

Verso un trasporto merci a zero emissioni: le 8 priorità del Gruppo di lavoro italiano



Il raggiungimento del taglio del 55% delle emissioni climalteranti al 2030 e della neutralità climatica al 2050 passa anche attraverso la decarbonizzazione del trasporto merci. I **furgoni e camion elettrici a batterie (BEV)** sono 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 a idrogeno

con Fuel Cell, mentre il sistema di elettrificazione con catenaria stradale sembra il più complesso da utilizzare.

Il Summary Report “**Conclusioni e raccomandazioni per l'Italia**” sintetizza le modalità operative, le assunzioni di modelli e i principali risultati del Rapporto promosso dalla **European Climate Foundation**.

Al **Gruppo di lavoro italiano** hanno partecipato 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 e 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 in occasione dell'evento online “**Verso un trasporto merci a zero emissioni al 2050 in Italia**”, al quale è intervenuto anche il ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, **Enrico Giovannini**.

Veicoli a batteria, a catenaria e a idrogeno

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 a 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 e 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 e agire subito.

Il Gruppo di Lavoro ha chiesto pertanto 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.

Le 8 priorità indicate nel Summary Report

- La necessità che i ministri competenti adottino una strategia nazionale per la decarbonizzazione del trasporto merci a zero emissioni entro il 2050 è la prima di 8 priorità indicate all'unanimità dal Gruppo di Lavoro.

Di seguito, il Gruppo di lavoro individua come raccomandazioni rilevanti:

- **L'aggiornamento del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima**, 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".
- L'accelerazione della **realizzazione di infrastrutture di ricarica** per il trasporto merci.
- Investire in Italia in modo massiccio nella ricerca di **nuove tecnologie per la produzione e il riciclo di batterie**.
- Adottare un sistema di **incentivi destinati agli autotrasportatori**, per l'acquisto di veicoli a zero emissioni. Introdurre sconti sui pedaggi stradali e autostradali.
- Riorientare progressivamente i **Sussidi Ambientalmente Dannosi (da SAD a SAF)** destinati all'autotrasporto verso aiuti ai veicoli merci a zero emissioni e alla realizzazione di infrastrutture di ricarica.
- Programmare una **Strategia nazionale per limitare la circolazione dei veicoli più datati**, a partire dalle aree urbane e metropolitane, così da ridurre significativamente l'impatto.
- Relativamente al mancato raggiungimento della neutralità climatica al 2050, sottolineata nel Rapporto nonostante un phase-out delle vendite di veicoli pesanti a combustione interna al 2040, necessità di attuare **politiche che favoriscano il riequilibrio modale (shift) e l'efficienza del sistema (avoid)** da un lato, e, dall'altro, 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.