

COMUNICATO STAMPA

## UNEM: PRONTI A MISURARE LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI

- *Presentata oggi presso la sede di unem (Unione Energie per la Mobilità) una **nuova piattaforma digitale**, messa a punto dal Concaewe in collaborazione con IFPEN, che confronta le emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto e dei fuel sull'intero ciclo di vita.*
- *Nella stessa cornice sono state ribadite le evidenze del recente **studio unem-RIE** sull'efficacia dei **LCF (Low Carbon Fuel)** per il raggiungimento degli obiettivi UE stabiliti nel programma Fit for 55.*

Roma, 30 novembre 2022 – Con il pacchetto **Fit for 55** l'Unione Europea indica non solo obiettivi ambiziosi di riduzione delle emissioni di GHG entro il 2035 ma anche un percorso "obbligato" che decreta la fine dei motori endotermici a esclusivo beneficio della trazione elettrica, escludendo di fatto alternative già disponibili, tra cui i **biocarburanti** e, più in generale, i **low carbon fuels (LCF)**. Un indirizzo parzialmente rivisto dal Trilogo del 27 ottobre scorso tra Parlamento e Consiglio europeo sul regolamento CO<sub>2</sub> auto e van che, nonostante abbia confermato complessivamente gli indirizzi già assunti, ha previsto la messa a punto di una metodologia LCA e la definizione di procedure per immatricolare veicoli ICE alimentati da fuel climaticamente neutri.

Un cambio di prospettiva, seppur parziale, che ricalca le evidenze emerse dal recente **studio elaborato da RIE (Ricerche Industriali Energetiche) di Bologna**, insieme a **unem**, i cui risultati sono stati illustrati oggi presso la sede di unem, a Roma. Lo studio ha analizzato le potenzialità di questi nuovi carburanti, lo stato dell'arte delle tecnologie, le principali caratteristiche tecniche, logistiche ed economiche, i fattori abilitanti, la disponibilità di materie prime per la loro produzione, nonché le possibilità di sviluppo in relazione agli scenari energetici attesi per il 2030.

Lo scenario elaborato, presentato oggi, è alternativo ma non antitetico a quello adottato da RSE, ma sempre in coerenza con gli obiettivi ambientali del Fit for 55, riguarda un maggior sviluppo dei LCF e una più realistica penetrazione dei veicoli elettrici (3,4 milioni, equamente ripartiti tra BEV e PHEV rispetto agli oltre 7 milioni previsti dallo scenario RSE). Il confronto tra gli scenari rende evidente come l'uso di LCF, in combinazione con la parziale elettrificazione del parco veicoli nel trasporto leggero su strada, risulti altrettanto efficace ed efficiente nella riduzione delle emissioni rispetto all'elettrificazione spinta del comparto.

*"La tutela ambientale è assolutamente necessaria, ma se a questa non affianchiamo contemporaneamente la sostenibilità economica e sociale, e quindi la sicurezza energetica, i risultati sono quelli che oggi abbiamo davanti ai nostri occhi"* – ha sottolineato il presidente di unem **Claudio Spinaci**

*"Lo studio illustrato oggi – ha aggiunto **Gianni Murano**, presidente Esso Italiana e chairman Gruppo strategico carburanti alternativi ed energie per la mobilità di unem - **oggi sviluppa uno scenario che, pur riguardando gli obiettivi 2030, presenta un parco circolante più realistico di quelli elaborati nel PNIEC e da RSE. Appare infatti significativo notare come lo scenario RSE preveda 6,2 milioni di autovetture elettriche pure (BEV) al 2030 a fronte di poco meno di 40.000 unità immatricolate nei primi dieci mesi del 2022. Ferme restando queste tendenze, sarebbe quindi necessario che per i prossimi 7 anni l'80% di tutte le nuove immatricolazioni fossero elettriche per arrivare agli obiettivi indicati da RSE**".*

Un momento di confronto importante che ha visto, inoltre, il lancio di una nuova **piattaforma digitale (Car CO<sub>2</sub> comparator)** in grado di calcolare e confrontare, in tempo reale, le emissioni di GHG delle auto e di diversi tipi di fuel valutandone l'impronta ambientale lungo il suo intero ciclo di vita (LCA - Life Cycle Assessment).

### **Misurare per valutare l'impatto ambientale**

Nella valutazione dell'impatto ambientale che sono alla base delle tecnologie di trasporto leggero ciò che conta è il valore dell'impronta carbonica complessiva lungo l'intero ciclo di vita delle vetture, non solo allo scarico. Il controllo esclusivo in questa fase, oltre a trascurare un gran numero di altre emissioni climalteranti generate durante la vita del veicolo, risulta infatti parziale in quanto assimila la CO<sub>2</sub> riciclata a quella fossile alterando i risultati in termini di effettiva decarbonizzazione dei trasporti.

Lo strumento messo a punto dal Concauwe, presentato oggi, è stato realizzato per misurare e confrontare in modo interattivo le emissioni di gas serra nel ciclo di vita delle autovetture in base a diversi parametri: **powertrains, fuel utilizzati, profilo di guida, intensità carbonica nella produzione di elettricità o di fuel, condizioni ambientali**. I parametri, inseriti nel modello interattivo, modulabili in funzione del confronto scelto, derivano da analisi specifiche e dalla letteratura prevalente in materia.

*“Il nuovo strumento di calcolo elaborato dal Concauwe in collaborazione con IFPEN – ha spiegato il presidente Spinaci – permette di valutare le emissioni sul ciclo di vita (LCA) di diverse combinazioni veicoli-fuels e compararle con la valutazione di quelle solo allo scarico. Ciò che emerge è che con un approccio LCA all'aumentare della quota di componente bio/rinnovabile dei LCF cresce il vantaggio delle HEV e delle PHEV rispetto alle BEV. Risultati sorprendenti che mostrano come, di fatto, è il metodo di calcolo ad indirizzare oggi le scelte tecnologiche della Ue e non come dovrebbe essere gli obiettivi ambientali”.*

**La piattaforma è accessibile dal nuovo sito di unem all'indirizzo [www.unem.it](http://www.unem.it).**

Nel corso della conferenza stampa sono stati presentati quattro casi mettendo a confronto un'auto elettrica (BEV), una **ibrida non ricaricabile** (HEV) e una **Plug-in ricaricabile** (PHEV) con diversi tipi di alimentazione per le HEV e PHEV: **1) gasolio B7** (cioè quello che troviamo oggi sui punti vendita con il 7% di componente bio), **2) biocarburante avanzato** derivato da materiali di scarto di origine organica, utilizzabile in purezza (HVO) **3) carburante sintetico** derivato dalla combinazione di idrogeno rinnovabile e CO<sub>2</sub> (e-fuel); **4) efuel e zero intensità carbonica per produzione di energia elettrica**.