

Transizione, l'Europa prepara una stretta sui veicoli industriali

Automotive

La Commissione al lavoro sulla proposta di riduzione delle emissioni di CO₂

Filomena Greco

HANNOVER

L'appuntamento è fissato per il 30 novembre, quando è previsto che la Commissione europea faccia la sua proposta di riduzione delle emissioni di CO₂ per i mezzi industriali (truck e bus). A quel punto inizierà una fase di discussione che servirà a stabilire date e nuovi obiettivi a partire dal 2030, così come è stato fatto per il settore auto. E se passerà la logica della riduzione delle emissioni del 100% allora bisognerà riconvertire una intera flotta di mezzi commerciali pesanti - sopra le 3,5 tonnellate - attualmente alimentata a gasolio e accelerare la transizione delle aziende della componentistica. In Italia ad esempio la quota di mezzi pesanti alimentati a gasolio raggiunge il 96,3% dei veicoli in circolazione, percentuale simile anche in Europa.

Il comparto

Le imprese del comparto, come ricorda Pierangelo Decisi, vicepresidente di Anfia, Associazione delle industrie della filiera automotive italiana, sono circa 2.200, con 161mila addetti, 45 milioni di fatturato e una bilancia commerciale in positivo per quasi 6 miliardi l'anno scorso. Di queste aziende almeno un terzo lavora nel settore dei veicoli industriali come Tier1 o come come subfornitori delle grandi case produttrici europee.

La sfida in Europa

Le industrie italiane sono fortemente inserite nella supply chain europea, dunque, come di-

mostra la presenza di 75 aziende all'IAA Transport di Hannover, l'appuntamento storicamente dedicato al settore del trasporto, grazie anche ad una missione organizzata da Anfia e Ice. «C'è una forte pressione sul settore automotive, per la transizione green. Serve portare avanti azioni in grado di garantire una trasformazione sostenibile» sottolinea Decisi che aggiunge: «Il sistema non farà differenza fra settore auto e trasporto pesante.

Ma serve tempo, gli obiettivi si possono e si devono raggiungere ma la tecnologia a nostra disposizione, pensiamo a elettrico e idrogeno per i mezzi pesanti, è ancora in evoluzione». Se il settore dei commerciali leggeri conta già modelli a trazione elettrica e a idrogeno sul mercato, il comparto dei pesanti invece ha appena iniziato. Serve poi un'azione decisa sul parco mezzi più datato, per accelerare la transizione e ottenere benefici su ambiente ed emissioni.

Ad oggi gli obiettivi già fissati dall'Europa per il settore del trasporto pesante, come ricorda Andrea Debernardis dell'Anfia, sono due: «La riduzione delle emissioni del 15% al 2025, rispetto al livello del 2019, con una ulteriore riduzione del 30% al 2030». Dall'Europa arriverà dunque una ulteriore stretta per il periodo successivo a quella data, su questo ci sono pochi dubbi. «L'industria italiana comunque è pronta - sottolinea Decisi - molti produttori stanno già lavorando ad applicazioni su sistemi di trazione elettrici e a idrogeno, ma per l'Italia è importante difendere il comparto e tutto l'indotto legato allo sviluppo dei biofuel ad esempio, in nome della neutralità tecnologica».

L'Italia per esempio è tra i paesi promotori in Europa del Progetto «18 metri» che ha l'obiettivo di aumentare la lun-

ghezza dei semirimorchi, ottimizzare i carichi e abbattere emissioni e impatto ambientale. In Germania, ad esempio, qualcosa di simile c'è con rimorchi di 17 metri e 80 rispetto alla norma che si ferma attualmente a quota 16,5 metri. Una serie di soluzioni sono in fase di sperimentazione ma per poter adottare queste soluzioni serve ancora un po' di tempo. «Stiamo aspettando gli adeguamenti al Codice della Strada per permettere l'omologazione di questi mezzi. Una volta raggiunto il risultato, le aziende italiane potranno produrre e vendere sul mercato domestico questa nuova famiglia di mezzi di trasporto» chiarisce ancora Debernardis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In Italia la quota di mezzi pesanti oltre le 3,5 tonnellate alimentati a gasolio raggiunge il 96,3%

