

COMUNICATO STAMPA – 21 marzo 2023

LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI NON PASSA SOLO PER L'ELETTRICO

In occasione della prima tappa del #ForumAutomotive 2023, unem ha presentato lo studio “Decarbonizzare i trasporti. Più soluzioni per un obiettivo comune”, realizzato in collaborazione con il RIE di Bologna, sul contributo dei Low Carbon Fuel (LCF) nel processo di decarbonizzazione del trasporto leggero, che non passa necessariamente solo per l'elettrico.

Milano, 20 marzo 2023 – Con il pacchetto “Fit for 55” l'Unione Europea indica un percorso “obbligato” che decreta la fine dei motori endotermici a esclusivo beneficio della trazione elettrica, escludendo di fatto alternative altrettanto valide già disponibili, tra cui i **biocarburanti** e, più in generale, i **low carbon fuels (LCF)**.

Lo studio presentato oggi nasce con l'obiettivo di verificare l'**esistenza di percorsi diversi rispetto a quello «full electric»** indicato dalla UE, ovviamente **coerenti con gli obiettivi di decarbonizzazione** nel settore del trasporto leggero, approfondendo le **potenzialità e il ruolo di questi nuovi carburanti a basso o nullo contenuto di carbonio**, 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.

A tal fine, è stata condotta una dettagliata analisi delle opzioni percorribili con particolare riferimento alle diverse tipologie di Low Carbon Fuels (LCF) e sulla base di queste valutazioni lo studio propone **uno scenario alternativo, ma non antitetico a quello adottato da RSE, in grado di raggiungere gli obiettivi ambientali** del pacchetto “Fit for 55” ma con un **maggior sviluppo dei LCF** e una più realistica diffusione dei veicoli elettrici.

Il confronto tra i due scenari **rende evidente come l'uso di LCF**, in combinazione con la parziale elettrificazione del parco veicoli nel trasporto leggero su strada, **concorra efficacemente** alla riduzione delle emissioni rispetto ad uno scenario “full electric”.

Anzi, misurando le emissioni GHG lungo il ciclo di vita del veicolo e dei fuels e non solo allo scarico, **i vantaggi tendono ad essere maggiori al crescere della componente rinnovabile** nei fuels dal momento che i cicli di produzione di un veicolo elettrico e delle batterie annullano il vantaggio di non avere emissioni allo scarico.

È quanto peraltro emerge da una simulazione effettuata con un nuovo strumento interattivo messo a punto dal Concawe, denominato **“Car CO₂ Comparator”**, **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.

Stando a questa **simulazione**, se si **considera un'auto elettrica pura (BEV) e una ibrida non ricaricabile (HEV)** alimentata con gasolio B7 (quello attualmente commercializzato) la prima, in base all'attuale metodo di calcolo solo allo scarico non genera emissioni, mentre la seconda produce una media di 154 grCO₂eq/km. Se invece si fa riferimento **all'intero ciclo di vita**, la prima sale a 162 grCO₂eq/km, mentre la seconda a 231. Ciò porta ad un **delta emissivo tra i due veicoli** che da 154 scende a 69 grCO₂eq/km. Se poi il confronto avviene tra una BEV ad una HEV alimentata con HVO (100% rinnovabile), il delta diventa addirittura negativo e da 154 scende a -60 grCO₂eq/km, che diventa -98 grCO₂eq/km se la HEV impiega un e-fuel.

In sostanza, **misurare le emissioni solo allo scarico significa semplicemente ignorare quote di emissioni che finiscono comunque in atmosfera** e non risolvere il problema.

*"I LCF sono prodotti di origine biogenica o sintetica che nel ciclo di vita veicolo/vettore energetico hanno il vantaggio di abbattere le emissioni di CO₂ dei trasporti fino al 100%, di essere immediatamente utilizzabili nel parco auto in circolazione e di non avere bisogno di nuove infrastrutture per la loro distribuzione - ha sottolineato il presidente di unem **Claudio Spinaci** - ma la realtà è che sino a quando la misurazione delle emissioni continuerà ad essere solo allo scarico queste nuove opzioni tecnologiche non potranno esprimere tutto il loro potenziale per contribuire a decarbonizzare sul serio tutto il comparto dei trasporti e non solo il segmento stradale".*

"L'auto elettrica può rappresentare una valida alternativa in alcuni contesti - ha proseguito - ma non può essere imposta quale unica soluzione rinnegando un principio cardine delle politiche europee ossia quello della neutralità tecnologica. Inoltre, in questo modo mettiamo a rischio la nostra sicurezza energetica e intere filiere industriali di eccellenza con impatti sociali ed economici devastanti".

Va dato atto a questo Governo - ha concluso - di avere preso una posizione decisa a livello europeo su questo tema e permesso la riapertura di un dibattito che sembrava ormai chiuso".