

ACI: 75a Conferenza del Traffico e della Circolazione

30.11.2021

Presentato lo studio della Fondazione Filippo Caracciolo che richiama l'attenzione politica sulle tante variabili dei processi di decarbonizzazione

"La transizione energetica della mobilità deve essere ecorazionale, quindi sostenibile in chiave ecologica, economica e sociale". Lo ha affermato il presidente dell'Automobile Club d'Italia, **Angelo Sticchi Damiani**, aprendo oggi a Roma i lavori della **75a Conferenza del Traffico e della Circolazione**. Il confronto istituzionale organizzato dall'ACI, al quale è intervenuto anche il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, è stato stimolato dai dati dello **studio della Fondazione Filippo Caracciolo**, intitolato "**Per una transizione ecorazionale della mobilità automobilistica italiana**".

Il documento è finalizzato a richiamare l'attenzione politica sulle molteplici variabili dei processi evolutivi in atto, in particolare sull'interazione delle azioni adottate e sugli effetti inquinanti ed ambientali correlati alle possibili scelte di decarbonizzazione. Tra i tanti spunti offerti dallo studio, ha registrato grande interesse il confronto delle emissioni di CO2 tra auto a benzina, a metano, ibride ed elettriche, calcolate non soltanto in fase di uso, ma tenendo conto dell'intero ciclo di vita dei veicoli e dei carburanti necessari a muoverli. Allo scarico, una utilitaria elettrica fa registrare emissioni nulle di CO2 al km, mentre una analoga a benzina produce almeno 0,124 kg di CO2 al km contro 0,103 kg di una a metano e 0,113 kg di una ibrida. Analizzando invece il totale delle emissioni per produrre la stessa vettura ed alimentarla per 75.000 chilometri, il gap si riduce notevolmente: quella a benzina comporta emissioni complessive di 15,1 tonnellate di CO2, staccando per meno di 3 tonnellate quella elettrica (12,2 t) e seguita a breve distanza dall'ibrida (13,8 t) e da quella a metano (13,1).

L'analisi dell'ACI evidenzia anche che le emissioni complessive di CO2 generate dalla produzione, dall'alimentazione e dall'uso di un'elettrica di alta gamma superano notevolmente quelle di un'utilitaria a benzina: 1.646 kg di CO2 contro 1.205 per una percorrenza di 8.500 chilometri. La ricerca della Fondazione Caracciolo individua la priorità di intervento nello svecchiamento del parco circolante italiano: il 60% delle auto in Italia ha più di dieci anni e 1 su 5 è addirittura ultraventennale. Monitorando il Pm10 e le altre emissioni inquinanti, i mezzi più vecchi impattano sull'ambiente fino a 30 volte più di quelli moderni, oltre ad essere molto più insicuri.

Le politiche di facilitazione all'acquisto di veicoli non possono quindi prescindere dalla loro sostituzione: l'acquisto incentivato, senza rottamazione, di 20.000 auto elettriche nuove rispetto ad altrettante Euro6 permette un risparmio di appena 850 kg annui di Pm10, mentre l'avvicendamento di 20.000 veicoli Euro1 con moderni Euro6 comporta un taglio di 23.000 kg di emissioni inquinanti ogni anno. Ecco perché è fondamentale che gli incentivi continuino ad estendersi anche alle più moderne auto usate, favorendo la rottamazione dei 12 milioni di Euro0 fino a Euro3.

Analizzando infine l'impatto ambientale della produzione di energia elettrica con cui muovere le auto a batteria, la Fondazione Caracciolo sottolinea come oggi solo il 39% derivi da fonti rinnovabili, dopo venti anni di continui investimenti strutturali. Per rispettare gli obiettivi definiti a livello internazionale, la produzione da fonti rinnovabili dovrebbe raddoppiare in soli 9 anni. Focalizzando più da vicino l'impatto dello sviluppo della mobilità elettrica sul sistema di approvvigionamento energetico, lo studio dell'ACI accende per la prima volta i riflettori su un fattore chiave nelle future scelte politiche: non riuscendo a soddisfare l'intera domanda energetica con le fonti rinnovabili, il surplus di energia necessario a muovere le tante auto elettriche di domani rischia di essere soddisfatto con il ricorso ai combustibili fossili a maggior impatto ambientale.

"Lo sviluppo della mobilità elettrica è fuori discussione – ha dichiarato Angelo Sticchi Damiani – ma le politiche che devono incentivare e regolare tale sviluppo non possono prescindere dalla valutazione e dalla misurazione dei costi e dei benefici di tutte le tecnologie disponibili ed implementabili, dai biocarburanti avanzati all'idrogeno, stimolando di pari passo il servizio di trasporto pubblico plurimodale".