QUOTIDIANO ENERGIA
Dir. Resp.:ROMINA MAURIZI
Tiratura: 30.000 Diffusione: 30.000 Lettori: 30.000

ref-id-1060

L'INTERVENTO

La "smooth transition" dei biocarburanti

L'analisi di Murano (Unem)

Il Rapporto sulle emissioni pubblicato di recente da Ispra non riflette gli sforzi fatti dai settore dei trasporti.

a pagina 7

L'INTERVENTO

La "smooth transition" dei biocarburanti

Il Rapporto sulle emissioni di Ispra non riflette gli sforzi fatti dai trasporti. Per decarbonizzare occorre governare la fase di "interregno" in cui una nuova tecnologia (full electric) non è ancora pronta e una "vecchia" rimane ben solida

di Gianni Murano*

Il Rapporto sulle emissioni Italiane pubblicato di recente dall'Ispra ("Le emissioni di gas serra in Italia: obiettivi di riduzione e scenari emissivi") ha evidenziato che il settore energia (ovvero il settore che include produzione energia elettrica, trasporti, manifatturiero) è il maggiore emittore di gas serra, contribuendo nel 2023 per oltre l'80% alle emissioni totali (QE 7/5).

Le emissioni delle industrie energetiche in media costituiscono circa il 31% del settore energia e dopo aver raggiunto il picco di emissioni nell'anno 2006, hanno mostrato forti cali con una riduzione di circa il 53% rispetto al valore massimo.

Lo stesso rapporto ha altresì messo in evidenza le sensibili diminuzioni delle emissioni del nostro paese, sottolineando nel complesso la criticità di alcuni settori nel raggiungimento degli obiettivi di riduzione prefissati. In particolare, si precisa come, rispetto al 1990, le emissioni complessive di gas serra (GHG) risultino diminuite del 24,6%, mentre quelle relative alla sola CO2 del 28,7%.

Un contributo significativo alla riduzione, rispetto al 1990, viene proprio dal settore energia (-27,5%), risultato sia dal calo dei consumi (circa 7 Mtep in meno), sia dello switch verso produzioni a gas da olio combustibile e carbone, praticamente azzerati, e con una crescente penetrazione delle rinnovabili che nel 2023 hanno coperto poco meno del 19% della domanda totale di energia, ma il 50% della produzione di energia elettrica.

Analizzando le diverse categorie, emerge che i trasporti, responsabili del 28,3% delle emissioni complessive del settore energia, hanno segnato un aumento del 6,7% verso le emissioni del 1990 Questo dato viene sicuramente analizzato dal rapporto ISPRA che evidenzia come "il settore presenta ancora criticità rilevanti, tra cui intermodalità limitata, carenze infrastrutturali, inefficienze" ed è ancora fortemente caratterizzato da motori endotermici alimentati da benzina e gasolio.

Il dato, quindi, merita qualche ulteriore analisi anche per sottolineare gli sforzi fatti dal settore negli ultimi anni, spesso sottaciuti, e non riflessi dai risultati presentati nella pubblicazione del Rapporto Ispra.

Analizzando i dati, infatti, si evidenziano due trend ben diversi.

1) Rispetto al 1990 il parco circolante è cresciuto di ben 14 milioni di mezzi circolanti (+52%), le emissioni sono cresciute del 6,7%, i consumi di 8 milioni di tonnellate (+10%), mentre le emissioni specifiche (emissioni per km) si sono ridotte del 13%.

2) Andando invece ad analizzare il trend rispetto al 2005, anno significativo per le ragioni che vedremo in seguito, si nota una riduzione delle emissioni del 15% a fronte di un aumento del parco del 17% (2025 vs 2005).

Ritroviamo quindi negli ultimi 20 anni un

Peso:1-4%,7-92%,8-27%

Il presente documento non e' riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

492-001-001

trend virtuoso che può essere confermato e rafforzato negli anni a venire e che potrà sostenere il processo di decarbonizzazione ovvero la riduzione dei consumi e delle emissioni anche nel settore trasporti.

La riduzione delle emissioni dei trasporti dal 2005 è particolarmente significativa per varie ragioni, tra cui:

- il 2005 è l'anno di riferimento degli impegni presi dal Green Deal (Fit for 55) ed è quindi il punto di partenza per evidenziare le successive riduzioni delle emissioni;
- negli ultimi 20 anni la penetrazione dei biocarburanti è cresciuta in modo esponenziale raggiungendo gli attuali 1,7 milioni di tonnellate rispetto alle poche decine di migliaia del 2000, arrivando a sostituire circa il 15% di combustibili fossili;
- le motorizzazioni si sono particolarmente evolute grazie all'efficienza dei motori e alla presenza dei motori ibridi che rappresentano attualmente circa il 9% del circolante sul trasporto leggero e il 45% delle nuove immatricolazioni.

Allo stesso tempo, anche le emissioni di altri inquinanti derivanti dal trasporto leggero si sono notevolmente ridotte con la progressiva introduzione, a partire dal 1990, dei vari standard da euro 1 a euro 6 (oggi un'auto «euro 6» emette il 95% in meno di NOX rispetto ad una «euro 0» e il 96% in meno di PM rispetto ad una «euro 1»).

Il rapporto Ispra pertanto è da "rileggere" per quanto attiene al trasporto proprio per sottolineare che la strada intrapresa, anche grazie alle misure dei vari governi che hanno recepito le varie "RED" e previsto la introduzione dei biocarburanti nel nostro mercato, ha dato i risultati attesi in termini di consumi e di riduzione delle emissioni.

Appare inoltre evidente che il processo di decarbonizzazione del trasporto su strada sta muovendo passi significativi all'interno di un parco circolante che appare vetusto (età media circa 13 anni) e che con circa 40 milioni di veicoli è secondo solo alla Germania, che ne ha 49 milioni, rispetto ai 39 milioni della Francia e i 26 della Spagna, ma con tasso di motorizzazione (auto per 1.000 abitanti) che è - nostro malgrado - più alto: 694 contro una media europea di 563.

Per evidenziare l'impatto in termini di emissioni dell'eccessivo tasso di motorizzazione del nostro Paese, basti pensare che se il par-

segue a pag. 8

DA PAG. 7 - LA "SMOOTH TRANSITION" DEI BIOCARBURANTI

co circolante italiano fosse allineato anche solo con la media europea, la riduzione delle emissioni sarebbe del 19% (!) e potremmo sostenere di incontrare senza problemi i target al 2030.

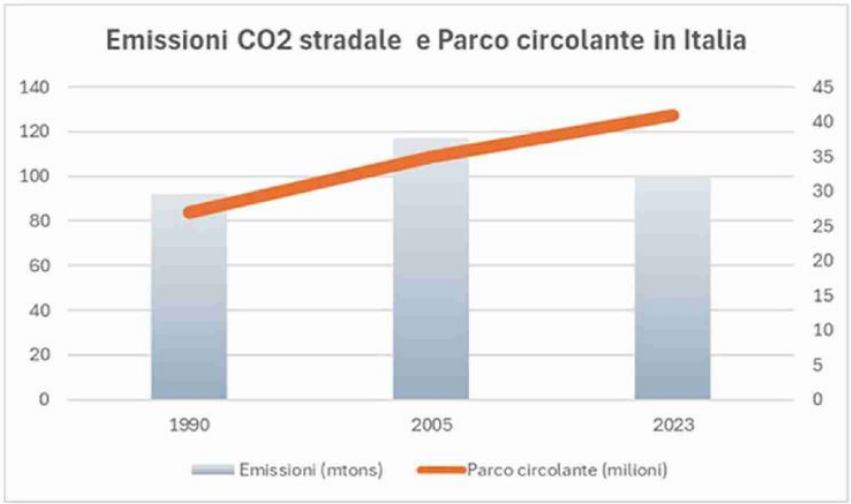
Immaginare di convertire il parco circolante al full electric in pochi anni, come suggerito da qualche commentatore, non è solo "sognare ad occhi aperti" ma inseguire un obiettivo sbagliato ed irrealizzabile. Gli stessi tecnici che hanno stilato il PNIEC - che pianifica 6,6 milioni di autovetture elettriche al 2030 (4,3 BEV e 2,3 Plug-in) – riconoscono che è un target miraggio, e che non si capisce come si possa raggiungere con l'attuale andamento delle nuove immatricolazioni che continuano a premiare le alimentazioni ibride, confermando uno scarso gradimento degli automobilisti per le elettriche (BEV+Plug-in).

Quindi, se veramente si vuole perseguire la strada della decarbonizzazione, che rimane il vero obiettivo, l'unica strada che rimane è governare questa fase di "interregno" in cui una nuova tecnologia (full electric) non è ancora pronta ed una "vecchia" rimane ancora ben solida. In questa fase, ci si deve concentrare su due indirizzi preferenziali:

- ammodernamento del parco con contemporanea riduzione del parco circolante tramite politiche di investimenti in trasporti collettivi efficienti e basati su carburanti low carbon;
- investimenti per favorire una penetrazione sempre maggiore di carburanti low carbon per attivare una value-chain sempre più attrattiva, da sviluppare sul trasporto sia leggero che pesante e che potrà essere successivamente indirizzata a decarbonizzare i settori hard-to-abate (i.e. aviazione, marine, trasporto pesante) con l'aumentare della penetrazione elettrica nel trasporto leggero.

Si assisterà quindi ad una crescita contemporanea sia delle motorizzazioni elettriche sia della penetrazione dei biocarburanti che consentiranno una "smooth transition" industriale e di "gradimento" degli automobilisti verso il modello elettrico. Lo sviluppo industriale dei biocarburanti e di una filiera completa che includa anche il feed stock per la loro produzione andrà di pari passo con la decarbonizzazione del settore dei trasporti accompagnata ancora da sviluppi tecnologici nei consumi e nelle efficienze dei motori endotermici salvaguardando parti importanti dell'industria nazionale ed europea.

Presidente Unem



Il presente documento non e' riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.