

Decarbonizzazione Trasporti: emissioni CO2 in calo del 15% in 20 anni

Murano (**Unem**): «C'è stato un trend virtuoso che può essere confermato in futuro»

La decarbonizzazione del trasporto su strada sta muovendo passi significativi all'interno di un parco circolante ancora vetusto, ma la strada è ancora lunga. A difendere gli interventi attuati dal settore è Gianni Murano, presidente dell'Unem (Unione energie per la mobilità): «I dati dicono che i trasporti sono responsabili del 28% delle emissioni complessive del settore energia e che dal 1990 hanno fatto registrare un aumento del 6,7%. Questo dato, però, merita qualche ulteriore analisi per sottolineare gli sforzi fatti dal settore negli ultimi anni, spesso sottaciuti. Se, infatti, dividiamo il periodo in due, ossia 1990-2005 e 2005-2024, si evidenziano due trend diversi».

Nel primo periodo, il parco circolante è cresciuto di ben 14 milioni di mezzi circolanti, il 52% in più e, spiega Murano, «le emissioni sono aumentate del 6,7%, i consumi di carburanti del 10%, mentre le emissioni specifiche (quelle per km) si sono ridotte del 13%». Se, invece, si considera il trend rispetto al 2025, anno significativo perché legato al cambio di rotta del Fit for 55, «si nota - prosegue - una riduzione delle emissioni del 15% a fronte di un aumento del parco circolante del 17%. Questo perché nel frattempo la penetrazione dei biocarburanti è cresciuta in modo

esponenziale e le motorizzazioni sono diventate sempre più efficienti con la presenza dei motori ibridi pari attualmente a circa il 9% del circolante sul trasporto leggero e al 45% delle nuove immatricolazioni».

Secondo Murano, dunque, «c'è stato un trend virtuoso negli ultimi 20 anni 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 nei trasporti». Ma qual è la strada da seguire? Per il numero uno dell'Unem, «occorre governare questa fase di "interregno" in cui una nuova tecnologia (full electric) non è ancora pronta e una "vecchia" rimane ancora ben solida, concentrandosi su due indirizzi preferenziali: da un lato, l'ammmodernamento del parco con contemporanea riduzione delle vetture in circolazione tramite politiche di investimenti in trasporti collettivi efficienti e basati su carburanti low carbon; dall'altro, investimenti per favorire una penetrazione sempre maggiore di carburanti low carbon in modo da attivare una catena del valore sempre più attrattiva da sviluppare sul trasporto leggero e pesante».

Insomma, la rotta è chiara. Ma, secondo Murano, serve un cambio di passo anche in Europa dove la nuova Commissione non ha concesso le

aperture sperate. «Continueremo a far sentire la nostra voce - assicura -. Lo abbiamo fatto nel corso delle consultazioni sia sul Piano automotive Ue che sul Clean Industrial Deal e insisteremo sui vari tavoli nazionali ed europei». Nei giorni scorsi l'Unem con Ngv, Federauto e Confartigianato, tutte riunite nell'Osservatorio per la transizione dei trasporti, ha presentato a Bruxelles un position paper per elaborare delle proposte capaci di generare effetti immediati per la decarbonizzazione del settore. «La recente dilazione delle multe ai produttori non è la soluzione del problema - chiosa -, ma è necessario un approccio più concreto alla neutralità tecnologica che sviluppi soluzioni in grado di decarbonizzare senza deindustrializzare il settore. Su questo sembrano essere d'accordo anche gli europarlamentari italiani che abbiamo incontrato a Bruxelles, inclusi quelli dell'opposizione».

—Ce.Do.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 14%