«Lotta alle emissioni: diesel da assolvere»

Claudio Spinaci
Presidente
Unione Petrolifera

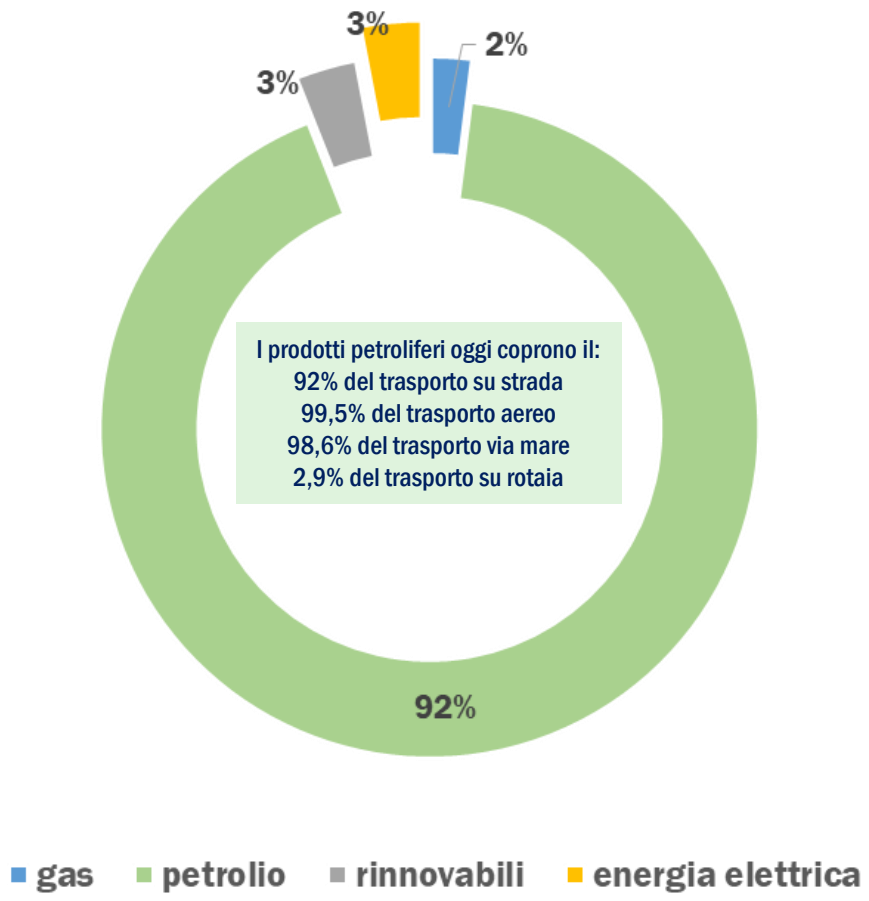
unione petrolifera

#FORUMAutoMotive
la mobilità a motore guarda avanti

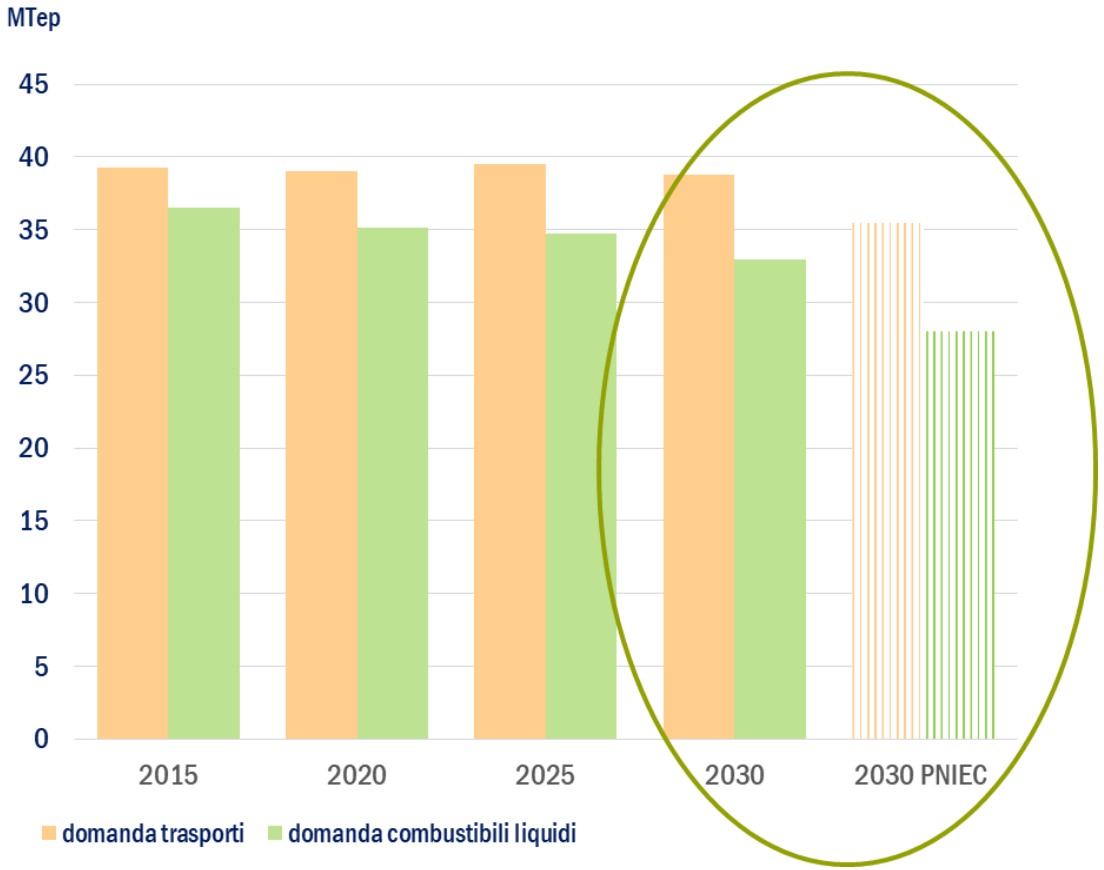
17 marzo 2019
Enterprise Hotel
Corso Sempione, 91 - Milano

La domanda nei trasporti italiani

2018 - Domanda di energia nei trasporti per fonte (peso %)



Evoluzione domanda trasporti e ruolo combustibili liquidi (2015-2030)



Fonte: elaborazioni UP

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

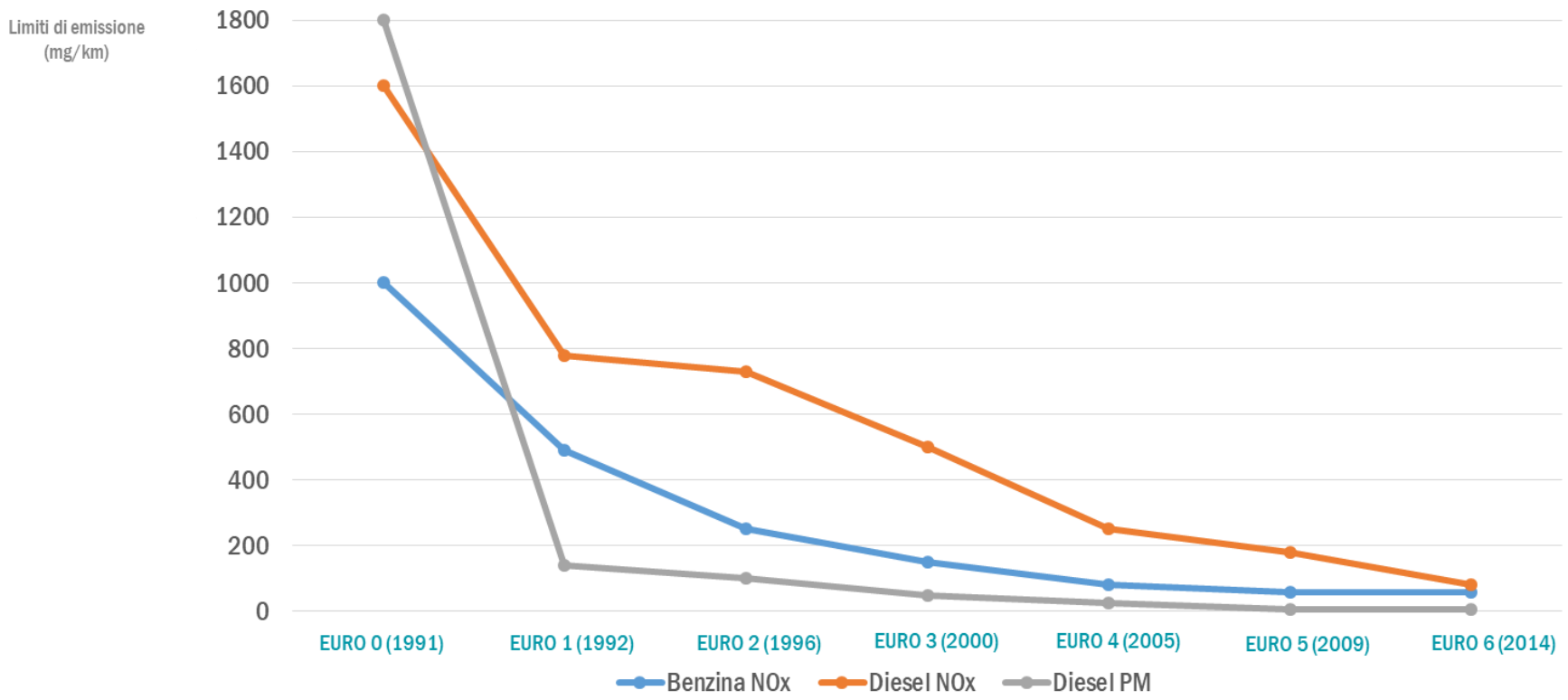
Primo mito

L’eliminazione delle alimentazioni diesel serve a migliorare la qualità dell’aria

Vero

Falso X

L’evoluzione positiva delle emissioni inquinanti

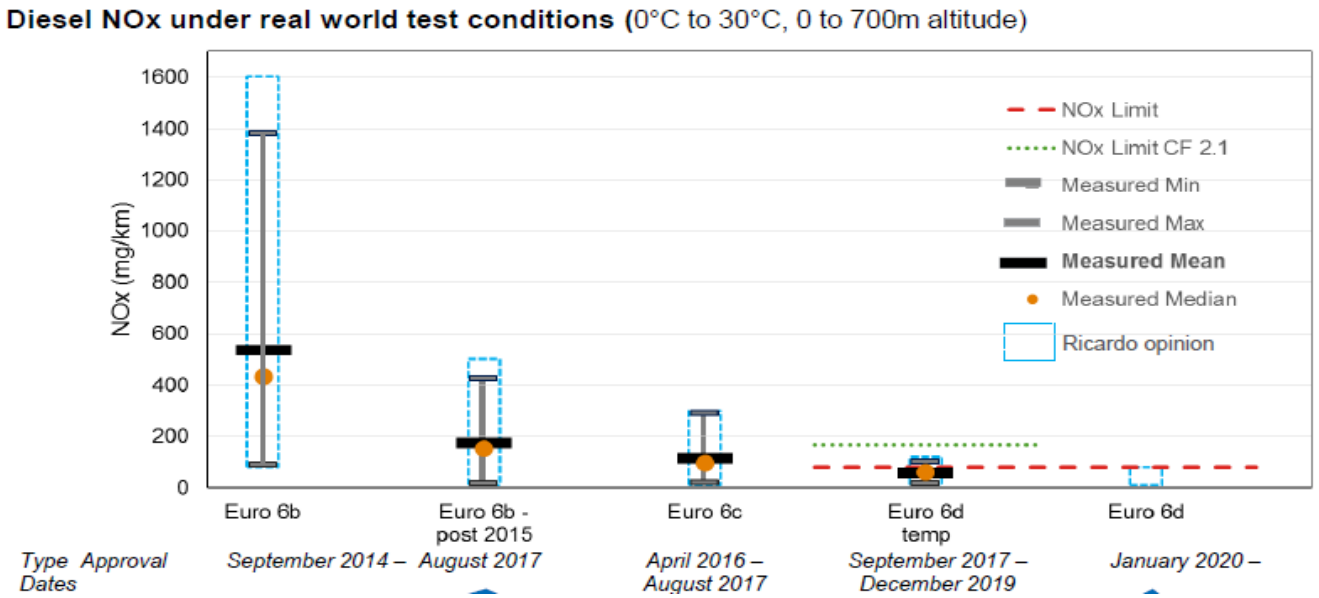


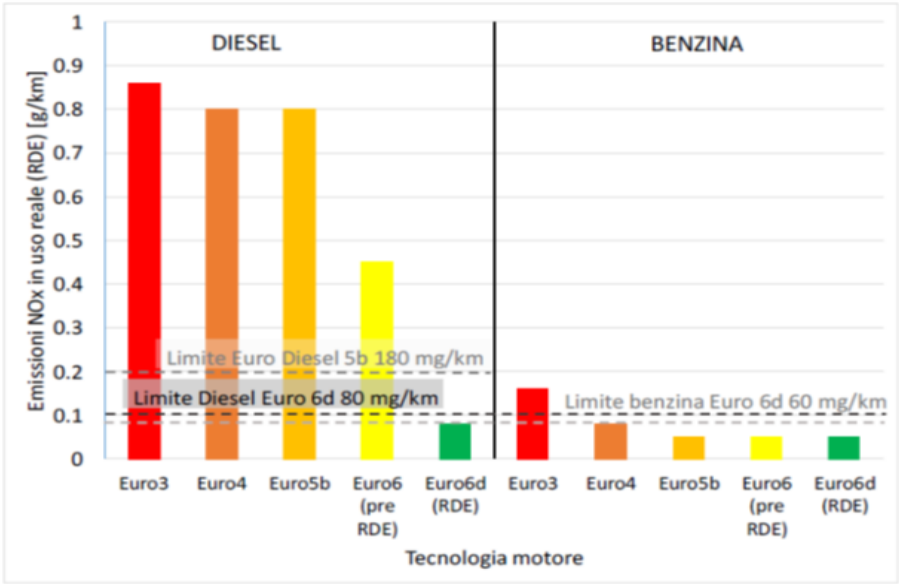
Fonte: dati Commissione Ue

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»

Con le tecnologie disponibili emissioni NO_x sotto controllo

Emissioni NO_X in condizioni reali di guida (RDE*)





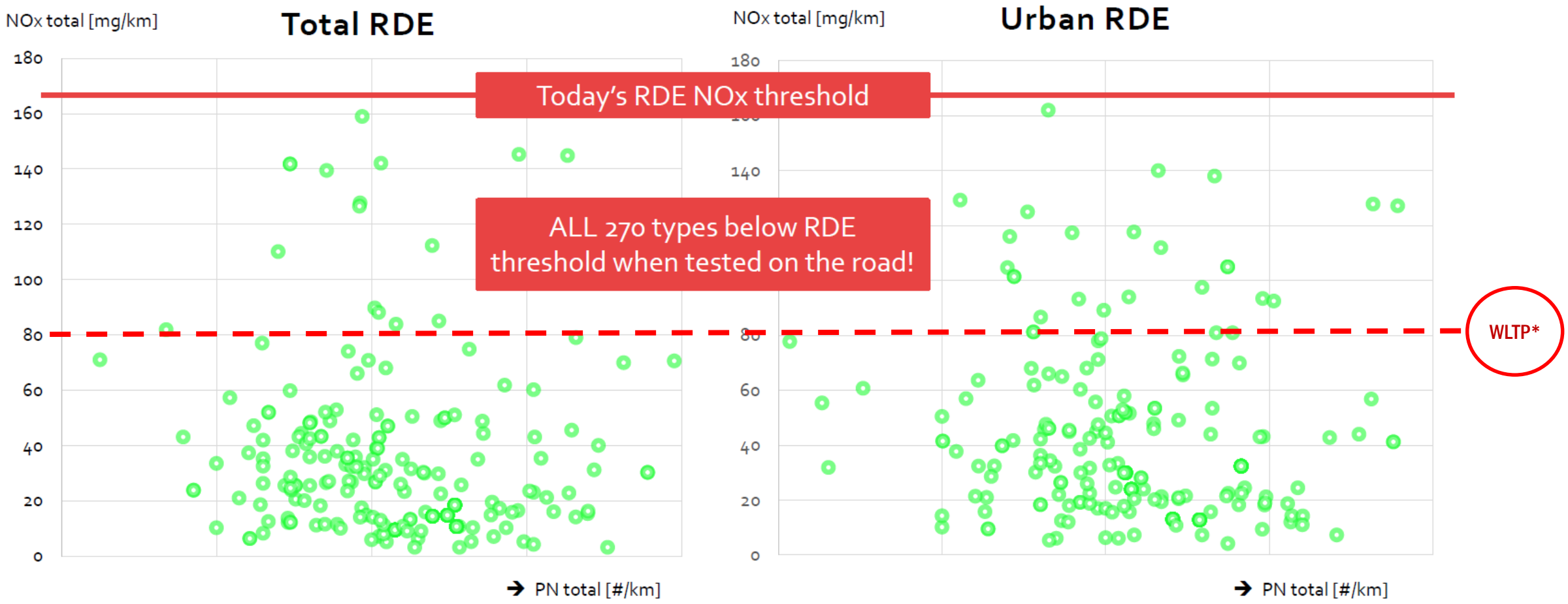
Fonte: Expected Light Duty Vehicle Emissions from Final Stages of Euro 6, Ricardo UK, dicembre 2017

C.F. = Conformity Factor

Fonte: C. Beatrice (CNR) 2017

*I test RDE (Real drive emission) sono disciplinati da uno specifico regolamento europeo (n. 2016/247 del 10 marzo 2016) che impone una serie di condizioni che simulano quanto più possibile l'uso reale di un'auto su un percorso misto.

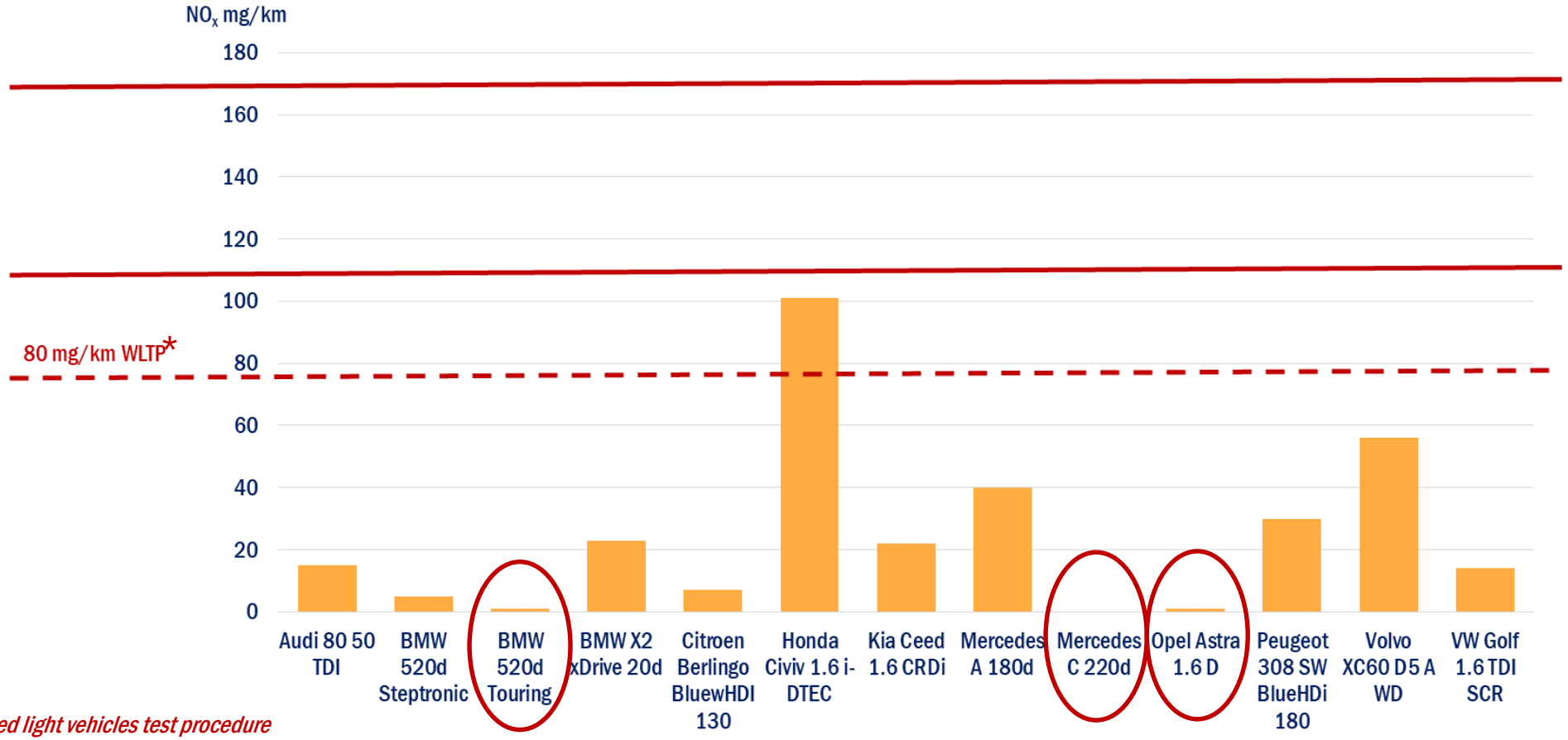
I primi test RDE del 2018 confermano il rispetto dei limiti sugli NO_x



Fonte: Bosch 2018

** Worldwide harmonized light vehicles test procedure*

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

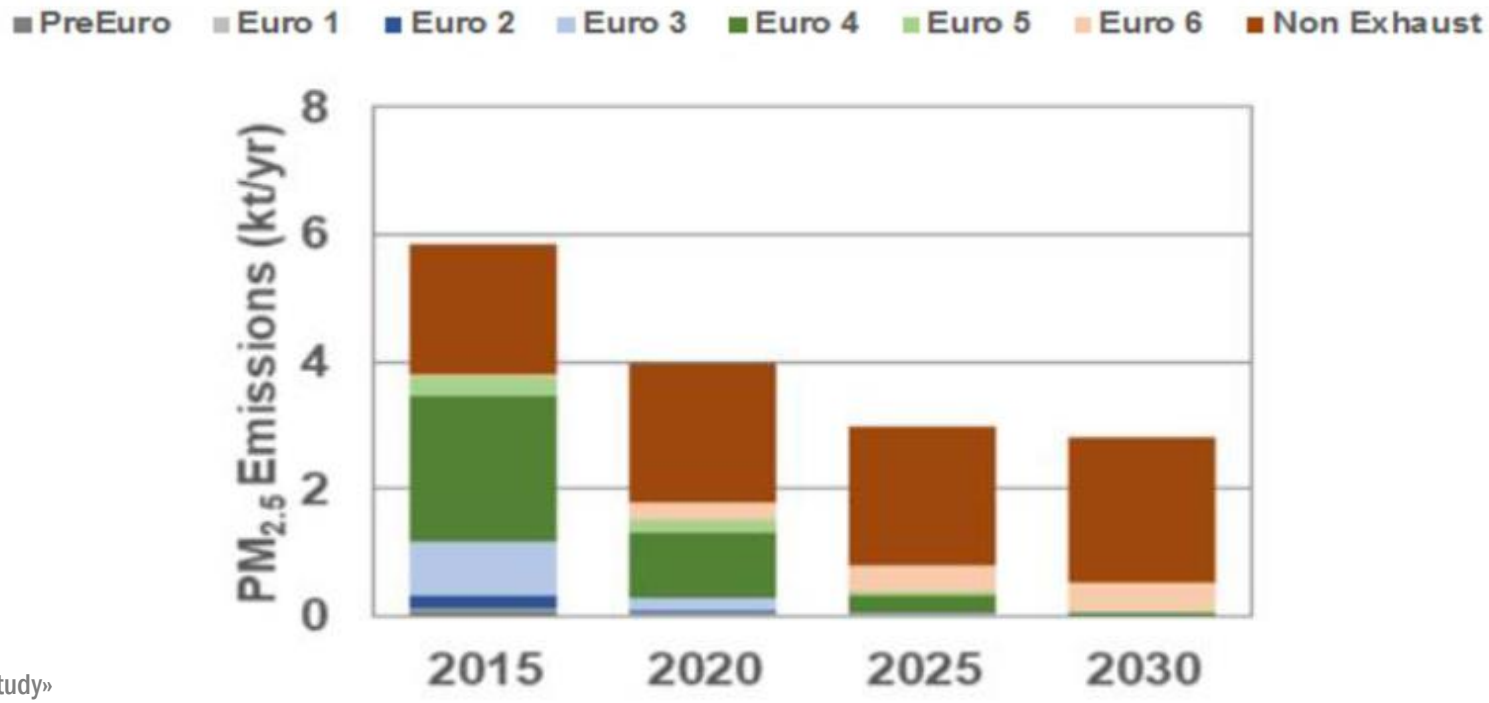


** Worldwide harmonized light vehicles test procedure*

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
Ampiamente rispettati i limiti previsti dalla normativa europea WLTP-RDE

Anche il particolato diventa trascurabile



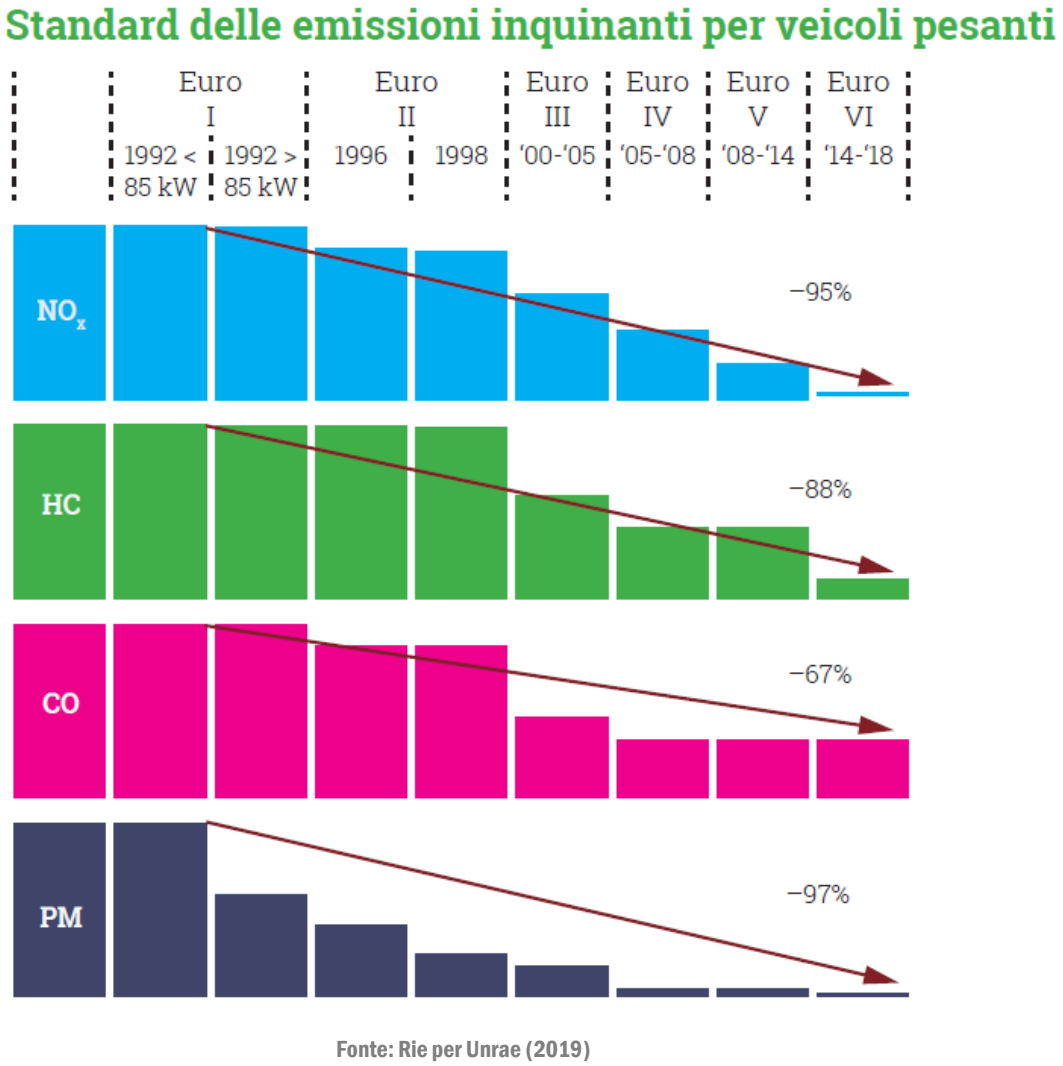
Fonte: Aeris Europe (2017), «Urban air quality study»
(Italia - base case scenario)

L'evoluzione tecnologica dei motori diesel di ultima generazione (Euro 6/d-RDE), consente di ridurre le emissioni di PM2,5 a valori trascurabili

Un'auto Euro 6/d produce 100 gr di PM in circa 20.000 km, quanto un impianto a biomassa (pellet) di nuova generazione emette in sole 32 ore

Le emissioni di particolato non allo scarico (c.d. «non esauste»), valide per tutte le alimentazioni, sono molto più alte di quelle allo scarico

Il diesel una soluzione anche per i veicoli Heavy Duty



Fonte: Rie per Unrae (2019)

Il trasporto pesante (truck, autocarri, TPL) di ultima generazione presenta emissioni prossime allo zero grazie alla combinazione di carburanti a bassissimo contenuto di zolfo, tecnologie motoristiche avanzate e sofisticati sistemi di abbattimento delle emissioni

Negli ultimi 25 anni è stata registrata una drastica riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli pesanti, con un abbattimento del 95% per gli NO_x e del 97% per i PM

Oggi un camion Euro VI ha emissioni 8 volte minori rispetto a uno Euro III di pari categoria, grazie a filtri anti-particolato

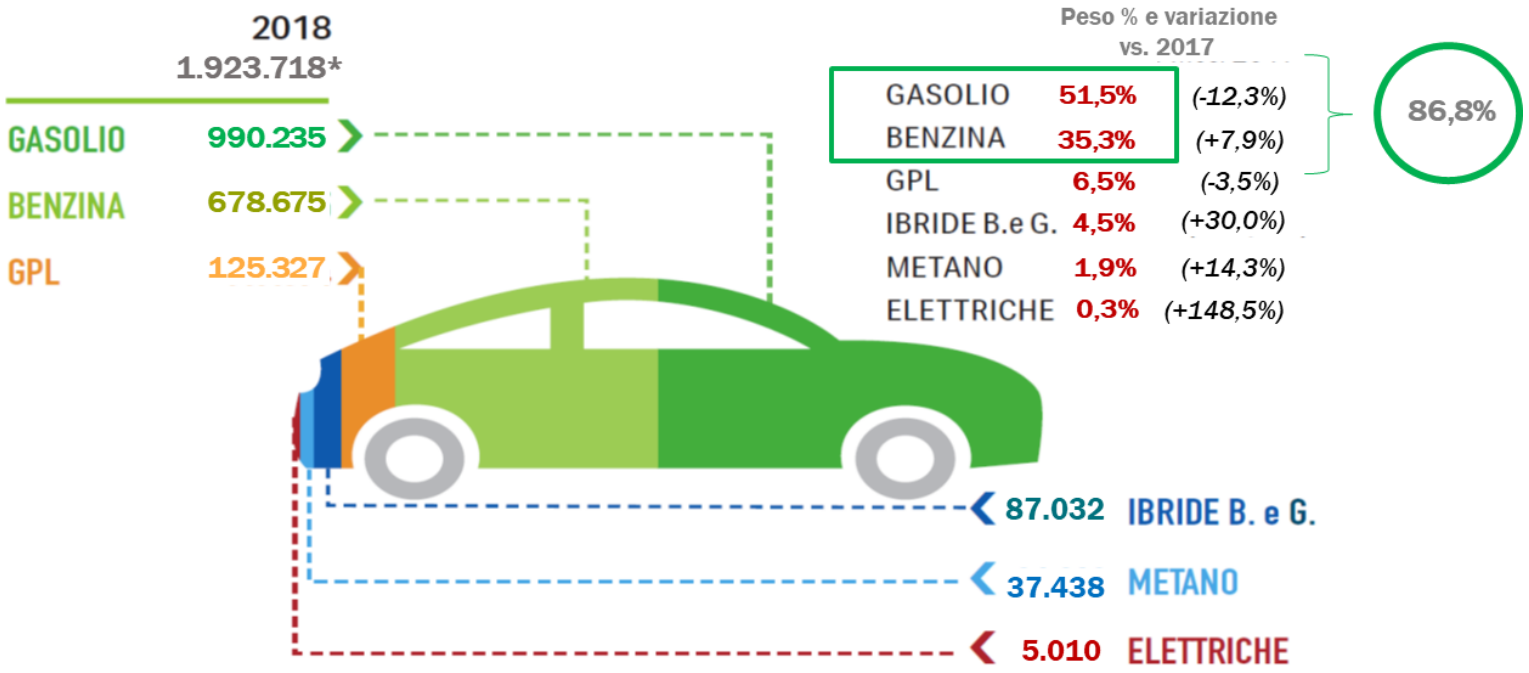
Secondo mito

L'eliminazione del diesel aiuta a ridurre le emissioni di CO_2 delle auto

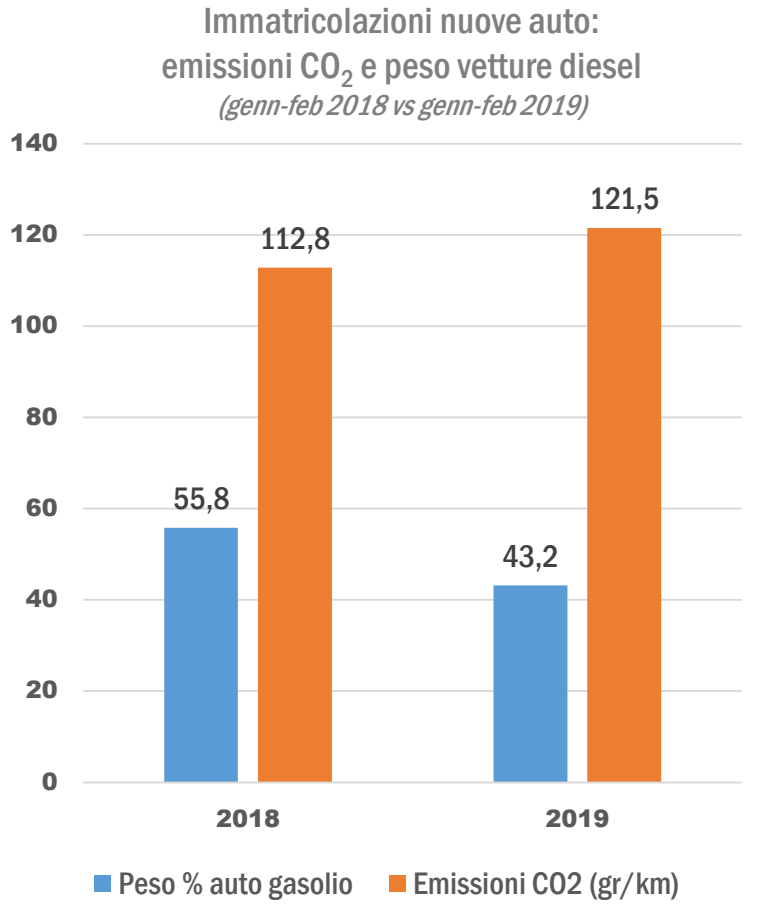
Vero

Falso

Il mercato dell'auto nel 2018



(*) Comprende 1 ad Idrogeno.
Stima UNRAE con diversa metodologia nell'analisi della struttura del mercato



Fonte: elaborazioni su dati Unrae

Nel 2018 le immatricolazioni di auto nuove a gasolio sono diminuite del 12%, mentre quelle a benzina sono cresciute dell'8%
Con una quota minore di auto diesel cresce il livello emissioni di CO_2
Una tendenza comune ad altri Paesi europei (Francia, Germania, UK, Spagna)

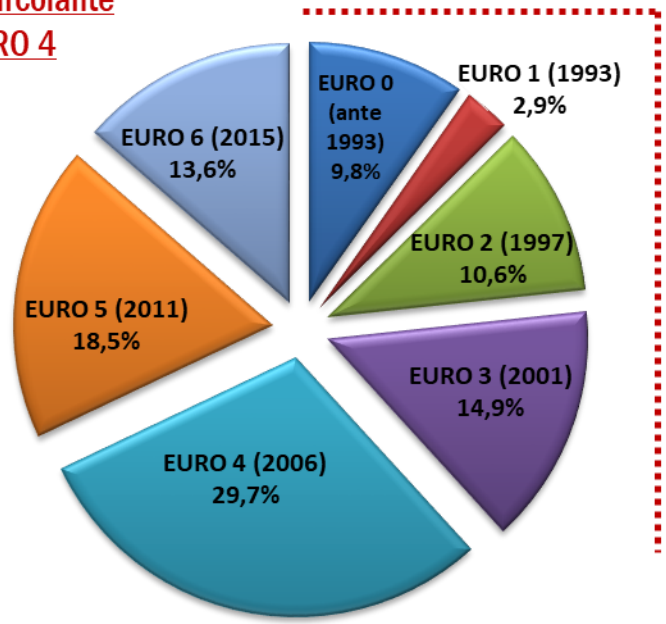
Il diesel è essenziale per la riduzione della CO_2

«È lecito supporre che nel giro di una decina d'anni il confronto e la scelta tra diverse tipologie di trazione saranno principalmente dettate dal loro livello di emissione di gas serra. Infatti l'impatto ambientale, in termini di inquinanti tossici, da motori a combustione interna sarà ulteriormente ridotto fino a diventare un problema marginale rispetto al controllo della CO_2».

Istituto Motori CNR di Napoli (2017)

Il target al 2030 sulla CO_2 raggiungibile con ricambio parco auto

38% parco circolante ante EURO 4



Fonte: elaborazioni UP su dati Anfia e Aci

Riduzione emissioni medie CO_2 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

La chiave è il ricambio del parco auto, rallentarlo allontana il raggiungimento degli obiettivi ambientali
Divieti e blocchi della circolazione privi di validità scientifica generano incertezza nei consumatori che rinviano gli acquisti

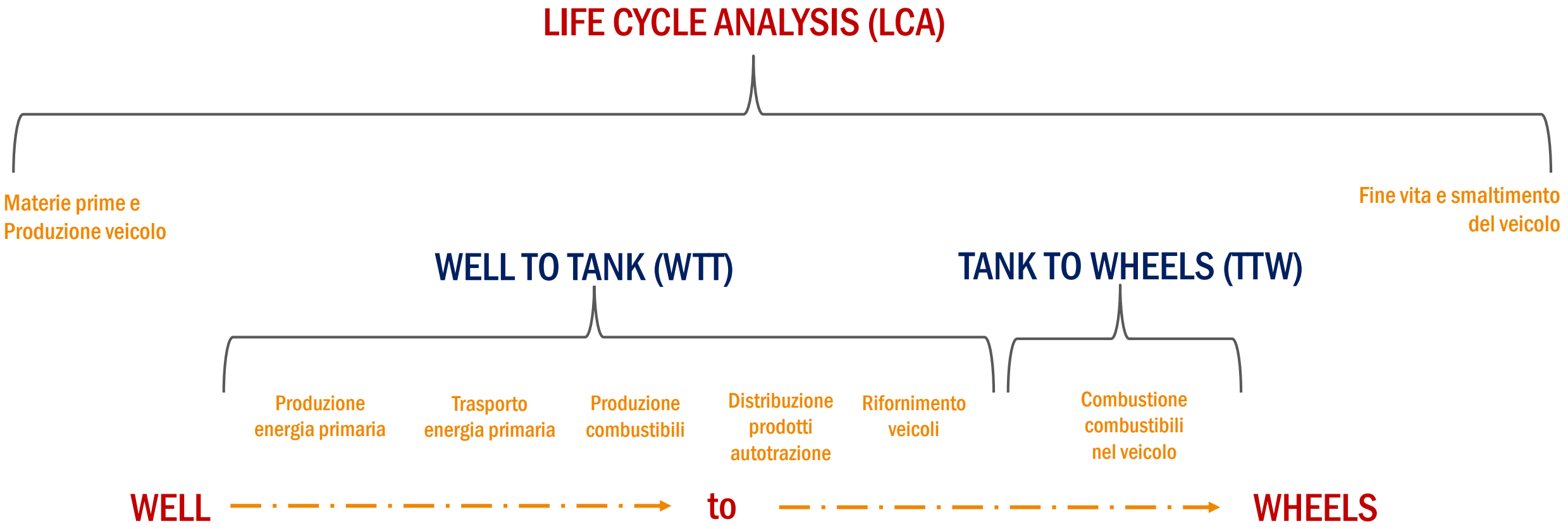
Terzo mito

Ci sono auto ad emissioni zero

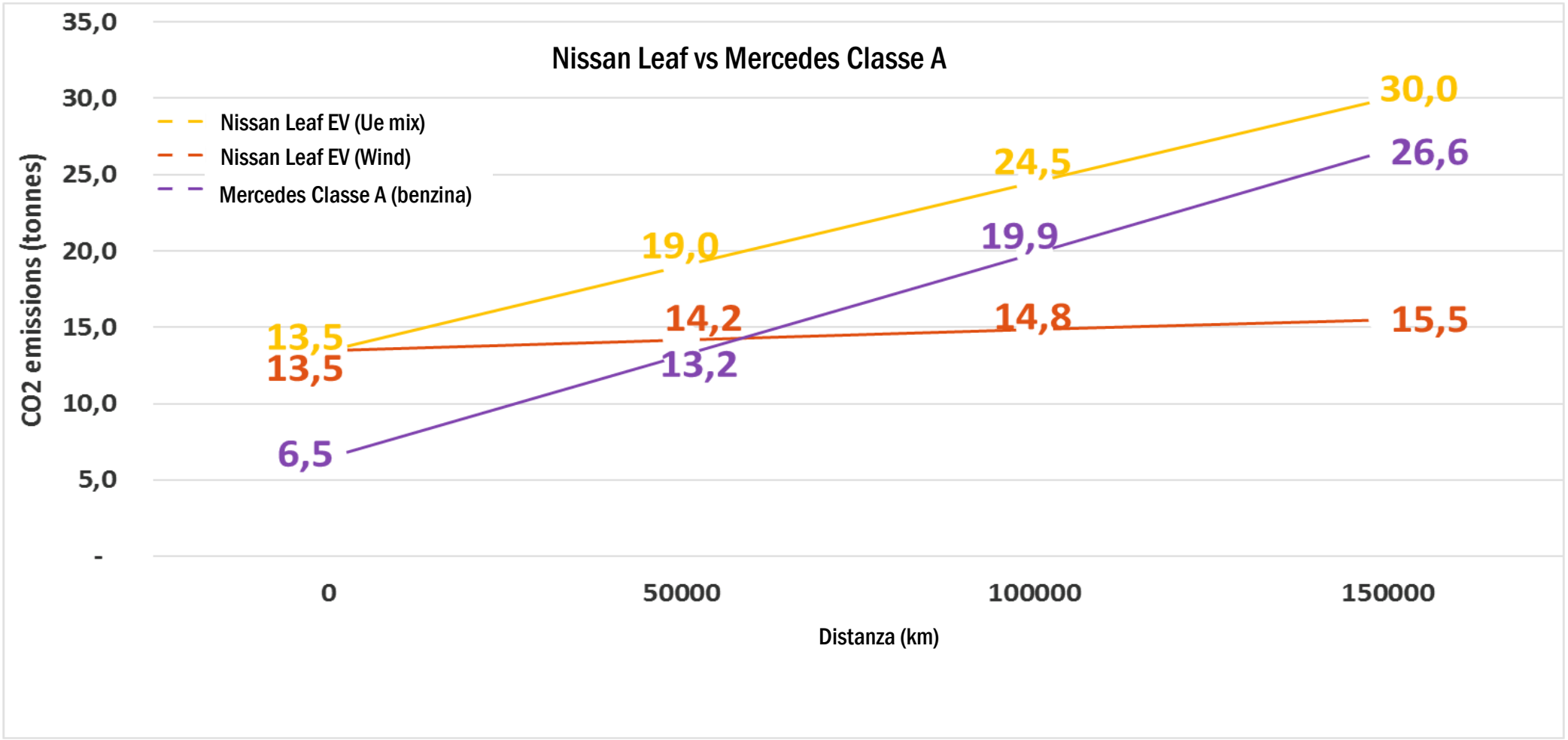
Vero

Falso X

Alimentazioni ad emissioni zero non esistono

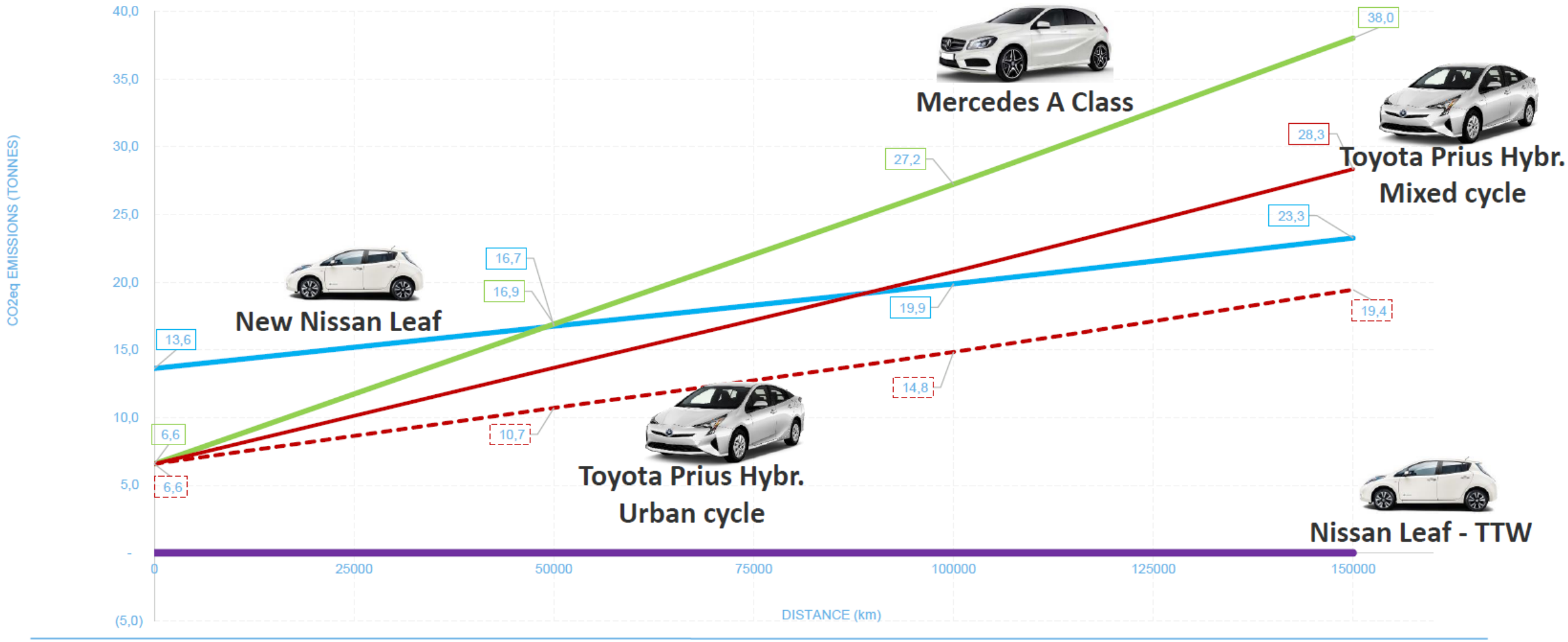


Un confronto tra le diverse alimentazioni EV-benzina (LCA)



Fonte: FuelsEurope

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



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

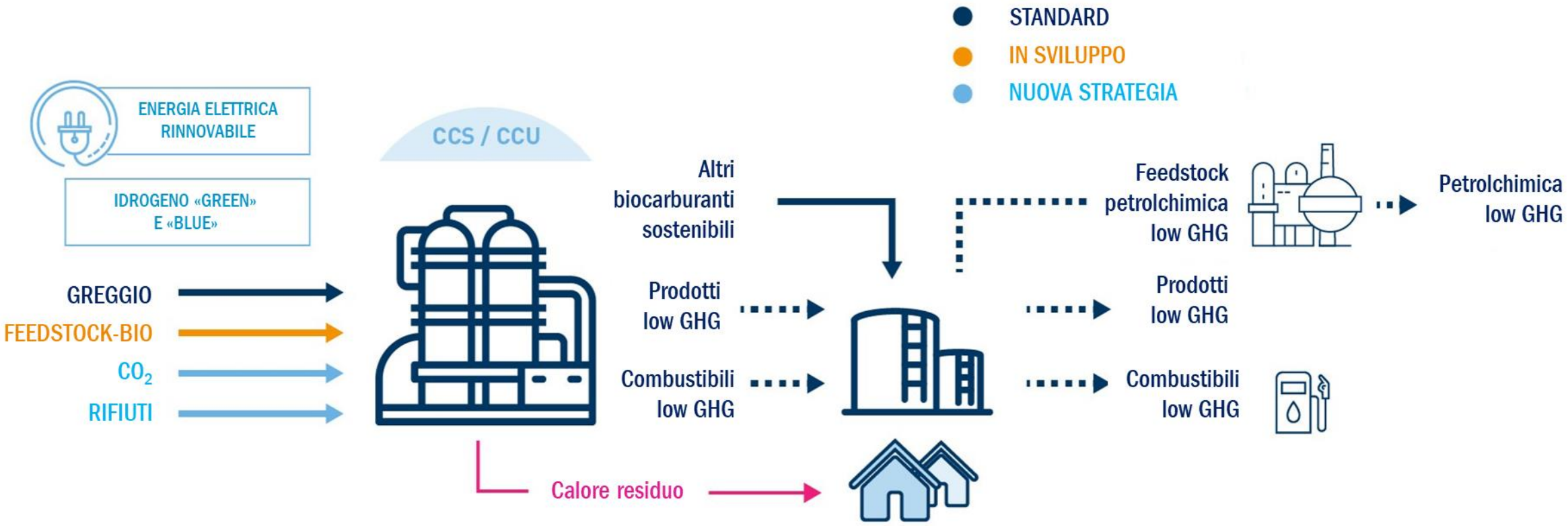
Quarto mito

La mobilità elettrica è la sola che consente di rispettare gli obiettivi di riduzione della CO_2 a lungo termine

Vero

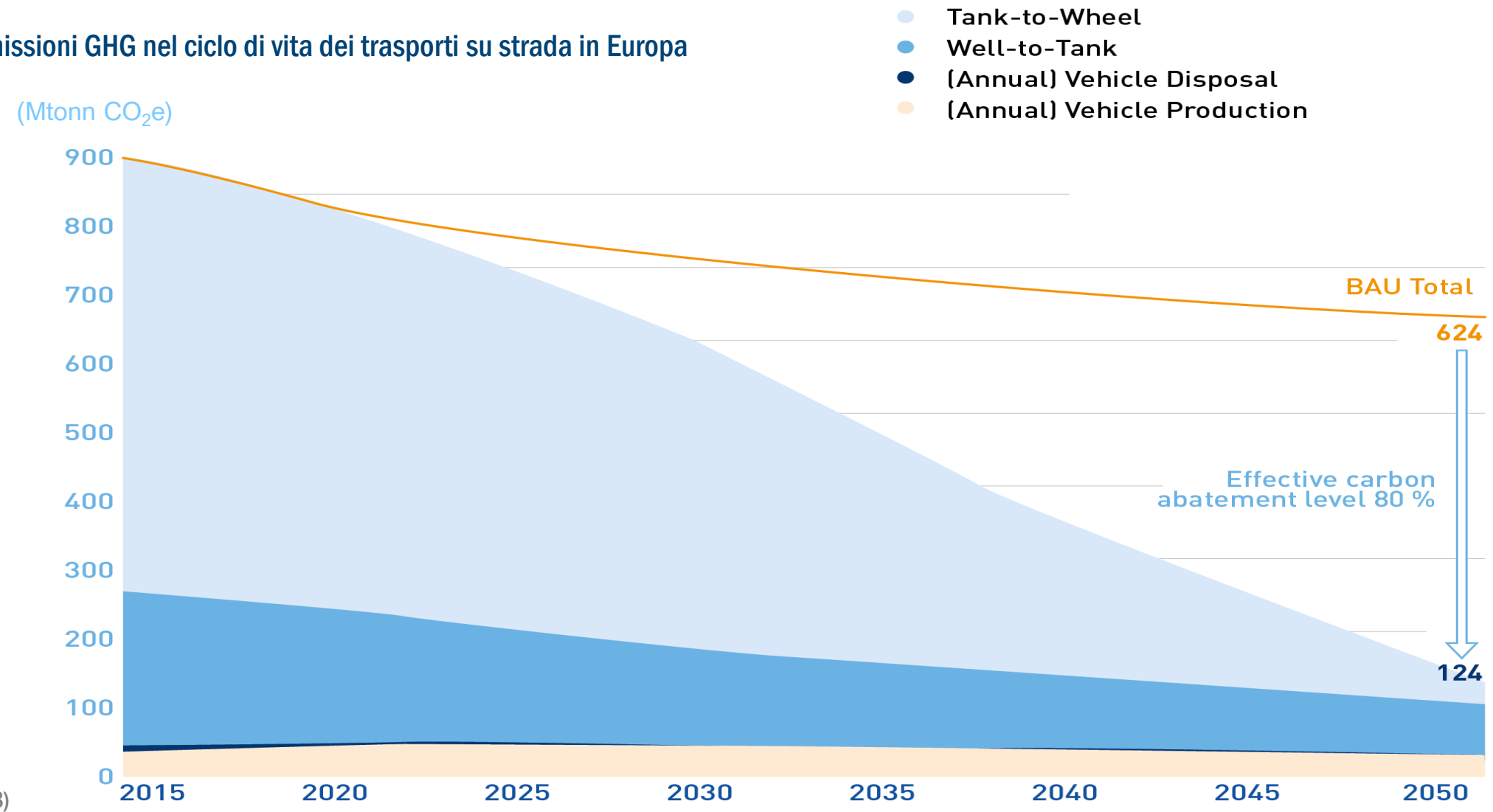
Falso

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



...che consentiranno un taglio dell'80-90% delle emissioni di CO_2

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



Fonte: Concawe (2018)

Il diesel è da assolvere

Vero

Falso

Il diesel è decisamente da assolvere

- Rispetto a queste verità le scelte politiche vanno in direzione opposta
- Politiche tese a limitare o vietare l'uso dei motori diesel di nuova generazione sono del tutto ingiustificate e non hanno alcun fondamento scientifico
- Creano incertezza nei consumatori e rallentano il ricambio del parco auto, mettendo a rischio il raggiungimento degli obiettivi non solo al 2030 ma anche al 2020
- Pongono seri problemi di sostenibilità per l'intera filiera *automotive* europea
- Sia per la riduzione della CO_2 che il miglioramento della qualità dell'aria è indispensabile il passaggio verso auto più efficienti
- In questo contesto le alimentazioni diesel sono parte della soluzione e non la causa del problema

unione petrolifera

Piazzale Luigi Sturzo 31 - 00144 - Roma

06.5423651

unionepetrolifera.it