



**«Decarbonizzare i trasporti:
più soluzioni per un obiettivo comune»**

Lisa Orlandi
Analista Rie
Direttore RiEnergia

Due scenari a confronto

- L'obiettivo dello studio è stato quello di verificare l'esistenza di percorsi alternativi rispetto a quello *full electric* nel trasporto stradale delineato dal pacchetto Fit for 55, ma altrettanto validi nel perseguire il comune obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti.
- Lo scenario «alternativo» proposto è ugualmente in grado di perseguire al 2030 il target europeo di riduzione delle emissioni calcolate sull'intero ciclo di vita.

Prodotto/Vettore energetico	Scenario «RSE FF55»		Scenario «SA FF55»		Delta consumi Mtep
	Consumi (Mtep)	Emissioni CO ₂ (Mton)	Consumi (Mtep)	Emissioni CO ₂ (Mton)	
Prodotti petroliferi	22	68,2	22	68	0
GPL	1	2,7	1,2	3,2	+0,2
LCF	2,8	1,8	4,9	3,3	+2,1
CNG - LNG	3,4	7,8	3,4	7,8	0
Elettricità	2,7 (70% rinnovabile)	3,4	1,3 (70% rinnovabile)	1,6	-1,4
Totale	31,9	83,9	32,8	83,9	0,9

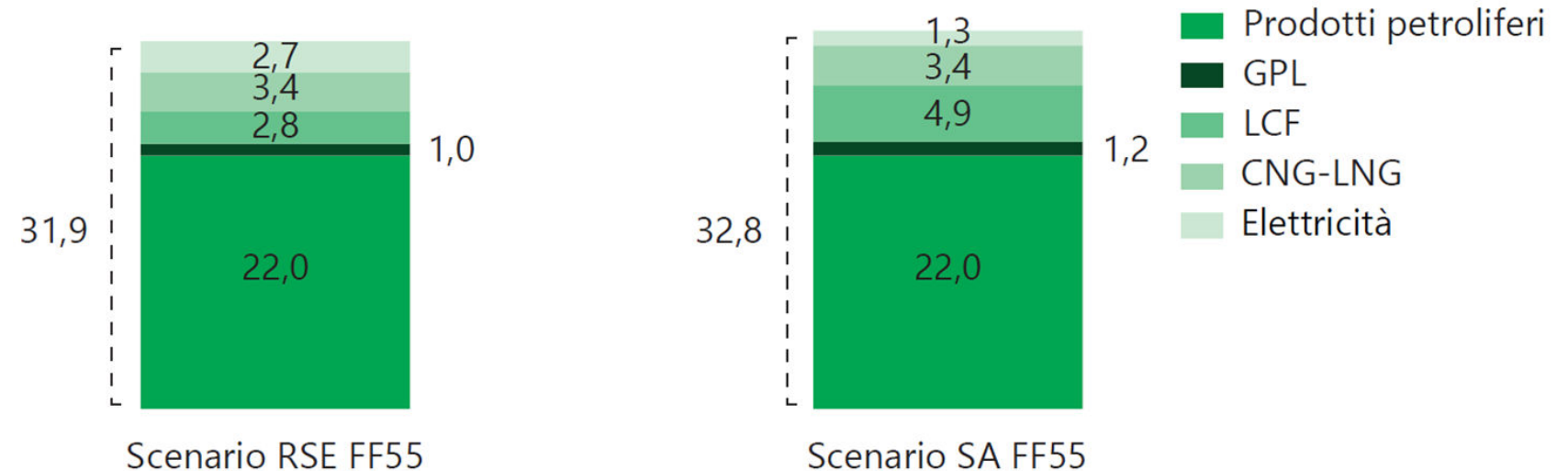


I consumi energetici al 2030 nei due scenari

- Le differenze sostanziali tra i due scenari riguardano i consumi elettrici (per BEV e PHEV) e lo sviluppo atteso dei LCF per l'alimentazione di auto tradizionali e ibride
- I LCF sono principalmente costituiti da carburanti liquidi (biocarburanti avanzati, HVO, Recycled carbon fuels).

Composizione per prodotto/vettore energetico nei due scenari al 2030

(Mtep)



Fonte: elaborazioni Rie su dati RSE e Unem.



La diversa penetrazione di BEV e PHEV

- Nello SA FF55 la penetrazione attesa di BEV e PHEV è sensibilmente inferiore a quella prospettata nello RSE FF55 e ugualmente ripartita tra le due tipologie

Composizione del parco auto nei due scenari
(milioni)

	Scenario RSE FF55	Scenario SA FF55	Delta
BEV	6,2	1,7	-4,5
Plug-in	1,2	1,7	+0,5
Metano	1,7	1,7	0
GPL	2,1	2,4	+0,3
Trad. e ibride	23,8	27,5	+3,7
Totale	35	35	0

Numero di veicoli elettrici al 2030
nei due scenari rispetto alle cifre attuali (milioni)



Fonte: elaborazioni Rie su dati RSE e unem



- L'uso di LCF in combinazione con la parziale elettrificazione del parco veicoli nel trasporto leggero su strada risulta altrettanto efficace ed efficiente nella riduzione delle emissioni di CO₂ calcolate sul ciclo di vita rispetto all'elettrificazione spinta del parco veicoli.
- La compresenza di più soluzioni è l'unico modo per conferire maggiore sicurezza e flessibilità ad un percorso difficile e costoso, che non può quindi rischiare di dipendere in modo sbilanciato da una sola fonte. Il tutto nella consapevolezza che le decisioni prese nel decennio in corso influenzeranno la capacità di risposta del sistema nei decenni a venire.
- Un approccio di questo tipo richiede però misure di policy volte ad evitare il *phase out* dei MCI al 2035, riformando il Regolamento UE sul calcolo delle emissioni che non dovrebbe limitarsi alla fase *tank to wheel* ma più correttamente estendersi all'intero ciclo di vita. Inoltre, risulterà determinante definire un quadro di regole certo e duraturo con meccanismi di sostegno alla produzione e supporto agli investimenti in carburanti low carbon.

