

# AUTOTRASPORTO E SOSTENIBILITÀ

## LA PAROLA AL MERCATO



Lunedì 3 Febbraio 2025  
ore 9.00

Presso:  
Fiera Milano, Rho





# Autotrasporto e Sostenibilità

La parola al Mercato

**Gianni Murano**  
*Presidente UNEM*

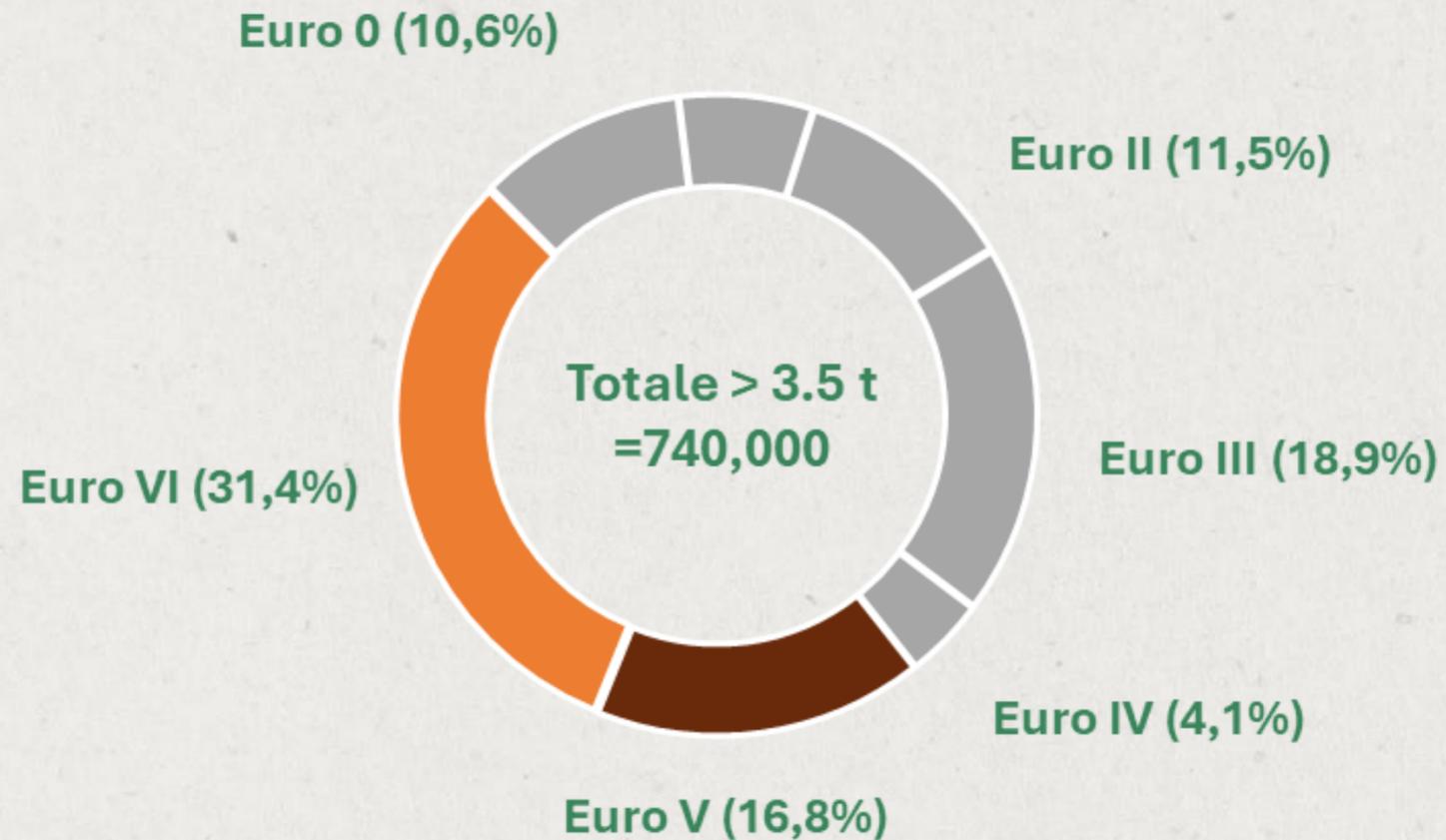
Milano, 3 Febbraio 2025



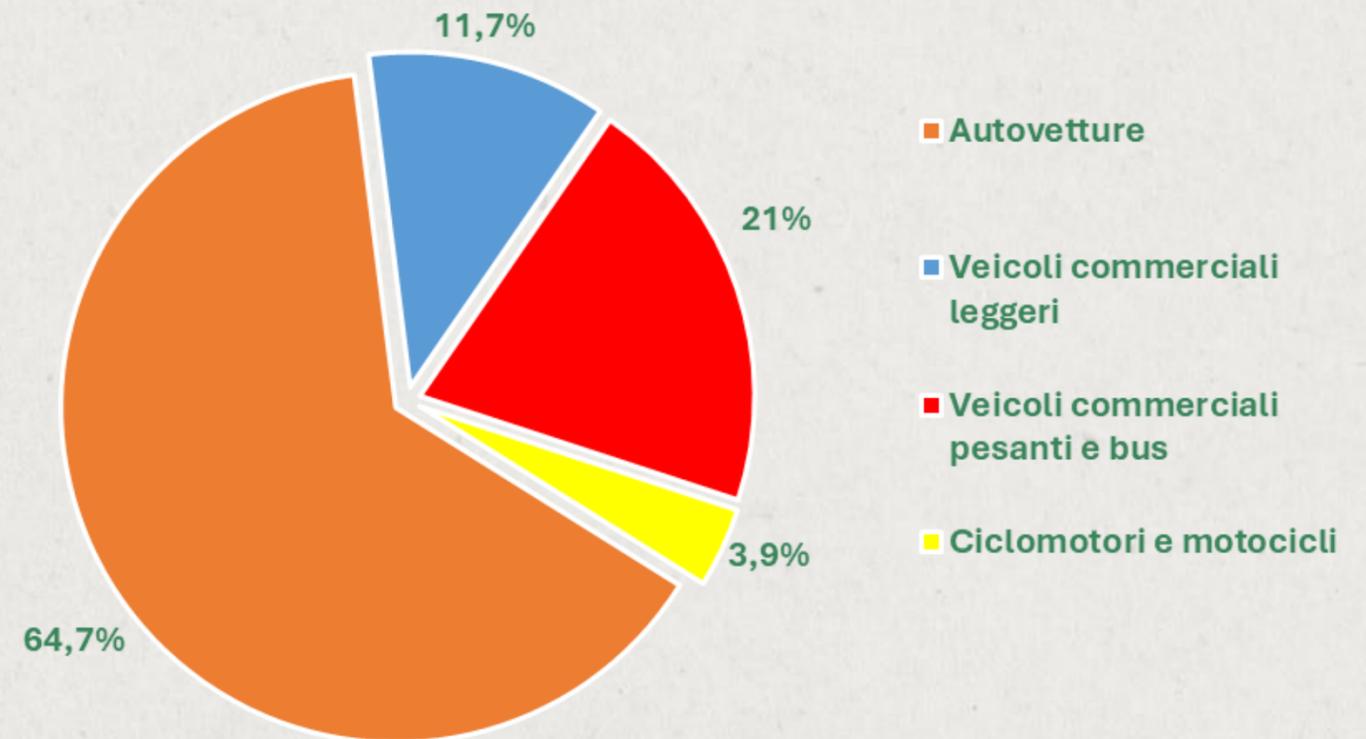


# ITALIA: TRUCK SU STRADA ED EMISSIONI DI CO<sub>2</sub>

Veicoli industriali per classe euro



Emissioni GHG per tipologia di veicoli su strada (peso %) - 2023



Fonte: Rie

- L'età media dei veicoli industriali è di circa 15 anni, il 52% è ante Euro IV
- I veicoli commerciali rappresentano circa il 32% delle emissioni di CO<sub>2</sub> nei trasporti e il 4% delle emissioni nazionali





# LA NORMATIVA EUROPEA RIDUZIONE CO<sub>2</sub> HDV

## Regolamento 2024/1610: obiettivi riduzione CO<sub>2</sub>

|            | 2021          | 2025 | 2030  | 2035  | 2040 |
|------------|---------------|------|-------|-------|------|
| AUTO       | 95 g/km       | -15% | -55%  | -100% |      |
| VAN        | 147 g/km      | -15% | -50%  | -100% |      |
| HEAVY DUTY | 2019 baseline | -15% | -45%  | -65%  | -90% |
| CITY BUS   | 2019 baseline | -15% | -100% |       |      |

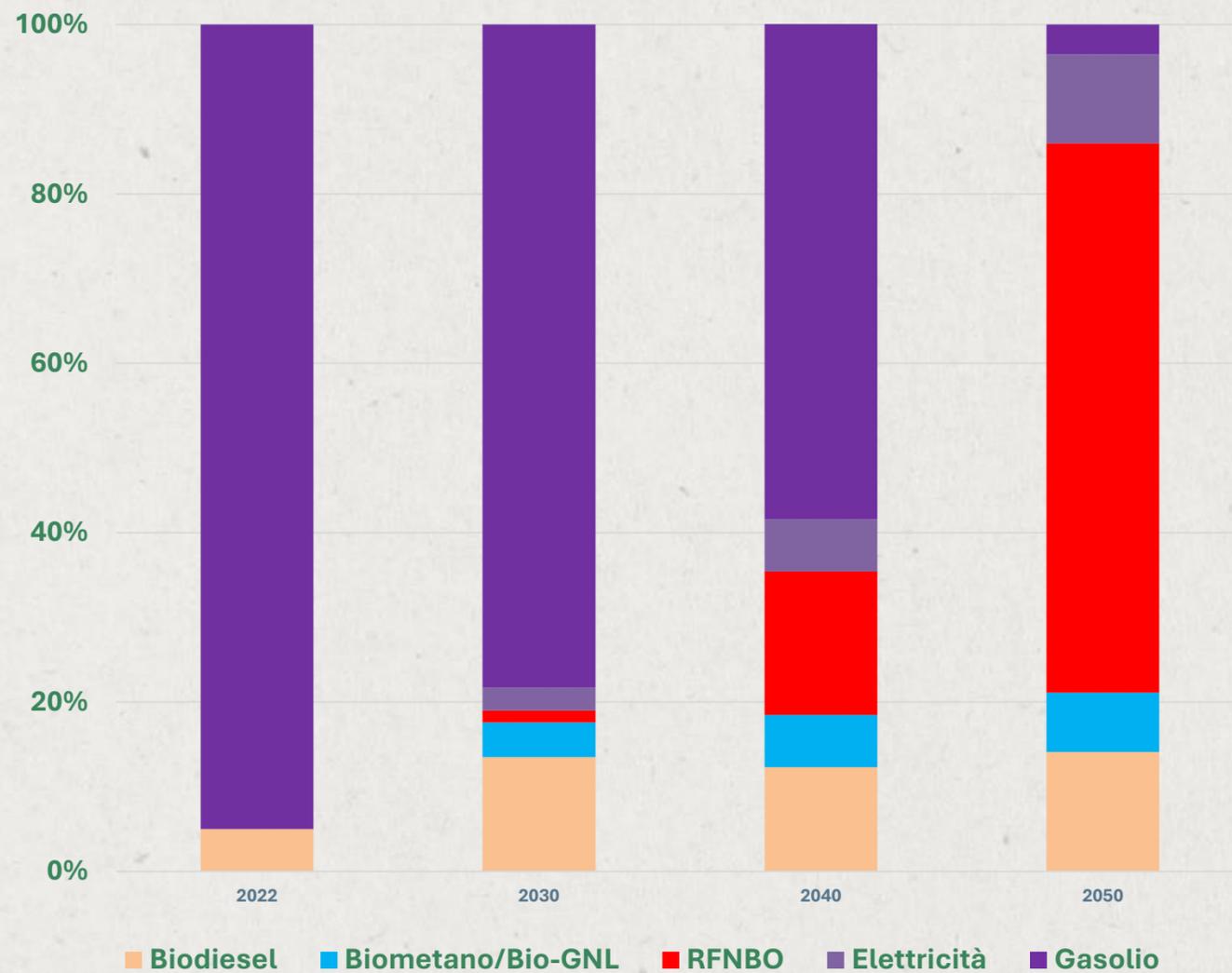
- Il Regolamento UE 2024/1610 introduce limiti di emissione gradualmente inferiori per i nuovi veicoli pesanti al 2040
- L'efficacia e l'impatto del Regolamento saranno riesaminati dalla Commissione nel 2027 (clausola di riesame)
- Prevista la creazione, a partire dal 2027, di un sistema di scambio della CO<sub>2</sub> applicato trasporto su strada (ETS 2):
  - con un «prezzo-cap» di 45 euro/tonn di CO<sub>2</sub>, stimabile aumento di 10 centesimi €/litro per la benzina e di 12 per il diesel
  - con «prezzo-cap» di 100 euro/tonn CO<sub>2</sub>, possibile incremento di circa 27 centesimi €/litro per il diesel e 23 per la benzina
- Direttiva «RED III» (2023/2413) porta il target 2030 sulla quota rinnovabili nei trasporti al 29%
- Regolamento UE 2023/1804 (AFIR) per realizzare infrastrutture atte a sviluppare i combustibili alternativi (energia elettrica e idrogeno) sulle principali strade europee



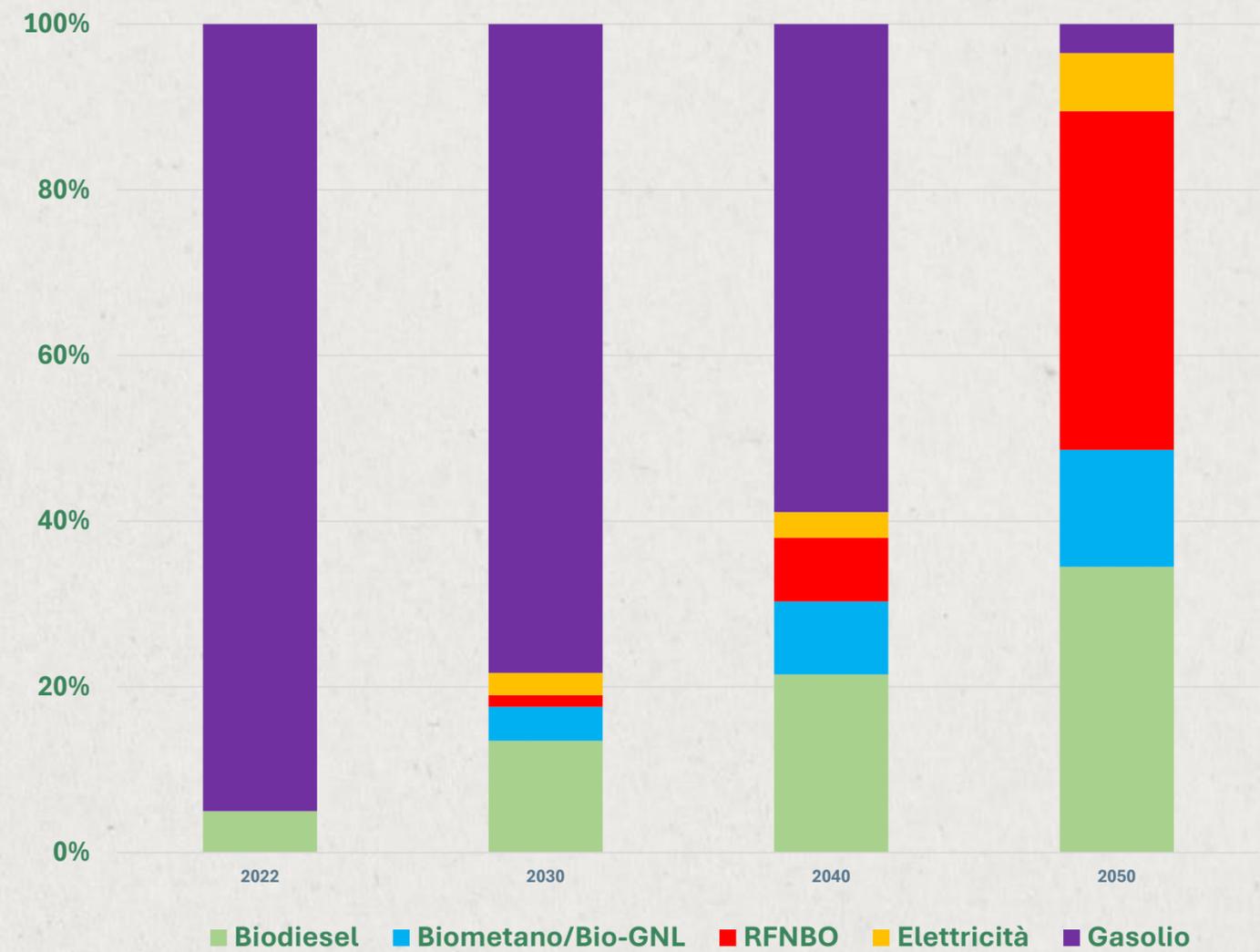


# HDV: DUE SCENARI A CONFRONTO

Scenario base



Scenario multifuel



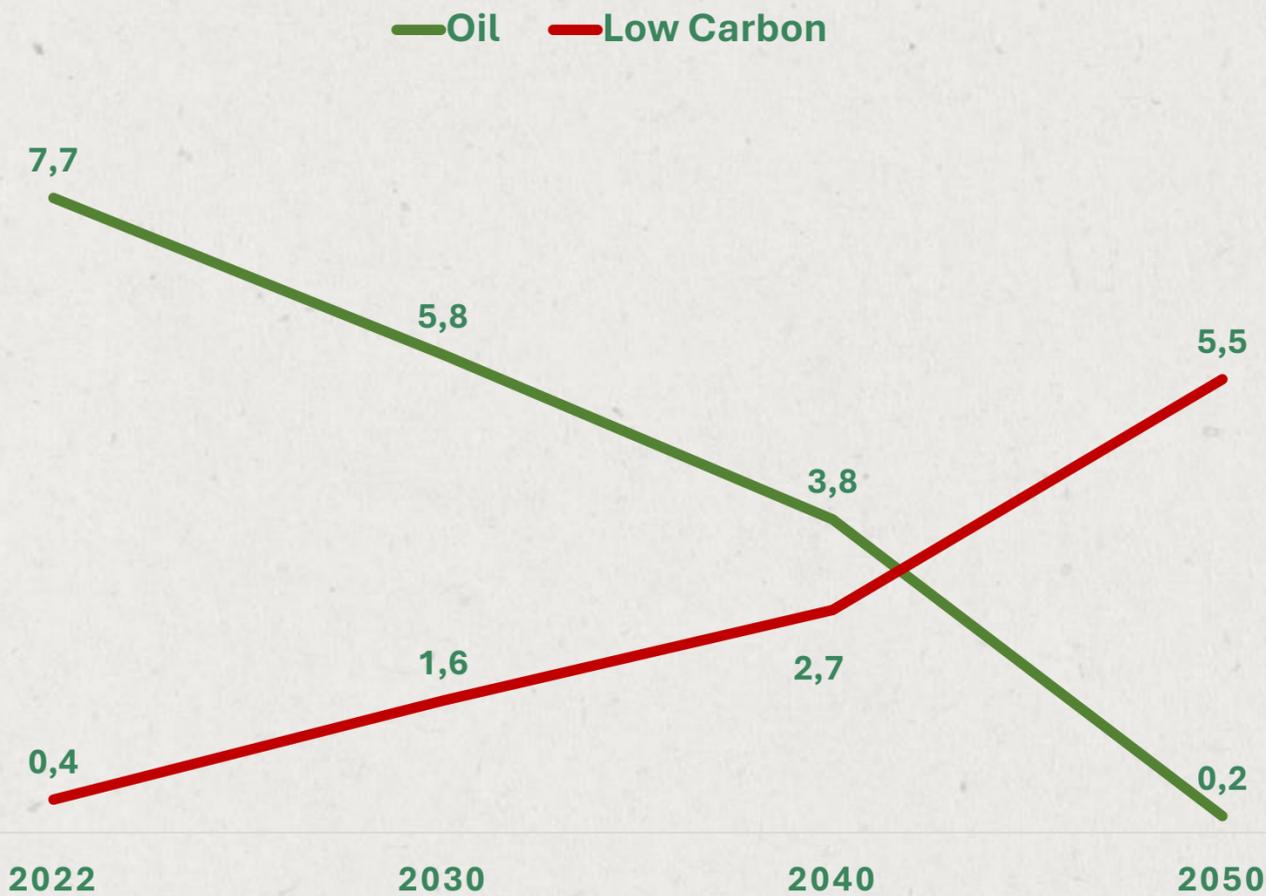
Fonte: Rie





# COME DECARBONIZZARE IL TRASPORTO PESANTE IN ITALIA

Carburanti fossili e bio per HDV (Mtep)



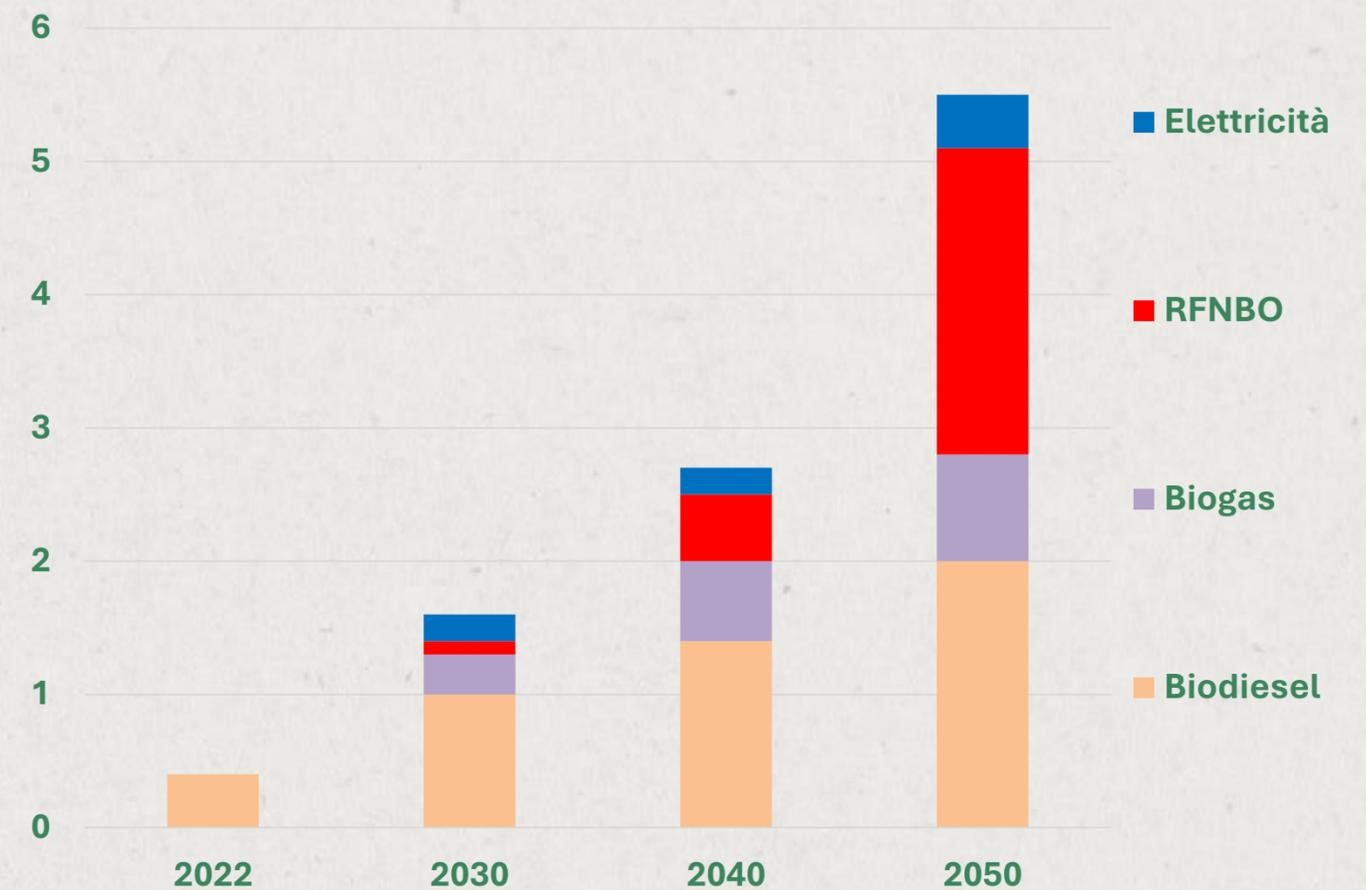
RIDUZIONE CO<sub>2</sub>

-19%

-46%

-91%

I Low Carbon Fuels per HDV (Mtep)



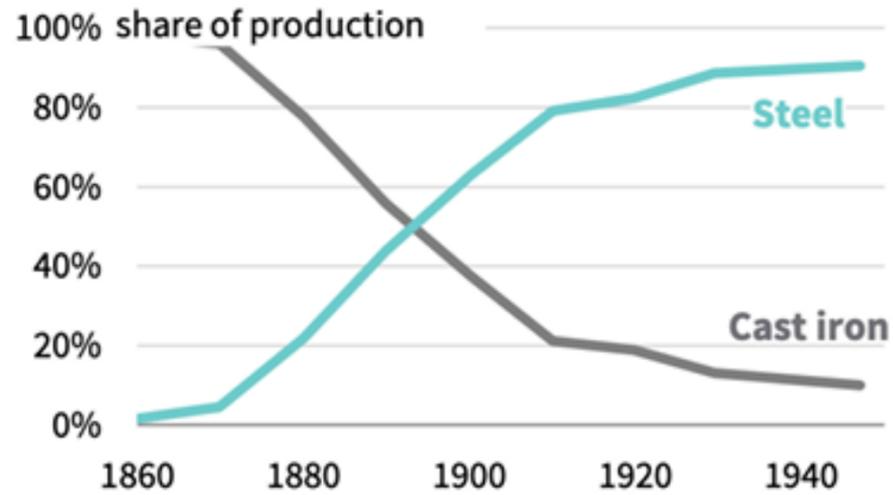
Fonte: Rie



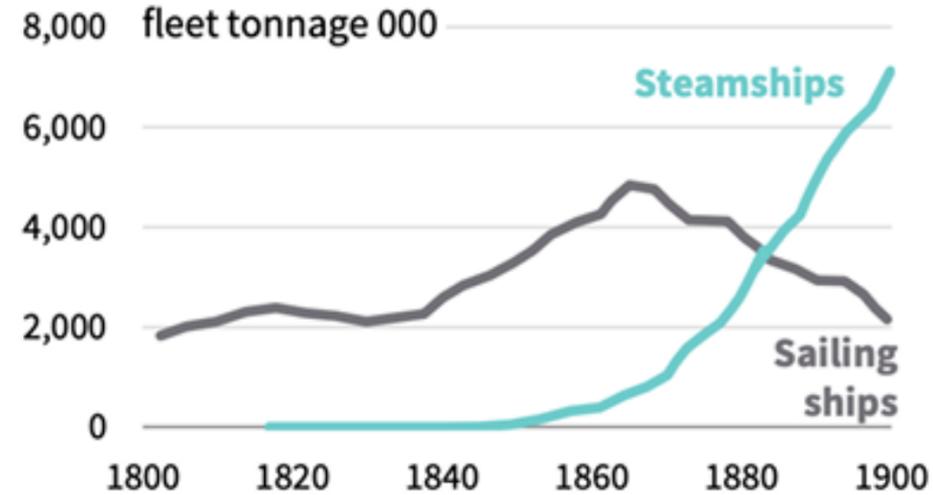


# IL PATTERN DEI CAMBIAMENTI TECNOLOGICI

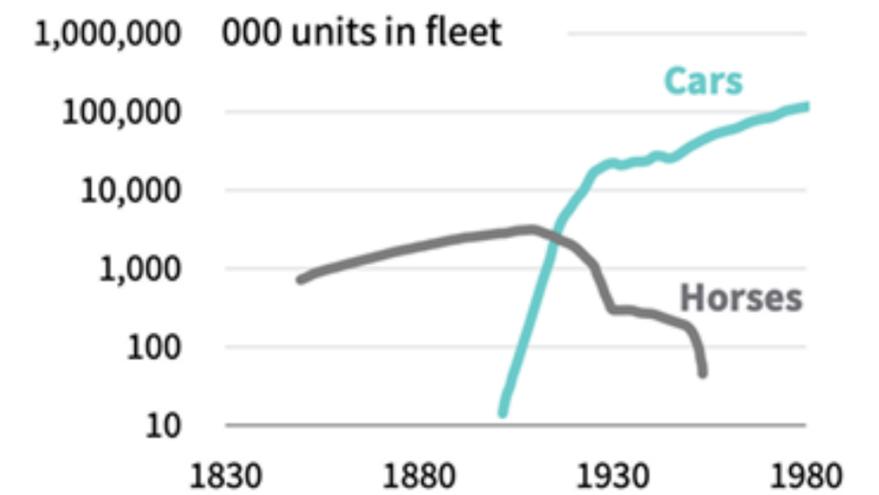
### Industry: Cast iron to steel



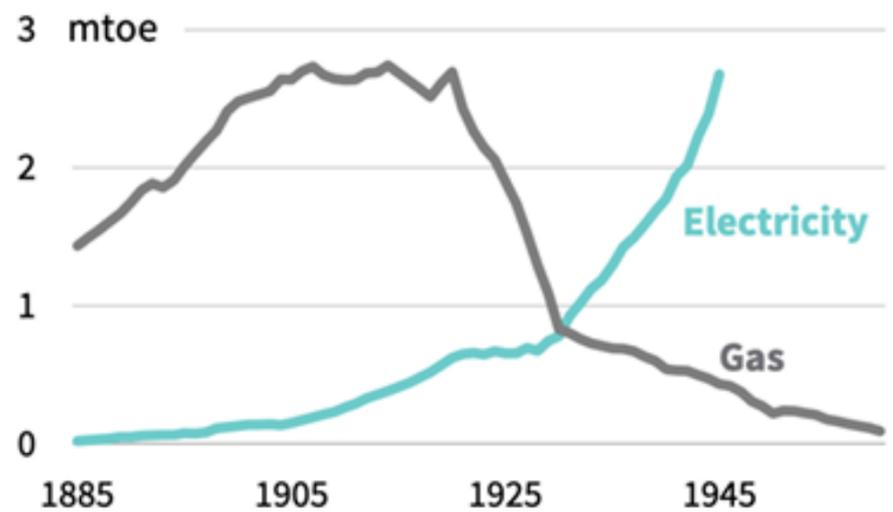
### Ships: Sailing ships to steamships



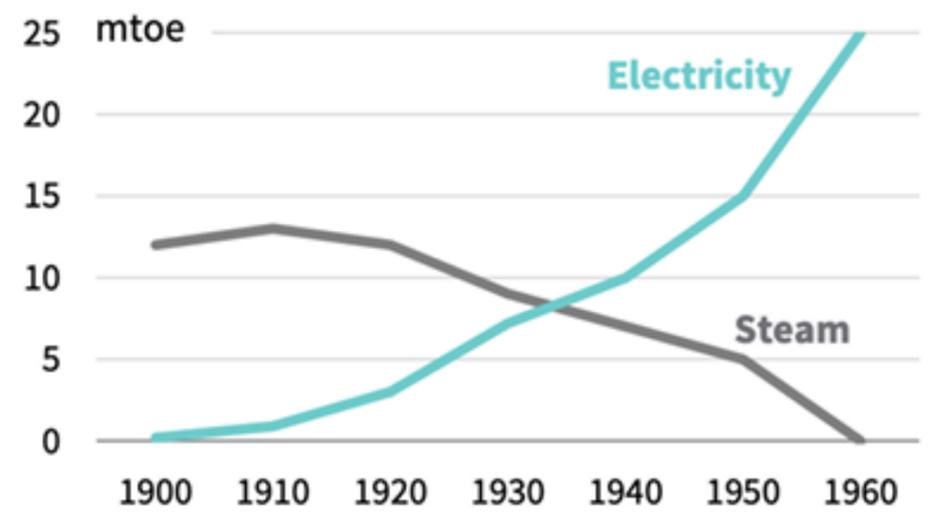
### Land transport: Horses to cars



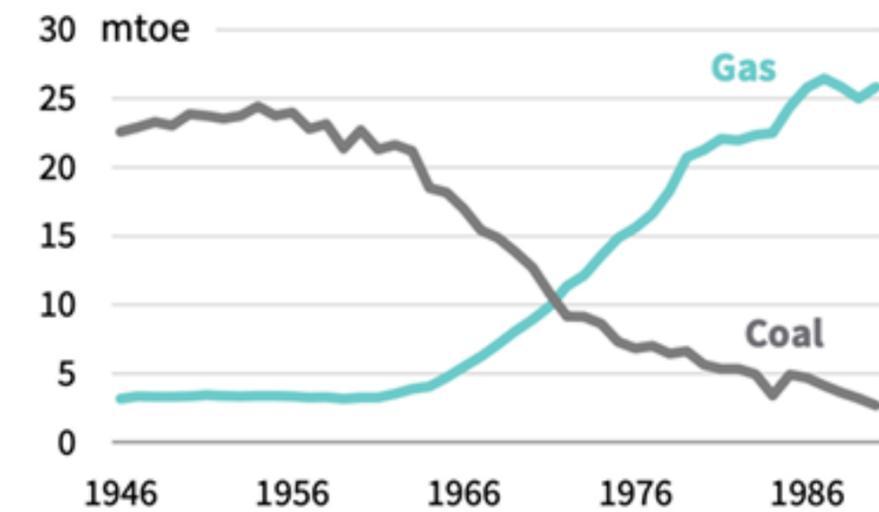
### Lighting: Gas to electricity



### Power: Steam to electricity



### Heat: Coal to gas





# CONCLUSIONI

- La decarbonizzazione del trasporto è in atto ormai da anni ed è **ineludibile, ma procederà più lentamente e con maggiori criticità** rispetto a quanto ipotizzato o auspicato
- **Nello stradale pesante un passaggio al «full electric» appare velleitario**, sia in termini di sostenibilità tecnica che economica. Plausibile solo per determinati tipi di mezzi che operano su corto raggio
- Tutte le opzioni per azzerare il carbonio nei trasporti devono essere mantenute aperte e perseguite dal legislatore europeo in base al principio della neutralità tecnologica. Sarebbe quindi necessaria una **profonda modifica della metodologia di calcolo delle emissioni in senso LCA**
- La diffusione degli RFNBO resta incerta nei tempi, nelle quantità e nei costi; **sbilanciare il settore a favore solo del vettore elettrico e degli RFNBO comporta criticità** nel caso non si raggiungano gli obiettivi
- L'utilizzo dei biocarburanti nei settori del trasporto in cui sono applicabili permetterebbe **economie di scala** necessarie per la decarbonizzazione di settori scarsamente elettrificabili
- **I biocarburanti** sono una soluzione tecnologicamente consolidata e in gran parte disponibile, permettendo una riduzione dei costi della transizione anche grazie alla possibilità di impiegare infrastrutture esistenti. **Necessario assicurare il supporto alla revisione che la Commissione UE in materia di biofuels nel settore HDV nel rispetto dell'art. 18 del Reg. 1610/24/EU**
- Un **quadro favorevole alla conversione di raffinerie in bioraffinerie**: è importante identificare condizioni normative per attirare investimenti in combustibili e prodotti rinnovabili e sbloccare risorse, per sostenere il consolidamento di filiere nazionali di biocarburanti in affiancamento ai tradizionali
- La trasformazione dei trasporti non può prescindere dal riconoscimento del **ruolo strategico della raffinazione** nel garantire la sicurezza energetica del Paese durante la transizione, specie in un contesto di forte instabilità





Grazie per l'attenzione!

