

Commissione Trasporti della Camera

Audizione Parlamentare su:

"Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla maturità tecnologica e di mercato dei veicoli pesanti per il trasporto su strada" (COM(2025) 260 final)

POSITION PAPER

Il presente documento vuole fornire un contributo operativo di **supporto alle decisioni del Parlamento Italiano**, con particolare riferimento per la Commissione Ambiente del Senato coinvolta nelle scelte relative alle politiche Europee per la transizione energetica dei veicoli pesanti per il trasporto merci e passeggeri su strada, con specifico riferimento all'attuazione del Regolamento (UE) 2023/1804 (*cd. Regolamento AFIR – Alternative Fuels Infrastructure Regulation*).

Il dialogo tra istituzioni e stakeholder del comparto è determinante per individuare soluzioni tangibili, in grado di accompagnare la filiera in modo ordinato e razionale nella complessa fase di decarbonizzazione e transizione tecnologica, anche al fine di correggere possibili anomalie e approssimazioni riscontrabili nelle Relazioni della Commissione Europea in materia di HDV.

La nostra posizione generale sulla Relazione della Commissione

FEDERAUTO manifesta la sua preoccupazione per l'**approccio davvero poco aderente alle dinamiche del mercato reale** da parte della Commissione UE nel definire le linee programmatiche destinate a regolare il comparto dell'Automotive del futuro.

La Relazione "*Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla maturità tecnologica e di mercato dei veicoli pesanti per il trasporto su strada*" (COM(2025) 260 final) **conferma la tendenza della Commissione a svolgere analisi basandosi su assunti spesso teorici, che non trovano riscontro nel mercato reale**, alimentando una preoccupazione sempre più marcata da parte degli operatori della filiera, tanto più se l'oggetto è un settore vitale per l'economia nazionale ed europea come il trasporto commerciale e industriale esercitato dai veicoli HDV, nello specifico camion medio-pesanti N2-N3 e, riguardo la mobilità pubblica, autobus urbani e di lungo raggio M2-M3.

Nel merito della Comunicazione in oggetto, FEDERAUTO manifesta **insoddisfazione sui contenuti complessivi della "Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla maturità tecnologica e di mercato dei veicoli pesanti per il trasporto su strada" (COM(2025) 260 final)** presentato dalla Commissione Europea lo scorso 27 maggio, in quanto offre un quadro approssimativo – in certi passaggi anche evasivo e fuorviante – sulla disponibilità di veicoli HDV a zero emissioni, con particolare riferimento ad autocarri, bus e pullman, e sul livello di sviluppo delle infrastrutture di ricarica e di erogazione idrogeno presenti sul territorio UE utilizzabili da queste tipologie veicolari.

La Comunicazione risente innanzitutto dell'influenza analitica di soli due soggetti di advising, cioè - come specificato nella stessa Relazione - dell'Istituto Accademico "Transport & Mobility" di Leuven e dell'Università di Anversa, ossia di soggetti che hanno una **visione accademica e teorica** della complessa filiera industriale e produttiva del trasporto industriale, senza che vi sia alcun

riferimento ad attività di confronto e/o consultazione con gli stakeholder portanti del settore, esclusi anche noi concessionari che siamo la cinghia di distribuzione tra industria e mercato.

Si conferma anche in questo caso – come in molte altre occasioni precedenti – la tendenza della Commissione di affidarsi a 1 o 2 soggetti di advising, quasi sempre singole Università o ONG dotate di know-technico prettamente accademico ma senza una approfondita conoscenza del mercato e delle caratteristiche operative della filiera Automotive. Si tratta di una tendenza e di una **pratica procedurale che Federauto considera davvero poco virtuosa, essendo portatrice di una visione distorta e parziale del contesto di filiera**, con conseguenze gravemente critiche per una fase decisionale così determinante per il futuro del comparto e di centinaia di migliaia di lavoratori.

L'intera Comunicazione è fondata su un **presupposto palesemente distorsivo**, ossia che sia in atto un processo di crescita rapida del mercato dei HDV ad alimentazione BEV, compatibile con i target di elettrificazione pressoché totale entro il 2040.

Nella Comunicazione vengono riportati dati a supporto di tale tesi che vengono interpretati in modo parziale e sommario, **perdendo di vista i fattori strategici e di reale articolazione degli orientamenti di mercato nel comparto HDV in Europa**.

La realtà del mercato dei HDV ad alimentazione BEV europeo e italiano

A Federauto, che rappresenta la rete dei Concessionari italiani, a sua volta attore protagonista dell'Associazione dei Dealer europei AECDR, presente capillarmente sul territorio, da sempre vicina ai clienti-cittadini e imprese nel suo day-by-day operativo e professionale, **non risulta che sia in atto un processo di rapida crescita del mercato degli HDV elettrici**.

Relativamente alla tecnologia BEV – si sottolineano i dati più rilevanti (fonte: ACEA/ANFIA 2024):

Con riferimento al **Mercato UE**:

- come confermato dalla medesima Comunicazione, le immatricolazioni di **veicoli commerciali medio-pesanti >3,5 ton N2-N3 ad alimentazione BEV** sono state pari a poco più di **7.500** unità, con quota di mercato pari al **2,3%**, in leggera crescita rispetto al 2023;
- di questi, come conferma anche la Comunicazione, la gran parte dell'immatricolato BEV riguarda veicoli commerciali medi fino a 7,5 ton, con l'effetto logico ed oggettivo di registrare una **quota di mercato dei veicoli pesanti BEV >16ton di categoria N3** – ossia i mezzi più utilizzati per la logistica merci – che resta su **percentuali irrisorie**;
- sempre come confermato dalla medesima Comunicazione, le immatricolazioni di veicoli commerciali medio-pesanti >3,5 ton ad alimentazione **Idrogeno** sono state **106**, facendo registrare una **quota di mercato insignificante**;
- a completamento di tale scenario è rilevante registrare il dato 2024 relativo alle immatricolazioni dei **furgoni BEV fino a 3,5 ton di categoria N1** (non rientranti della Relazione solo per un aspetto formale), che sono stati **96.000** unità, pari ad una quota di mercato del **6,1%**, in decrescita rispetto al 2023 di 1,1 punti percentuali, nonostante sia la tipologia di veicolo operativamente più peculiare per la tecnologia BEV, funzionale soprattutto all'ambito urbano;
- riguardo agli autobus M2 e M3 ad alimentazione BEV, nel 2024 ne sono stati immatricolati 6.600, quasi tutti per l'esercizio urbano TPL, con una **quota di mercato importante per la tipologia urbana ad alimentazione BEV e H2, pari al 40%**, in rapida crescita, e nel contempo una **quota di mercato per BEV e H2 per le tipologie extraurbana e lungo raggio del tutto irrilevante**.

Con riferimento al **Mercato Italia (nel 2024)**:

- le immatricolazioni di **veicoli commerciali medio-pesanti >3,5 ton ad alimentazione BEV** sono state pari a **213** unità, con quota di mercato pari allo **0,7%**;
- di queste poche centinaia, le immatricolazioni di **veicoli commerciali pesanti >16 ton ad alimentazione BEV** sono state 26 (sostanzialmente mezzi da esposizione e da test-drive), con **quota di mercato non calcolabile in quanto non statisticamente significativo**.

La lettura pragmatica di tali dati di mercato evidenziano che **l'andamento delle immatricolazioni dei veicoli HDV in Europa e in Italia risulta del tutto non compatibile rispetto ai target imposti dalla regolamentazione UE**, secondo cui già tra meno di 5 anni la quota di mercato dei veicoli HDV cosiddetti "zero emission" (ossia, elettrici e idrogeno) dovrà essere di almeno il 45%.

Proprio in riferimento al termine "Zero Emissioni" facciamo presente la competente e puntuale *moral suation* della nostra AGCM che ha vietato l'uso di tale terminologia in quanto fuorviante (per il consumatore) e incorretta.

I fattori critici che frenano il mercato HDV ad alimentazione BEV

È sorprendente – a parere di Federauto – come la Comunicazione della Commissione UE abbia un **approccio teorico e nel complesso "ottimistico"** rispetto ad allo scenario reale di mercato – oggettivamente negativo – dando per scontato che l'andamento delle immatricolazioni siano in linea con gli obiettivi regolamentari ed ammettendo un ritardo solamente sulla tecnologia H2 (che sul mercato in termini di prodotto e capacità di rifornimento non è pervenuta!).

Ed è ancor più sorprendente – sempre a parere di Federauto – come la Comunicazione consideri come del tutto secondario il **fattore costo**, che non viene mai citato come una delle cause del trend rallentato del mercato per queste tecnologie.

Eppure, il mercato evidenzia come sia difficile per un operatore della logistica e dell'autotrasporto poter fare fronte ad un **investimento che va da un minimo del +200% ad un massimo del +350% per un veicolo commerciale pesante >16 ton**, a cui occorre aggiungere l'investimento che l'impresa deve fronteggiare per dotare i propri depositi e le proprie aree e piattaforme logistiche dei necessari centri di ricarica ad elevata potenza (e senza citare l'incertezza operativa che le imprese dovrebbero affrontare, per la natura intrinseca del trasporto solo raramente punto-punto, legato a questa tecnologia).

Fattore costo che incide anche sul **prezzo dell'elettricità** in configurazione "fast charging" – del tutto indispensabile per alimentare in tempi relativamente brevi il pacco batteria di un mezzo pesante – che ormai supera un importo pari a **1 euro / Kg**.

Senza voler naturalmente includere gli **elevatissimi costi di manutenzione e sostituzione del pacco batterie** di un mezzo pesante.

Prezzo di consumo carburante che **nel miglior caso dell'Idrogeno è di oltre 13 euro /Kg, ossia superiore di circa il 300%** rispetto al logico break-even economico-finanziario del TCO di qualsiasi operatore logistico.

La Comunicazione della Commissione presenta quindi una **carenza grave nel non voler** (o non saper) **analizzare i motivi reali che sono alla base del mancato decollo del mercato BEV e H2** per gli HDV (con la significativa eccezione dei bus urbani TPL, che invero opera in un regime concorrenziale diverso da quello "di mercato"), perdendo di vista tutti i fattori operativi, relativi:

- al maggior costo di investimento (anche infrastrutturale),
- alla autonomia insufficiente per la gran parte delle missioni,

- ai tempi di ricarica incompatibile con il timing di missione degli operatori logistici,
- alla scarsa capillarità della rete di ricarica fast-charging compatibile con le esigenze logistiche,
- alla scarsa elasticità di esercizio che la tecnologia BEV impone nel suo obbligo alla programmazione di continue ricariche lungo il percorso,
- alla modesta performance del mezzo nei contesti di trasporto ad elevato peso di carico,
- allo scarsissimo valore di pay-back.

L'andamento positivo del settore dei **bus urbani di linea**, la cui tecnologia BEV presenta una quota di mercato di circa il 40%, è l'eccezione che conferma la tendenza generale, proprio in ragione del minor peso specifico dei suddetti fattori di debolezza tipici della tecnologia BEV, essendo mezzi acquistati con risorse pubbliche, che non hanno bisogno di autonomie estese - anche in ragione degli obblighi di turnazione - che si ricaricano di notte presso depositi dedicati, che seguono percorsi definiti e in condizioni di carico standard.

La tematica delle infrastrutture

Vi è inoltre una problematica rilevante che riguarda le **infrastrutture**, anche in questo caso affrontata dalla Comunicazione della Commissione con una certa superficialità.

I dati riportati sulla presenza lungo la rete stradale e autostradale di infrastrutture di ricarica compatibili con le esigenze funzionali degli HDV evidenziano già di per sé la loro **oggettiva insufficienza**, perdendo oltretutto di vista l'elemento di distribuzione sul territorio delle stesse, in relazione alla potenza di ricarica erogate.

Per comprendere e valutare se il sistema è funzionalmente sostenibile, non è infatti sufficiente riportare i dati quantitativi dei singoli impianti di ricarica, ma è **determinante definire i valori qualitativi**, in termini di potenza reale di erogazione e di capillarità delle infrastrutture sulla rete, anche in relazione alla domanda, ossia ai flussi reali di traffico pesante.

Sono importanti da evidenziare le **criticità in termini di sostenibilità economico-finanziaria dei business-plan delle Energy-Company** che devono investire sulle infrastrutture di ricarica, che devono fare i conti con la effettiva disponibilità degli enti che gestiscono le reti elettriche (Terna, Areti, ecc) a portare le potenze necessarie laddove servono davvero, oltretutto - come imposto da alcuni contratti di servizio - con energia di fonte rinnovabile al 100%. Il tutto a fronte di una domanda di traffico HDV in elettrico a tutt'oggi insignificante, le cui prospettive di sviluppo sono tutte ancora da confermare.

A riprova delle suddette criticità, vi è lo **shift di risorse PNRR** (pari a 597 milioni di euro) originariamente destinate alle infrastrutture di ricarica fast-charging verso altre destinazioni d'uso che il Governo italiano ha appena richiesto alla Commissione UE.

Si tratta di fattori critici che vengono sostanzialmente **omessi** dalla Relazione della Commissione UE.

Relativamente all'attuazione del Regolamento AFIR, quindi, Federauto ritiene che i suoi contenuti e le relative risorse dovrebbero essere estesi all'impiantistica relativa all'erogazione di tutti quei carburanti che possono fornire un contributo concreto ai target di decarbonizzazione del comparto trasporti, a partire dalle infrastrutture - e relative certificazioni - erogatrici di **Biofuels, HVO, Biometano, Bio-GNL e, quando saranno disponibili, carburanti sintetici.**

La tecnologia dell'Idrogeno

L'intero impianto della Comunicazione della Commissione ruota attorno ad un concetto generale: mentre la tecnologia BEV promette bene, quella dell'alimentazione H2 presenta **criticità rilevanti che ne stanno compromettendo la crescita**.

L'importanza funzionale assegnata alla tecnologia H2 appare correttamente declinata dalla Comunicazione, attribuendone un ruolo potenzialmente determinante per la decarbonizzazione degli HDV, sia nella sua configurazione Fuel-Cell (**FCEV**) che in quella termica (**ICE-H2**).

Premettendo che la tecnologia H2 contribuisce alla decarbonizzazione del sistema esclusivamente **se il prodotto è generato da fonti rinnovabili** (es. l'elettrolisi), essa presenta una vocazione funzionale piuttosto interessante per le alimentazioni degli HDV, in ragione soprattutto dei seguenti aspetti:

- **autonomia** potenziale fino a 1000/1200 Km (rispetto ai 350/500Km dei BEV);
- **tempi di ricarica** per ottenere la suddetta autonomia di circa 15 minuti;
- **performance** di esercizio compatibile con le missioni "weight intensive" tipici della logistica stradale;
- necessità di un **limitato numero di impianti** di erogazione lungo la rete stradale e autostradale, **da subito integrabili** con impianti di erogazione di CNG e LNG già attivi.

Nonostante questi oggettivi vantaggi operativi - come riconosciuto dalla stessa Comunicazione della Commissione UE - **lo sviluppo di mercato della tecnologia H2 applicata agli HDV è sostanzialmente fermo in tutta Europa**.

La ragione principale risiede essenzialmente sulla **insostenibilità del TCO** (Total Cost Ownership) a carico dell'operatore.

Infatti, nel caso di utilizzo di un mezzo commerciale alimentato a Idrogeno, il TCO sarebbe del tutto insostenibile, sia per **l'elevatissimo costo di investimento** (circa **1 milione di euro** per un veicolo pesante >16ton) che per il **costo del prodotto-carburante H2 alla pompa** (attualmente pari a circa **14 euro/Kg**, a fronte di un potenziale break-even per l'autotrasportatore di 5-6 euro/Kg).

Questo fattore-pillar comporta a cascata tutta una serie di altre criticità che sono alla base del disinteresse del mercato HDV nei riguardi dell'Idrogeno, a partire dalla **insostenibilità dei business-plan delle Energy-Company** potenzialmente interessate a sviluppare la rete di erogazione.

In Italia, attualmente, sono in esercizio solamente 2 impianti di erogazione di Idrogeno con pressione standard a 350 e 700 bar, a **Bolzano** e a **Mestre**, con una prospettiva di sviluppo limitato solo alle iniziative finanziate con i Fondi CEF (Connecting European Facilities) e PNRR (ridotti rispetto alla struttura iniziale a causa dell'assenza di progetti fattibili entro le scadenze), in particolare a Tortona e lungo la A22 del Brennero.

Va quindi concluso che **l'attuazione del Regolamento AFIR** in Italia (come in molti altri Paesi Membri) per le infrastrutture di rifornimento di Idrogeno per HDV **è sostanzialmente inattuata e inattuabile**.

Occorre quindi una **revisione del Regolamento AFIR** medesimo, in senso di maggior realismo operativo e minore astrattezza applicativa.

Conclusioni

Federauto non condivide le conclusioni a cui giunge la Comunicazione della Commissione, secondo cui “l’analisi del mercato dei veicoli evidenzia che la transizione verso veicoli pesanti a emissioni zero sta progredendo rapidamente, sebbene persistano sfide”, e vuole essere certa che il proprio contributo, dedotto dalla realtà del mercato, giunga in maniera forte e deciso a tutti i decisori politici.

Come ampiamente argomentato in questo documento, la realtà del mercato dei veicoli commerciali e industriali ad alimentazione BEV e H2 indica al contrario un **andamento molto rallentato e problematico**, del tutto **incompatibile con gli obiettivi** indicati dai Regolamenti UE.

In via generale, Federauto si riconosce nella road map del “**Non-Paper sulle prospettive dell’Automotive**” promosso dal Governo italiano, che definisce le linee strategiche per una **revisione complessiva del pacchetto “Green Deal Automotive**”, incluso il Regolamento AFIR sulle infrastrutture, sia per ciò che riguarda la necessità di **rendere più flessibili le regole sulle multe CAFE anche per gli HDV**, e non solo per i LDV, sia per ciò che riguarda il principio della “**neutralità tecnologica**”, per rendere anche i carburanti rinnovabili – in primis, **Biofuels, HVO e Biometano** – vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti.

FEDERAUTO, pertanto, ritiene indispensabile che l’impostazione proposta dalla Commissione UE, formalizzata con il recente “Action Plan Automotive” sia implementato dall’Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato, a partire dalla profonda revisione, in senso pragmatico e pluri-tecnologico, dei Regolamenti sui target CO2 e sulle infrastrutture, sia per le autovetture che per i veicoli pesanti.

Occorre innanzitutto applicare le **clausole di revisione** dei Regolamenti EU/2023/851 sui target di emissione CO2 degli LDV e EU/2024/1610 sui target di emissione CO2 degli HDV, **anticipando di almeno 1 anno** non solo la scadenza da 2026 a 2025 per gli LDV, ma anche da 2027 a 2026 per gli HDV.

Occorre inoltre una **revisione anche del Regolamento AFIR**, alla luce dell’andamento reale del mercato, affiancando le misure per la diffusione sulla rete delle infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione di H2, anche nuove misure tendenti a favorire la diffusione degli impianti di distribuzione ed erogazione dei Renewable Fuels (*Biofuels, Biomethane, RFBNO, Bioethanol, ecc*).

Si tratta quindi di **revisionare l’approccio metodologico sul calcolo della CO2**, superando il dogma delle emissioni al “Tubo di scarico” (TTW), modificando sia il Regolamento per le autovetture (LDV) che quello per i veicoli pesanti (HDV) rispettando rigorosamente il principio della “**neutralità tecnologica**”, anche ricorrendo ad un “**Carbon Correction Factor**”, in grado di considerare “zero emission” (o “low emission”) tutti i veicoli alimentati da Renewable Fuels, oltre a quelli elettrici e a idrogeno.

Nel merito, è essenziale che la Commissione rediga entro il 2025 una approfondita e imparziale relazione su come **promuovere i Renewable Fuels** (*Biofuels, Biomethane, RFBNO, Bioethanol, ecc*), ai sensi dell’art. 1.18.2 del Regolamento EU/2024/1610 sui target di emissione CO2 degli HDV.