

«Mobilità sostenibile»

Claudio Spinaci
Presidente
Unione Petrolifera



29 marzo - Confcommercio
Corso Venezia 47, Milano

Gli elementi per il successo di policy sul trasporto

Le modalità di trasporto devono garantire massima flessibilità per rispondere alle esigenze di mobilità dei cittadini

PARTECIPATE

Trasparenza nel
dibattito pubblico
per la formazione
delle scelte

RAZIONALI

Efficacia nell'utilizzo
delle risorse rispetto
ai risultati attesi

EQUE

Equità nella
distribuzione dei
costi tra la
popolazione

La sostenibilità ambientale è l'elemento centrale ma non può prescindere da quella economica e sociale

Gli obiettivi ambientali vanno distinti

Perché richiedono strumenti e tempi diversi

Il miglioramento della qualità dell'aria nelle grandi città

Riduzione degli elementi inquinanti (NO_x e PM) nei tempi più brevi possibili

Analisi a livello locale con interventi multisettoriali e necessità di rapidi miglioramenti

Lotta ai cambiamenti climatici (Accordi di Parigi)

Riduzione delle emissioni climalteranti al 2030 (meno 33% al 2030 vs 2005)

Interventi a livello globale, coinvolgimenti dei Governi nazionali su piani di medio-lungo termine

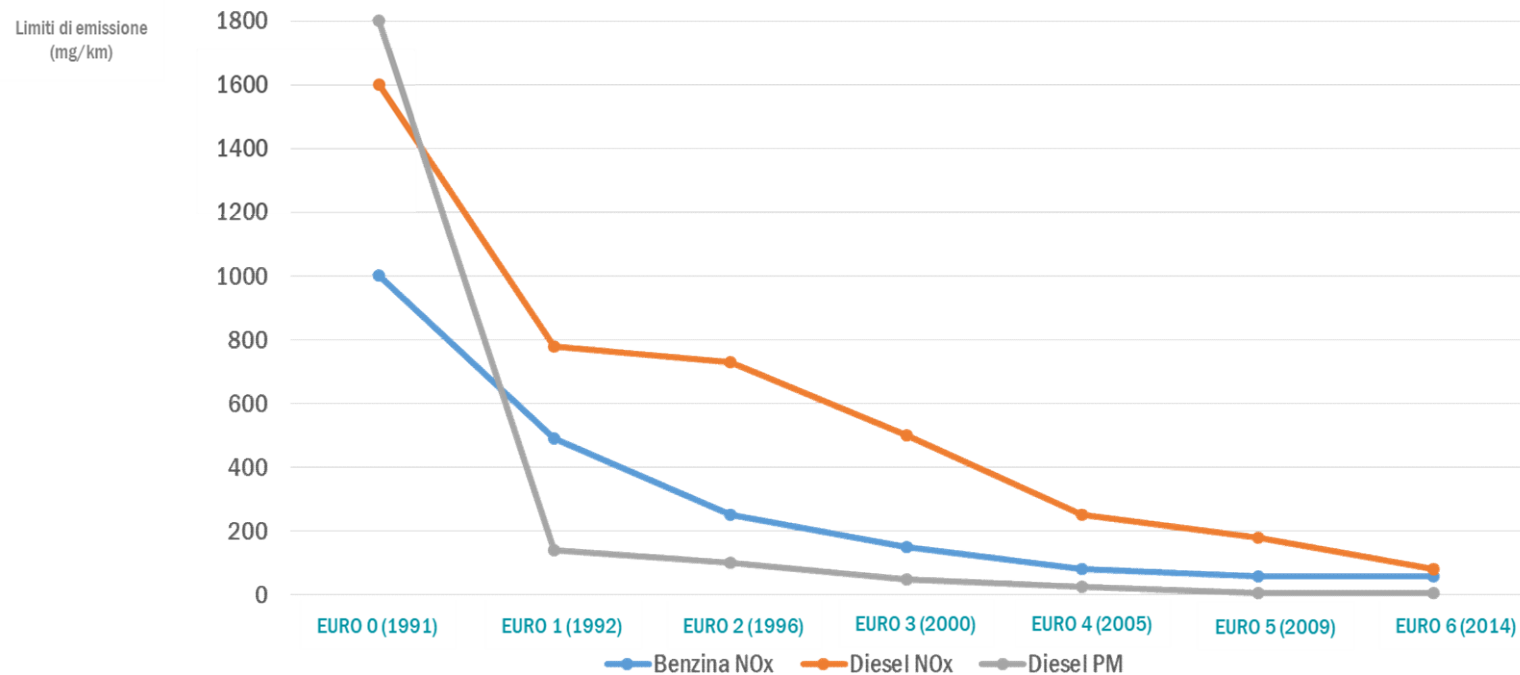
In Italia età media del parco auto superiore alla media UE

	ITALIA	FRANCIA	GERMANIA	REGNO UNITO
Numero veicoli (milioni)	37,9	32,0	45,8	34,4
Età media parco circolante	10,8	8,8	9,3	7,8
Percentuale parco circolante > 10 anni	54%	37%	39%	36%
Media Ue > 10 anni	43%			

Fonte: Acea Report «Vehicles in use – Europe 2018»

Oltre la metà (54%) dei veicoli che circolano sulle nostre strade hanno un'età superiore ai 10 anni rispetto al 36-39% di Paesi come Francia, Germania e Regno Unito (la media Ue è del 43%)
 Nel 2000 la quota di autovetture con più di 15 anni era del 16,1%, salita al 18,7% nel 2010 e balzata al 30,6% nel 2017

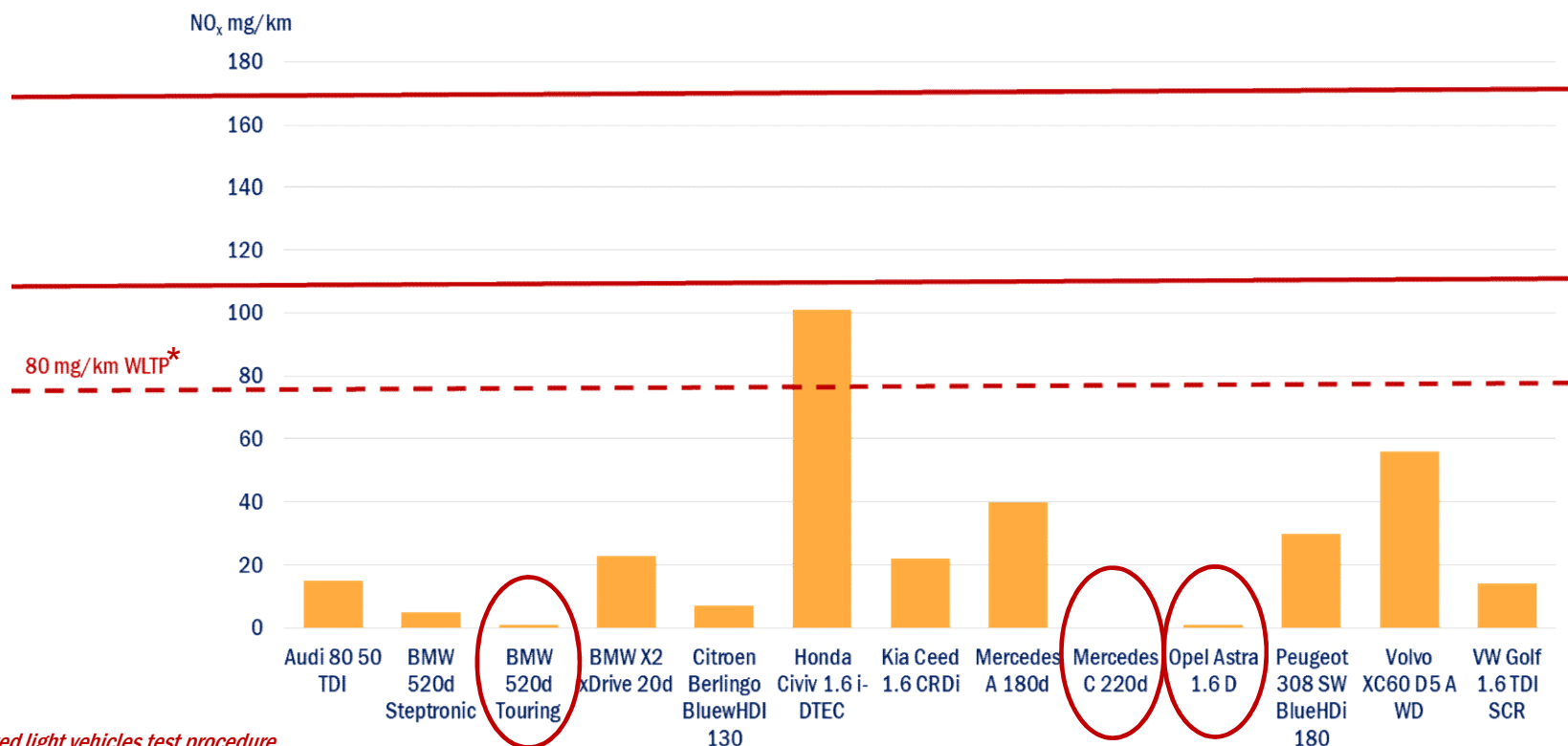
L'evoluzione positiva delle emissioni inquinanti



Fonte: dati Commissione Ue

Nel giro di 25 anni i limiti di emissione degli NO_x sono passati da 1.600 a 80 mg/km
Oggi un'auto «Euro 6» emette il 95% in meno di NO_x rispetto ad una «Euro 0»
e il 96% in meno di PM rispetto ad una «Euro 1»

Dalle ultime prove anche vetture a «zero emissioni» di NO_x



* Worldwide harmonized light vehicles test procedure

Fonte: ADAC-Allegemeiner Deutscher Automobil-Club, febbraio 2019

**I test RDE più recenti (febbraio 2019) evidenziano come diversi modelli presentino emissioni NO_x vicine allo zero
Ampliamente rispettati i limiti previsti dalla normativa europea WLTP-RDE**

Per migliorare la qualità dell'aria approccio multisettoriale e strutturato

Identificare le diverse fonti di inquinamento relative ad ogni singola realtà (civile, industriale, trasporti)

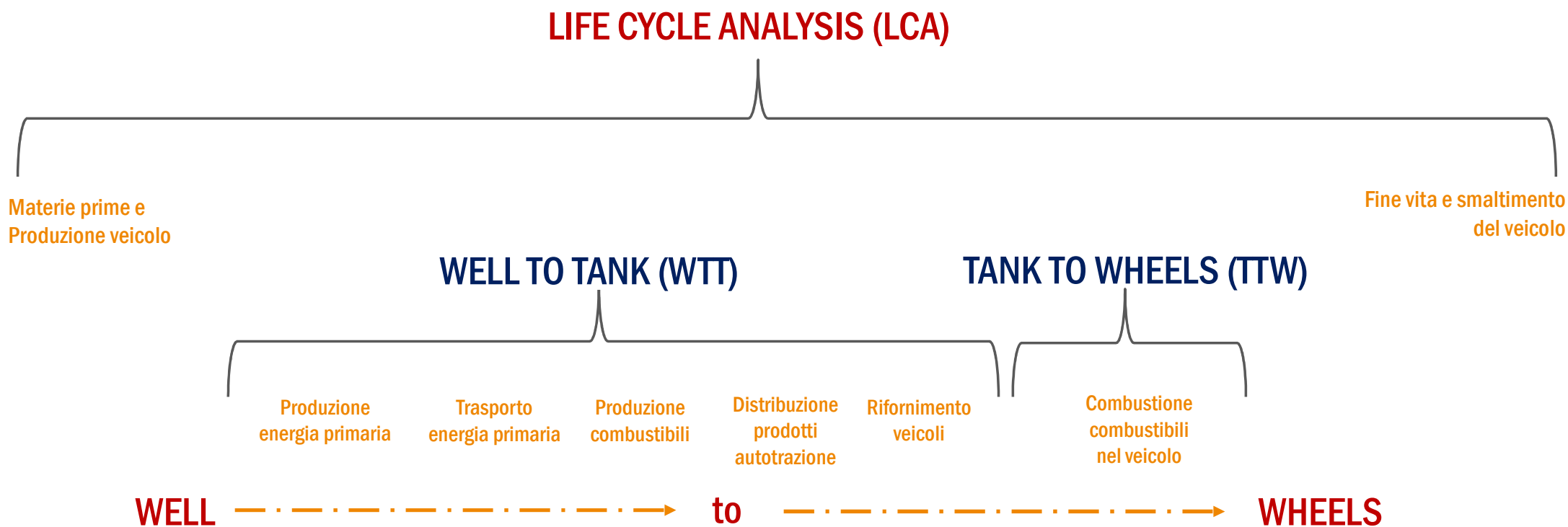
Dove il problema principale è rappresentato dai trasporti, il miglioramento definitivo e permanente della qualità dell'aria dipenderà dalla velocità del ricambio del parco circolante

Per accelerare tale miglioramento occorrerà integrare il ricambio con misure efficaci a breve termine, basate su un approccio multidisciplinare e strutturato:

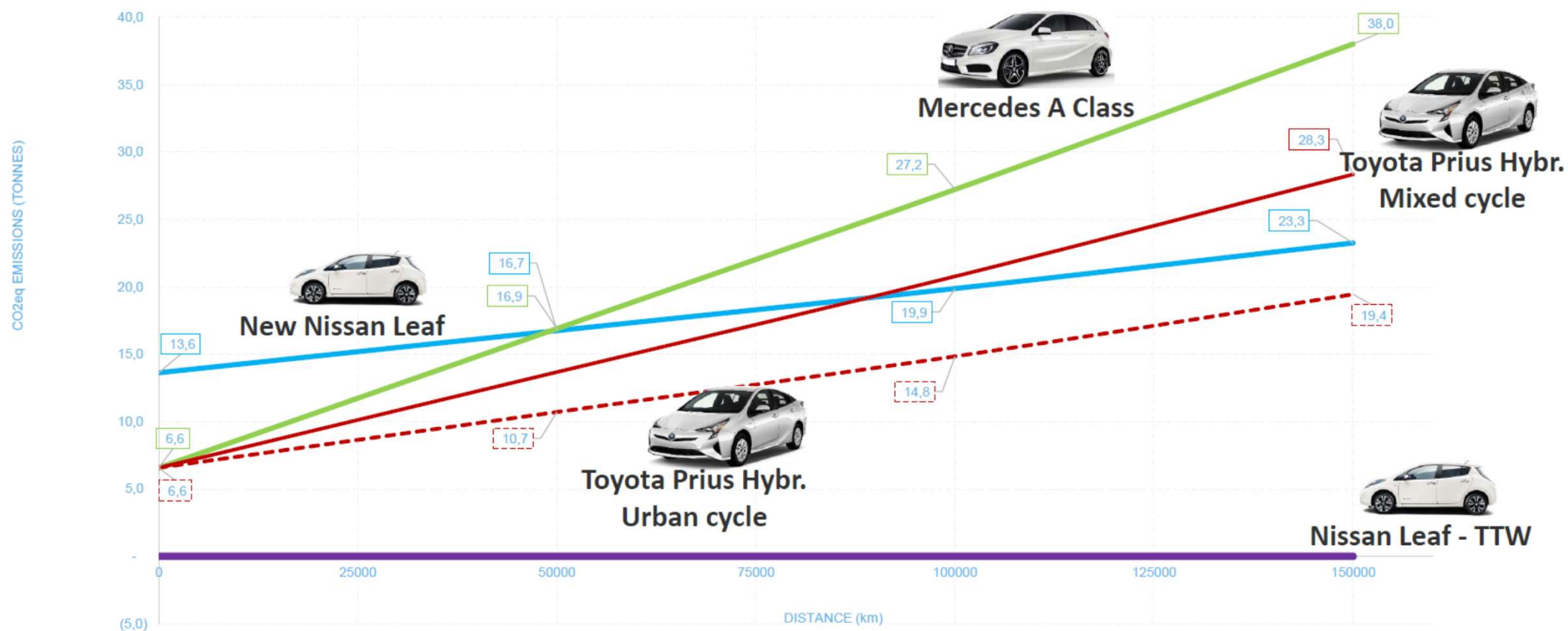
- **riduzione congestioni e fluidificazione del traffico con l'utilizzo dei big data**
- **miglioramento e rafforzamento del trasporto pubblico locale (TPL) e dell'intermodalità, sfruttando appieno le possibilità offerte dai nuovi servizi per la mobilità come il car sharing, car pooling e bike sharing**
- **manutenzione e lavaggio delle strade per la riduzione delle polveri**

Divieti e blocchi hanno scarsa efficacia e rischiano di essere dannosi perché generano incertezza nei consumatori rallentando il ricambio del parco auto

Per ridurre la CO₂ valutare impatto del binomio veicolo+vettore energetico



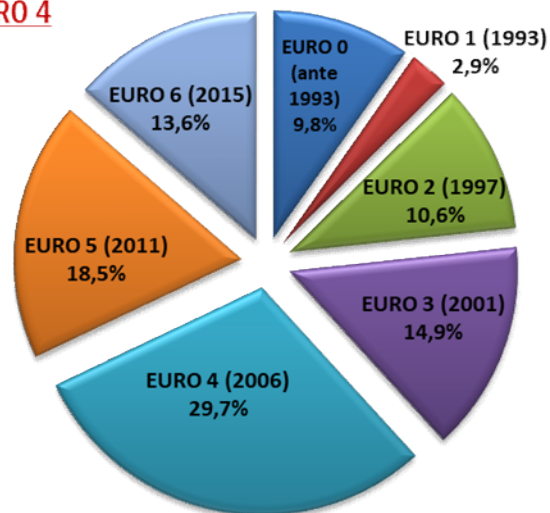
Un confronto tra le diverse alimentazioni EV/Hybrid-diesel (LCA)



Fonte: FuelsEurope-Concawe 2017, su dati Trondheim University, JEC & ICCT

Il target al 2030 sulla CO₂ raggiungibile con ricambio parco auto

38% parco circolante
ante EURO 4

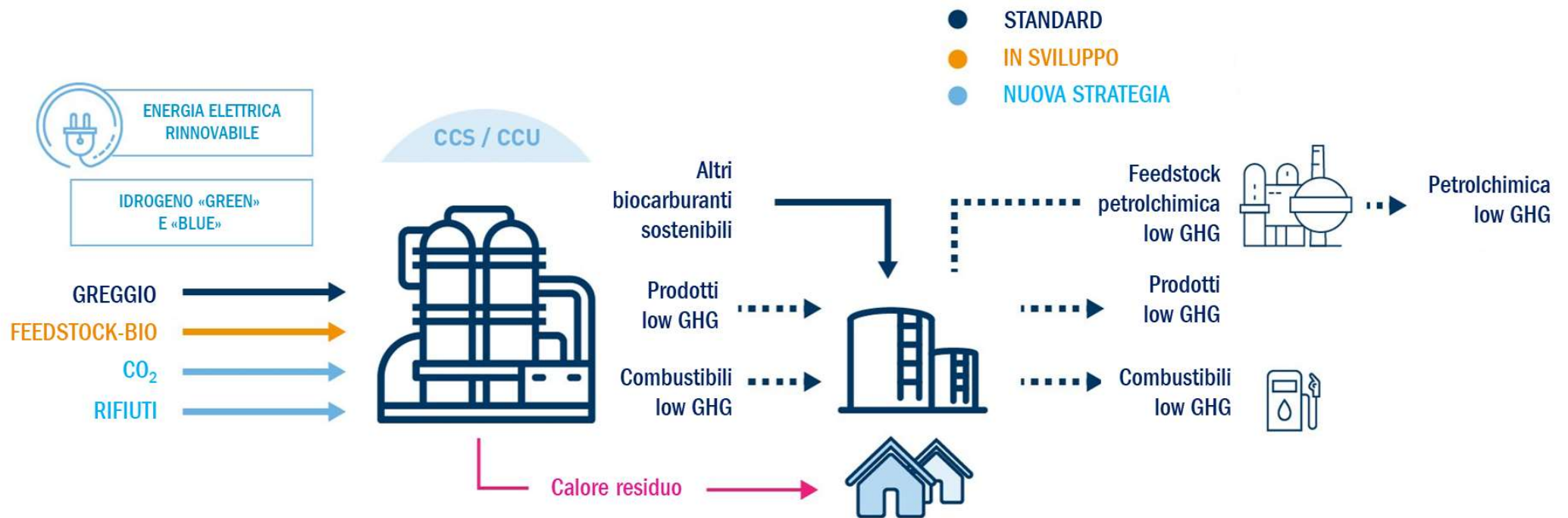


Riduzione emissioni medie CO₂ parco circolante (2005-2030)

	Anno 2005: 31,6 milioni di vetture		Anno 2015: 33,7 milioni di vetture		Anno 2030: 33,7 milioni di vetture		Anno 2030: 33,7 milioni di vetture (new)	
	% ripartizione parco	stima emissioni CO ₂	% ripartizione parco	stima emissioni CO ₂	% ripartizione parco	stima emissioni CO ₂	% ripartizione parco	stima emissioni CO ₂
Euro 0	23%		11%		--			
Euro 1	23%		4%		--			
Euro 2	26%		13%	170 g/km	--			
Euro 3	34%		17%		--			
Euro 4	--		32%					
Euro 5			20%		11%	140 g/km	11%	140 g/km
Euro 6			3%	140 g/km	30%	120 g/km	30%	120 g/km
Post Euro 6			--		59%	94,2 g/km	29%	94,2 g/km
Post 2025 Euro 6							30%	80,5 g/km
		170 g/km		159,2 g/km		106,9 g/km emissioni medie -37% var. rispetto a 2005		102,8 g/km emissioni medie -40% var. rispetto a 2005

Fonte: elaborazioni UP su dati Anfia e Aci

In ottica 2050 esistono tecnologie completamente nuove in fase di sviluppo...

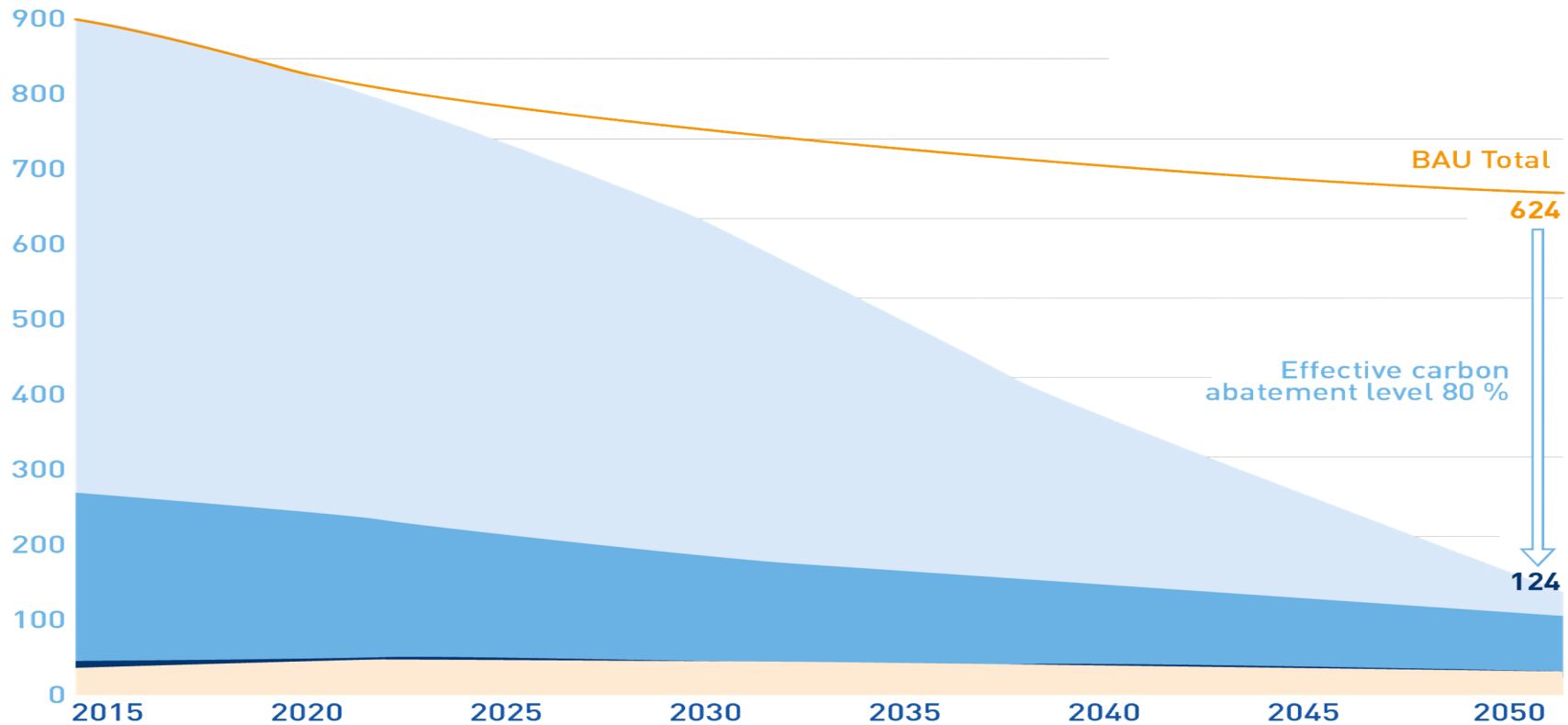


...che consentiranno un taglio dell'80-90% delle emissioni di CO₂

Emissioni GHG nel ciclo di vita dei trasporti su strada in Europa

(Mtonn CO₂e)

- Tank-to-Wheel
- Well-to-Tank
- (Annual) Vehicle Disposal
- (Annual) Vehicle Production



Fonte: Concawe (2018)

- La mobilità va garantita a tutti con scelte partecipate e razionali
- I costi sociali devono essere equamente distribuiti
- Limitare o vietare l'uso di alcune alimentazioni senza alcun fondamento scientifico:
 - crea incertezza nei consumatori e rallenta il ricambio del parco auto, mettendo a rischio il raggiungimento degli obiettivi ambientali
 - pone seri problemi di sostenibilità per l'intera filiera *automotive* europea
- Il 2030 è solo un *step* intermedio verso il 2050, quando avremo nuove ed ulteriori soluzioni tecnologiche
- Il downstream petrolifero sta già lavorando alla formulazione di combustibili liquidi innovativi *carbon free* e si pone come elemento centrale dell'evoluzione energetica nei trasporti



Piazzale Luigi Sturzo 31 - 00144 - Roma

06.5423651

unione petrolifera.it

