



Comunicato stampa

Roma, 20 febbraio 2023

ZET – Zero Emission Truck: per una decarbonizzazione del settore del trasporto merci su strada

La nuova proposta della Commissione Ue avanza l'idea di introdurre gradualmente livelli più rigorosi per quasi tutti i veicoli pesanti nuovi, e punta a ridurre le emissioni del 90% entro il 2040. Per questo anche nel nostro Paese bisogna farsi trovare pronti, come sostiene il Gruppo di lavoro coordinato da Kyoto Club e Motus-E

Lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica per i veicoli commerciali elettrici, sia privata che su suolo pubblico, è indispensabile per la diffusione dei mezzi commerciali leggeri (LCV) e pesanti (HDV) a batteria.

Nonostante le note criticità legate al permitting, sotto il profilo delle infrastrutture di ricarica l'Italia sta andando nella giusta direzione dal punto di vista del trasporto passeggeri. Ora però è necessario accelerare anche sul processo di decarbonizzazione ed elettrificazione della logistica e del trasporto merci, ed è auspicabile in questo senso uno sforzo congiunto ad hoc in ambito urbano tra Comuni e privati.

Anche perché proprio in questi giorni dall'Europa arrivano due novità: da una parte, la Commissione europea ha proposto nuovi obiettivi ambiziosi per il taglio delle emissioni CO2 dei veicoli pesanti nuovi (-45% dal 2030, -65% dal 2035 e **-90% dal 2040**). Dall'altra, l'Europarlamento ha ratificato in via definitiva lo stop alla vendita dal 2035 delle auto e dei veicoli commerciali leggeri che non siano a emissioni zero.

Perciò serve procedere spediti, come emerge anche dai primi risultati del report "La ricarica del trasporto merci", realizzato dal gruppo di lavoro ZET – Zero Emission Truck, coordinato da Kyoto Club e Motus-E.

L'analisi evidenzia che il 96% dei veicoli per il trasporto merci circolanti in Italia ha una percorrenza inferiore ai 300 km giornalieri. Questa flotta è ancora alimentata quasi completamente con carburanti di origine fossile e a fronte degli oltre 150mila veicoli commerciali leggeri immatricolati nel 2022, solo 4.000 sono elettrici a batteria (BEV). Il rapporto fotografa però anche che le immatricolazioni BEV sono in costante aumento: oltre 4.000 nella categoria N1 a fronte delle 640 del 2018 e delle 1.014 del 2019.

Per facilitare la decarbonizzazione del comparto e potenziare una rete di ricarica dedicata, si osserva nello studio, è estremamente importante lo sviluppo di progetti pilota su suolo pubblico dei Comuni, in collaborazione con enti privati, in grado di abilitare **investimenti nei depositi** che si stimano fino a **10 miliardi di euro al 2030**.

Tra le iniziative caldegiate, si chiede ai **Comuni** di abilitare l'installazione di **punti di ricarica** di media potenza nei parcheggi di carico e scarico su strada; di riqualificare aree comunali per nodi di ricarica

lungo il percorso in ambito urbano e rimessaggi comunali per imprese di logistica e mezzi di partite IVA; di applicare una **scontistica** sulla ricarica sia lungo il percorso sia notturna in rimessaggio, di fornire **servizi di sharing** di veicoli commerciali elettrici.

Lo studio contiene dei suggerimenti anche per i privati. Gli **operatori di ricarica**, ad esempio, potrebbero fornire offerte flat integrate agli operatori di logistica per abbattere il costo operativo dei veicoli e garantire un tasso di utilizzo più alto alle infrastrutture. **Fondi immobiliari e banche**, dal canto loro, potrebbero riqualificare aree industriali dismesse in portafogli per crediti inesatti per creare depositi o **hub di ricarica**, ed è auspicabile anche che GDO e aree commerciali possano mettere a disposizione un punto di ricarica ad alta potenza durante le operazioni di carico e scarico. Gli **operatori della logistica**, infine, potrebbero offrire la possibilità a terze parti di ricaricare ad alta potenza nei depositi durante le ore di operatività dei propri mezzi.

Ci sono grandi opportunità nel campo dell'elettrificazione del trasporto merci e della logistica, conclude lo studio, e bisogna affrontare questa sfida in maniera sistemica. Tecnologia e mezzi ci sono, così come gli investimenti pronti a essere messi in campo, ma per cogliere le opportunità di sviluppo all'orizzonte e centrare gli obiettivi di decarbonizzazione sarà essenziale un ragionamento coordinato tra tutte le parti coinvolte.