

CLAUDIO SPINACI (UP): «Troppo alta l'età media del parco veicoli»

«L'industria petrolifera investirà sull'ambiente 11 miliardi entro il 2030»

L'INTERVISTA

Gilda Ferrari / GENOVA

Oltre la metà (54%) dei veicoli in circolazione in Italia ha un'età superiore ai 10 anni, contro il 36% del Regno Unito, il 37% della Francia, il 39% della Germania. Nel 2000 la quota di automobili con più di 15 anni era il 16,1% del parco circolante, nel 2010 è salita al 18,7%, nel 2017 è balzata al 30,6%. Colpa dei «falsi miti» e di un dibattito pubblico sulla mobilità «che invece di favorire tende ad allontanare il raggiungimento degli obiettivi ambientali». **Claudio Spinaci**, presidente dell'Unione Petrolifera - 43 aziende associate e 10 soci aggregati, un comparto che vale 122 miliardi di fatturato, 21mila occupati diretti più 130mila nell'indotto - in questa intervista al *Secolo XIX* racconta il processo di modernizzazione in corso nell'industria italiana del petrolio, che da qui al 2030 ha già programmato 11 miliardi di investimenti.

Le auto diesel sono nemiche dell'ambiente.

«Sulle diesel si usano argomentazioni spesso non corrette per influenzare il dibattito pubblico e che, in diversi casi, hanno portato a politiche di mobilità che tendono ad allontanare il raggiungimento degli obiettivi ambientali. Negli anni le motorizzazioni diesel hanno avuto una notevole evoluzione tecnologica che

ha permesso di abbattere drasticamente le emissioni inquinanti, in combinazione con carburanti più efficienti e a minore impatto ambientale rispetto a quelli di 20 anni fa. Un'auto diesel *Euro 6d* rispetta ampiamente i limiti sugli ossidi di azoto (NOx). I risultati delle prove su strada condotte a febbraio mostrano per alcuni modelli addirittura zero emissioni NOx. Lo stesso si può dire per il particolato allo scarico, i cui valori sono trascurabili. Un'auto *Euro 6* emette il 95% in meno di NOx rispetto a una *Euro 0* e il 96% in meno di particolato rispetto a una *Euro 1*. Sono dati oggettivi, raccolti in un'analisi basata sui più recenti studi indipendenti».

E le emissioni di anidride carbonica?

«Tenendo conto dell'intero ciclo di vita *veicolo-vettore energetico* il diesel rimane la soluzione più efficace e sostenibile per raggiungere gli obiettivi al 2030. L'Agenzia europea dell'ambiente ha notificato che le emissioni medie del parco auto immatricolato nel 2018 sono aumentate di 0,4 grammi/km di CO₂, imputando la crescita al calo delle immatricolazioni diesel».

Esistono miti da sfatare?

«Molti. A partire dalle auto a emissioni zero. Per misurare il reale impatto sull'ambiente occorre valutare l'incidenza complessiva del binomio vei-

colo-vettore energetico considerando l'intero ciclo di vita. Non basta considerare le emissioni allo scarico, occorre tenere conto delle materie prime utilizzate per la costruzione del veicolo, l'energia impiegata, il trasporto, lo smaltimento a fine vita. Per ridurre realmente l'impatto ambientale del trasporto, l'unico strumento efficace è favorire il ricambio del parco con i modelli più recenti. Processo oggi rallentato da provvedimenti poco efficaci, come il bonus-malus (che si basa solo sulle emissioni in fase di scarico trascurando che la CO₂ non è un inquinante bensì un climalterante e che produce gli stessi effetti sull'ambiente ovunque venga emessa) o le limitazioni alla circolazione delle auto diesel *Euro 6d*, ingiustificati da un punto di vista tecnico».

L'industria petrolifera investe sull'ambiente?

«Da qui al 2030 sono stati programmati investimenti per oltre 11 miliardi per adeguare le strutture produttive e distributive, rendendo disponibili biocarburanti, Gnl, i nuovi combustibili per le navi e fuel per gli aerei e accogliendo tutta la gamma di carburanti ed energie alternative



Peso: 48%

che via via si svilupperanno. Il 2030 è solo uno step intermedio verso la de-carbonizzazione al 2050. Il nostro settore potrà contribuire all'evoluzione verso questo obiettivo, potendo contare su alto grado di specializzazione, processi produttivi e prodotti all'avanguardia, forte impegno in termini di ricerca e sviluppo che consentirà di ridisegnare l'attività delle raffinerie per la produzione di carburanti low-carbon o carbon-free».

La rete conta 22mila punti vendita. Perché aumentano anziché diminuire?

«Un numero eccessivo, il doppio rispetto a Francia e Germania, il triplo rispetto al Regno Unito (e il nostro erogato è metà dei loro). Quella che dovrebbe essere una naturale razionalizzazione della rete basata su criteri di efficienza è frenata dal dilagare dei fenomeni di illegalità, con

la presenza di ingenti quantitativi di carburanti sui quali si evadono le imposte. Si tratta fenomeni degenerativi che denunciavamo da anni, che vanno contrastati e sconfitti».

Auto elettriche. Come sarà il punto vendita del 2030?

«Tutte le compagnie guardano con attenzione all'evoluzione dello sviluppo dell'elettrico perché nessuno meglio della rete dei nostri punti vendita potrà offrire un servizio capillare, quando lo sviluppo tecnologico dei veicoli elettrici consentirà tempi di ricarica comparabili con quelli dei combustibili liquidi. Nell'Up esiste il gruppo *Carburanti ed Energie Alternative per la Mobilità*, che sviluppa il tema dell'evoluzione delle infrastrutture di produzione, stoccaggio e distribuzione».

Se il 30% del parco auto fosse elettrico e i punti di ricarica in numero adeguato,

la rete elettrica nazionale reggerebbe il carico?

«Non saprei dire se la rete reggerebbe o meno, ma guardando alle elaborazioni di Terna qualche riflessione sulla tenuta di quella di media e bassa tensione andrebbe fatta. Credo anche che, allo stato attuale della tecnologia, obiettivi troppo ambiziosi sulle auto elettriche richiederebbero risorse molto elevate: con l'attuale incentivo di 6.000 euro previsto dalla legge 145/2018, per 6 milioni di veicoli sarebbero necessari 36 miliardi. Questi oneri per il bilancio dello Stato andrebbero a sommarsi ai costi relativi agli interventi infrastrutturali sulle reti elettriche di distribuzione - che ricadrebbero su tutte le utenze elettriche - nonché agli investimenti degli operatori per lo sviluppo di punti di ricarica». —



Claudio Spinaci, presidente dell'Unione Petrolifera



Peso: 48%