a zero emissioni entro il 2050, da adottare subito da parte dei Ministri Competenti.
2. Aggiornare il PNIEC, nel quale si stima un fabbisogno di potenza installata di impianti da rinnovabili pari a 70 GW al 2030 per rendere sempre più pulito il mix energetico italiano e spingere **l’elettrificazione dei trasporti** e la produzione di idrogeno “verde”.
3. Favorire l’accelerazione della realizzazione di infrastrutture di ricarica per il trasporto merci.
4. Investire in Italia in modo massiccio nella ricerca di nuove tecnologie delle **batterie** e promuoverne la produzione negli anni successivi. Investire allo stesso modo nella filiera di riciclo e riuso delle batterie.
5. Adottare un sistema di **incentivi** destinati agli autotrasportatori, per l’acquisto di veicoli a zero emissioni, incluso il leasing o il noleggio a lungo termine. Introdurre sconti sui pedaggi stradali e autostradali per i veicoli merci a zero emissioni.
6. Riorientare progressivamente i **Sussidi Ambientalmente Dannosi** (da SAD a SAF) destinati all’autotrasporto verso aiuti ai veicoli merci a zero emissioni ed alla realizzazione di infrastrutture di ricarica.
7. Serve programmare una Strategia nazionale per limitare la circolazione dei veicoli più vetusti, a partire dalle aree urbane e metropolitane, così da ridurre significativamente l’impatto di tali mezzi e proseguire verso un obiettivo che favorisca la circolazione dei veicoli a zero emissioni al 2050.
8. Relativamente al mancato raggiungimento della neutralità climatica al 2050, sottolineata nel Rapporto nonostante un phase-out delle vendite di HDV a combustione interna al 2040, va rimarcata la necessità di ulteriori misure mediante politiche che favoriscano il riequilibrio modale (shift) e l’efficienza del sistema (avoid) da un lato, e pongano in essere azioni concrete volte a creare i presupposti necessari ad anticipare una transizione sostenibile a veicoli a zero emissioni per alcune categorie di trasporti, dall’altro.