

# EFFICIENZA E SOSTENIBILITÀ: BENEFICI...MA ANCHE COSTI

di Lucia Angeloni

Tra il 2020 e il 2030, il valore aggiunto per la nostra economia potrebbe superare i 106 miliardi di euro. Molto è già stato fatto nel settore dei trasporti

**A** dottare politiche volte a promuovere l'efficienza energetica consentirebbe all'Italia notevoli benefici economici, ambientali e sociali. Nello specifico, tra il 2020 e il 2030, il valore aggiunto dell'efficienza energetica alla nostra economia potrebbe superare i 106 miliardi di euro. Anche se in Italia è già stato fatto molto in termini di investimenti, per ogni euro di spesa pubblica in efficienza energetica si potrebbero ottenere 1,5 euro in termini di aumento dell'occupazione, investimenti privati, energia risparmiata e benefici ambientali. I dati sono contenuti nel "Rapporto efficienza energetica 2017", realizzato da Confindustria insieme a Rse ed Enea, nel quale vengono identificate le tecnologie per risparmiare energia di maggior interesse per il Paese e divise per

ambiti. In sostanza, per contenere i consumi energetici, a cui dovranno contribuire tutti i principali settori, occorrerà puntare sull'utilizzo di tecnologie sempre più efficienti. Efficienza energetica può significare anche sostenibilità. A questo percorso non può sottrarsi il settore dei trasporti che pure molto ha già fatto verso una modalità sempre più sostenibile. Ma una politica dei trasporti capace di incorporare obiettivi impegnativi e consistenti, come quelli di riduzione di consumi energetici e salvaguardia dell'ambiente, pone l'esigenza di proiettarsi su orizzonti di medio o lungo termine per impostare azioni e interventi. I tempi per l'innovazione sono dunque lunghi, tanto che se al 2050 l'obiettivo complessivo di riduzione delle emissioni a livello Ue è tra l'80-95% rispetto al 1990, nei trasporti

la riduzione è stata posta solo al 60%, con un obiettivo intermedio di riduzione al 2030 del 20%.

Nel corso degli anni i consumi e le emissioni specifiche dei trasporti si sono ridotti, soprattutto in relazione ai miglioramenti tecnologici dei veicoli e al miglioramento della qualità dei combustibili. Le emissioni medie dei nuovi veicoli immatricolati, si legge nel rapporto, sono scese dai 185 g/km del 1995 ai 140 g/km del 2008. Rispetto al target di 130 g/km di CO<sub>2</sub> al 2015, i dati indicano la presenza di veicoli mediamente a un livello pari a 123,4 g/km. **Nel nostro Paese molto è già stato fatto in materia di trasporto sostenibile e le tecnologie a carburante alternativo sono molto diffuse.** Secondo l'annuario statistico 2016 dell'Acì si assiste a un avanzamento nella progressiva sostituzione delle autovetture con veicoli meno inquinanti, in particolare Euro 5 o Euro 6. Su un parco circolante complessivo di 49,1 milioni di veicoli (di cui 37,3 autovetture), la somma dei sistemi ibridi bi-fuel, benzina/GPL e benzina/metano, ha raggiunto



## VALORI DI EMISSIONE MEDIA

veicoli Euro 1, Euro 3 ed Euro 6 per benzina e diesel



**Euro 1**  
**CO<sub>2</sub> 190**

Valori medi



**Euro 6**  
**CO<sub>2</sub> 120**

Obiettivo europeo emissione media sul parco veicolare nuovo di ogni produttore



**Euro 3**  
**CO<sub>2</sub> 170**

Valori medi



**Euro 6-Post 2020**  
**CO<sub>2</sub> 95**

Obiettivo europeo emissione media sul parco veicolare nuovi di ogni produttore

quota 3,1 milioni (6,4% del totale). In particolare i veicoli a GPL sono risultati 2,2 milioni, raggiungendo il 4,4% del totale circolante.

I sistemi ibridi basati su due sistemi di propulsione integrati (motore elettrico e termico) e i veicoli elettrici rappresentano invece una quota ancora minoritaria del parco circolante. In Italia nel 2016 sono state vendute - al pari del 2015 - circa 1400 auto elettriche, in

controtendenza con il mercato mondiale che invece osserva decisi incrementi. Secondo il rapporto, però, l'applicazione delle tecnologie per la mobilità che utilizzano i combustibili alternativi non è attualmente generalizzabile, richiede tempi lunghi di sostituzione tecnologica e, in diversi casi, interventi infrastrutturali di base (impianti di produzione e stoccaggio e reti di

distribuzione e di alimentazione). In attesa quindi di promettenti sviluppi sul lato di combustibili più puliti e di motorizzazioni elettriche, il Centro Studi di Confindustria suggerisce quindi puntare sul ricambio del parco circolante con veicoli Euro 6, veicoli a GPL, metano, GNL e veicoli ibridi per abbattere la CO<sub>2</sub> e gli altri inquinanti nei trasporti con effetti immediati.

### EMISSIONI DI GAS SERRA PER CATEGORIA VEICOLARE, ALIMENTAZIONE E AMBITO DI PERCORRENZA

Veicoli commerciali <sup>1</sup>	CO <sub>2</sub>				
	1990	2011	2012	2013	2014
leggeri Benzina	1.674,10	737,60	725,90	675,80	658,80
leggeri Gasolio	7.812,00	18.049,90	15.643,90	13.746,70	14.072,10
pesanti Benzina	31,9	0,70	0,80	0,80	0,80
pesanti Gasolio	22.842,90	20.506,30	19.507,30	18.600,20	18.725,30

<sup>1</sup> Numeri espressi in gigagrammi in CO<sub>2</sub> equivalente