

26.07.2023

I trasporti nel nuovo PNIEC: le considerazioni di Unem

FRANCO DEL MANSO (UFFICIO RAPPORTI INTERNAZIONALI AMBIENTALI E TECNICI – UNEM)



L'obiettivo dell'aggiornamento del PNIEC è quello di delineare uno scenario al 2030 coerente con i target ambientali più severi derivanti dagli obiettivi del Green Deal comunitario e del conseguente pacchetto "FF55", con nuovi vincoli emissivi anche per i trasporti. Già nel 2021-22 RSE ha elaborato uno scenario al 2030 su come avrebbe dovuto evolvere il quadro energetico nazionale per rispondere ai target di riduzione delle emissioni climalteranti fissati dal Pacchetto "FF55". Tuttavia, lo scenario RSE, così come il PNIEC 2019, limitano ampiamente le potenzialità dei carburanti liquidi e gassosi low carbon (LCF) al raggiungimento dei nuovi obiettivi, in particolare per il trasporto stradale che molto difficilmente riuscirà ad essere decarbonizzato al livello richiesto dall'UE senza il loro apporto.

Nell'elaborazione del nuovo PNIEC è finalmente maturata tale consapevolezza col risultato che i LCF sono stati maggiormente valorizzati rispetto a quanto indicato sia nel PNIEC del 2019 che negli scenari RSE. I consumi attesi di Low Carbon Fuels, infatti, sono ora abbastanza in linea con i nostri recenti scenari anche se, a nostro avviso, risultato ancora sottostimati rispetto alle reali potenzialità di sviluppo che questi hanno.

Nello scenario unem al 2030 per il settore dei trasporti, sempre in piena coerenza con gli obiettivi ambientali del "FF55", riteniamo che la quota di LCF, liquidi e gassosi, possa contribuire a soddisfare la domanda di energia nel settore dei trasporti per quasi 5 milioni di Tep, prevedendo contestualmente una più ridotta e realistica penetrazione dei veicoli elettrici.

Infatti, il PNIEC 2019 prevedeva al 2030 un parco di auto elettrificate e pari a 6,2 milioni di unità con un trend di crescita che stabiliva circa 800.000 unità già nel 2022 che poi salivano a circa 1,8 milioni al 2025. Il nuovo PNIEC, pur riconoscendo che la precedente edizione per i settori non ETS aveva fissato target notevolmente sfidanti in relazione alle effettive possibilità di conseguirli, commette però lo stesso errore prevedendo 6,6 milioni di auto elettrificate di cui almeno 4 milioni di elettriche pure (BEV).

La realtà di oggi mostra numeri completamente diversi visto che attualmente abbiamo un parco di veicoli elettrificati circolanti non superiore alle 300.000 unità e con livelli di immatricolazione e tassi di crescita del

tutto incompatibili sia con il target di 6,2 milioni di unità del vecchio PNIEC sia, a maggior ragione, con il target attuale di 6,6 milioni da realizzare addirittura in un periodo più breve di 4 anni.

Oltre ad aver ipotizzato una crescita del numero di auto elettriche ed elettrificate a valori alquanto improbabili, il nuovo PNIEC presenta un'altra contraddizione nella stima dei consumi di elettricità nei trasporti stradali, ipotizzati a valori difficilmente tragguardabili.

Nel PNIEC 2023 si ipotizzano infatti 963 Ktep di consumi di energia elettrica rinnovabile nel trasporto stradale al 2030 mentre si indicano 13 Ktep al 2021. Considerando che sempre nel PNIEC 2023 si ipotizza che al 2030 la produzione di energia elettrica sarà per il 65% da rinnovabile, mentre nel 2021 era rinnovabile al 35%, l'incremento dei consumi di energia elettrica su strada (totale non solo rinnovabile) passa da 40 Ktep a 1.600 Ktep con un aumento di 40 volte. Quindi, poiché nel 2021 c'erano 200.000 auto elettriche ne deriva che nel 2030 ce ne dovrebbero essere 8 milioni.

Un'altra incoerenza del nuovo PNIEC risiede nell'ipotesi di aumento del consumo specifico delle auto a trazione elettrica in quanto 6,4 milioni di auto elettrificate dovrebbero consumare 1.600 Ktep di energia elettrica (18 TWh), corrispondenti ad un consumo specifico di circa 3 TWh/anno per milione di auto elettrificate (quindi non solo BEV) rispetto ad un valore effettivo di 1,6-1,7 TWh/anno per milione di elettrificate. Ci sembra difficile giustificare un aumento così consistente dei consumi specifici delle auto elettriche o elettrificate in relazione ad una sostanziale staticità dello sviluppo tecnologico della mobilità elettrica, ancora immatura sotto diversi aspetti.

In definitiva, la principale considerazione che emerge dalla valutazione degli scenari RSE e PNIEC 2023 sull'evoluzione del settore dei trasporti al 2030 è che si basano su ipotesi di crescita irrealistiche della mobilità elettrica. Tale criticità viene superata nello scenario unem dove si assume una diversa e più realistica diffusione delle auto elettriche/elettrificate che si traduce in un più coerente quantitativo di elettricità consumato dal settore trasporti stradali, bilanciato da un maggior apporto di LCF che crescono fino a 5 Mtep nel 2030. Sarebbe una crescita del tutto compatibile con le nostre previsioni di sviluppo della produzione di LCF avvalorata dalla tendenza attuale, visto che nel 2022 abbiamo superato la quota indicata nella traiettoria di crescita del vecchio PNIEC (12% vs 11%).

Il quantitativo di LCF previsto da unem al 2030 è raggiungibile con il potenziamento della capacità produttiva soprattutto di biocarburanti liquidi, in linea con i progetti programmati a breve termine. Unem prevede 8-9 miliardi di euro di investimenti addizionali per la trasformazione dell'intera filiera, volti a potenziare la capacità produttiva sui biocarburanti avanzati e i recycled carbon fuels, per lo sviluppo dell'idrogeno verde e degli e-fuels con una prospettiva che va anche oltre il 2030, pur nella consapevolezza del forte vincolo dettato dalla normativa comunitaria sui limiti alla CO2 per auto e camion.

Sarà perciò essenziale mettere in campo misure concrete di supporto sia alla produzione, con la progressiva trasformazione delle materie prime lavorate dalle raffinerie da fossili a rinnovabili, sia per lo sviluppo della domanda in tutti i settori del trasporto per favorire la penetrazione dei LCF.

Tuttavia, le recenti aperture verso gli e-fuels e la necessità di fornire soluzioni per la decarbonizzazione anche del parco veicolare esistente nel settore dei trasporti dovrebbero convincere.