

29^a Conferenza delle Parti della Convenzione delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici
(COP29 Baku, Azerbaijan)

Side event promosso da ANFIA, ANITA, Federchimica-Assogasliquidi, UNEM

“SCENARI DI DECARBONIZZAZIONE PER UN TRASPORTO STRADALE PESANTE SOSTENIBILE E COMPETITIVO”

Baku, Padiglione Italia

21 novembre 2024 - ore 9.30-11.00 (GMT+4)

Abstract

L'Italia è al quarto posto in Europa per quantità di merci trasportate su strada, dopo Germania, Polonia e Spagna. Un'attività svolta da 200.000 imprese, la maggior parte di piccole dimensioni, che impiegano 600.000 addetti e producono un fatturato stimato in circa 40 miliardi di euro all'anno.

Il parco circolante di veicoli industriali oltre le 3,5 tonn (966.500) ha un'età media di 19,1 anni. Quasi un terzo del parco è di classe ante Euro V. Mantenendo l'attuale tasso di sostituzione ci vorranno 26 anni per l'intera sostituzione del parco circolante. L'alimentazione prevalente di questo parco è il gasolio (98,2%), seguono benzina (0,7%), il GNL (0,7%) e GPL (0,2%).

Il mercato nel 2023 non ha mostrato grandi cambiamenti evidenziando come la principale scelta di investimento delle imprese di autotrasporto sia rimasta per il 96,8% l'acquisto di veicoli diesel, contro lo 0,3% dell'elettrico. Resta stabile il mercato delle alimentazioni alternative (metano, GNL, ibrido) che segna il 2,9% delle immatricolazioni.

I nuovi target di riduzione delle emissioni di CO₂ delle nuove flotte di veicoli pesanti approvati nella scorsa legislatura europea sono molto ambiziosi e sfidanti, prevedendo un taglio progressivo delle emissioni dei veicoli venduti, rispetto ai valori medi del 201, del -15% al 2025, - 45% al 2030, -65% al 2035 fino ad arrivare al -90% al 2040.

L'approccio adottato nel regolamento europeo, nel tracciare il percorso di decarbonizzazione del trasporto pesante, non risulta inclusivo di tutte le tecnologie disponibili ma “abilita” e “valorizza” un'unica soluzione (i veicoli a zero emissioni: ad alimentazione elettrica/fuel cell-idrogeno), la cui diffusione massiva sul mercato non è realistica. E' necessario adottare urgentemente una revisione della regolamentazione nel calcolo delle emissioni oggi affidata all'analisi “Tank to Wheel” che valuta il carico emissivo dei veicoli per tipologia di alimentazione al tubo di scappamento.

Questo approccio metodologico non permette di rendicontare le emissioni dei veicoli e dei vettori energetici lungo tutto il ciclo di vita, dalla produzione all'utilizzo, come accadrebbe invece modificando la metodologia di calcolo delle emissioni che permetterebbe di valorizzare tutte quelle tecnologie alimentabili con carbon neutral fuels in grado di abbattere le emissioni di CO₂.

L'Italia è, tra l'altro, leader nella produzione di “Carbon Neutral Fuels” ossia carburanti liquidi e gassosi (biocarburanti avanzati, biometano e bioGNL, recycled carbon fuels, e-fuels o carburanti sintetici) che, a seconda della materia prima utilizzata in fase di produzione, possono determinare nel loro ciclo di vita un taglio delle emissioni di CO₂ mediamente del 65% che può arrivare anche al 100% o, in taluni casi, al -120%, generando un risparmio di emissioni di CO₂ lungo la filiera. Ed è

già all'avanguardia nei biocarburanti avanzati e nella filiera dei gas (GNL, GNC, GPL e loro declinazioni bio) che rappresentano un'eccellenza nazionale potendo contare su un'efficiente infrastruttura produttiva, logistica di approvvigionamento e di distribuzione.

Il settore del trasporto pesante, nel breve, medio e lungo periodo sarà dunque chiamato da un lato a soddisfare l'evoluzione di una crescente domanda di mobilità di merci e persone e dall'altro a ridurre consistente la propria impronta carbonica e ciò richiederà necessariamente il concorso dei benefici ambientali di tutte le tecnologie.

Il side event organizzato nel padiglione italiano della COP29 si propone di evidenziare e delineare percorsi di decarbonizzazione del trasporto merci pesante realistici e pragmatici in grado di garantire il raggiungimento degli sfidanti obiettivi di decarbonizzazione, senza mettere a rischio la competitività europea ma valorizzando le proprie filiere, le infrastrutture produttive, logistiche e distributive

Pienamente concordi ed allineati agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici delle Nazioni Unite ed in particolare sulla necessità di decarbonizzare il trasporto pesante, le principali Associazioni di settore ed alcune loro imprese associate, discuteranno insieme una possibile road map di transizione da adottare a livello italiano.

Lo sviluppo ed il benessere di un Paese dipendono infatti dalla capacità di avere sistemi per il trasporto sicuri, resilienti ed economicamente efficienti che sappiano promuovere la transizione verso modelli più sostenibili, garantendo anche sostenibilità economica e sociale.

Agenda

Ore 9.30

La transizione ecologica, scenari di transizione: la voce delle associazioni di categoria

- Gianmarco Giorda (Direttore Generale ANFIA)
- Riccardo Morelli (Presidente ANITA)
- Matteo Cimenti (Presidente Federchimica-Assogasliquidi)
- Gianni Murano (Presidente UNEM)

Ore 10.15

Decarbonizzare il trasporto pesante: La testimonianza delle imprese:

- Giacomo Rispoli (AD MyRechemical-NextChem)
- Michele Ziosi (Chief Public Affairs & Sustainability Officer IVECO Group)
- Alessio Torelli (AD e Presidente Greenture/Gruppo Snam)
- Filippo Redaelli (AD SBG Group)