

Risposte alle domande formulate durante l'audizione informale di Transport & Environment Italia in merito al Decreto Legge 1 marzo 2022, n. 17 "Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali"

Domande On. Alberto Zolezzi

1) Su retrofit:

T&E supporta sia le soluzioni di retrofit volte a limitare le emissioni di particolato e NOx (tramite ad esempio l'installazione di dispositivi SCR e filtri antiparticolato sui mezzi più inquinanti), sia il retrofit elettrico, ma condizionato alla garanzia di sicurezza dello stesso.

2) Sulle risorse destinate alla costruzione di nuove autostrade:

Al fine di incentivare la mobilità sostenibile e accessibile per tutti i cittadini, sarebbe utile dirottarli verso servizi per il trasporto collettivo e investimenti per il trasporto ferroviario in quelle zone.

3) Sui biocarburanti come soluzione alla crisi in corso.

L'utilizzo di biocarburanti di prima generazione, prodotti a partire da colture agricole e foraggere, oltre a non essere sostenibili e non risolvere i problemi associati alla qualità dell'aria, non permette all'Italia di eradicare il problema della dipendenza da combustibili fossili né di materie prime importate da paesi esteri. Anzi, l'utilizzo di materie prime derivanti da colture alimentari e foraggere per i biocarburanti sta contribuendo a mettere a rischio la sicurezza alimentare dell'Europa e del mondo. Infatti, l'inflazione associata agli oli vegetali (olio di girasole su tutti), già caratterizzati da trend di prezzi crescenti¹, ha subito un'incredibile impennata dovuta allo scoppio della guerra tra Russia e Ucraina, principali produttori mondiali di tali colture (rappresentando il 50% dell'offerta mondiale di grano). L'utilizzo di tali materie prime per la produzione di biocarburanti da bruciare nella auto europee, in competizione con usi alimentari e agricoli, rappresenta uno dei principali motivi per la crescita dei prezzi di tali materie alimentari e che, nei paesi occidentali si tradurrà in oneri più elevati per le famiglie a basso reddito, mentre per i paesi che in questo momento lottano per fornire sufficiente cibo ai loro cittadini diventerà una questione di mera sopravvivenza.

Sostituire il petrolio con i biocarburanti rischia di spostare il problema altrove, senza porre rimedio alla questione della indipendenza energetica. Sarebbe invece opportuno eliminare, o per lo meno sospendere, l'uso di colture agricole nella produzione di biocarburanti, con l'obiettivo² di alleviare i prezzi di tali beni, anche alla luce degli elevati volumi che i biocarburanti hanno nella domanda di tali colture. In ultimo, va ricordato che la mera sostituzione del carburante con un biocarburante all'interno di un motore a combustione non permette di ridurre il fabbisogno di energia finale del

¹ https://www.barchart.com/futures/quotes/HL*0/interactive-chart

² New Scientist, *Cutting biofuels can help avoid global food shock from Ukraine war*
<https://www.newscientist.com/article/2312151-cutting-biofuels-can-help-avoid-global-food-shock-from-ukraine-war/#ixzz7NY1Y47On>

settore dei trasporti, necessaria oggi più che mai, come invece garantito dalla transizione alla trazione elettrica. Questo è principalmente a causa della minore efficienza della combustione di biocarburanti in un motore endotermico (rendimento del 30% circa) rispetto all'elettrificazione diretta dei veicoli elettrici (rendimento del 77%).

A corredo di quanto detto, ricordiamo che i biocarburanti da coltura non rappresentano una reale opzione per la decarbonizzazione del settore dei trasporti. Come già dimostrato³ da T&E in diverse analisi, tenendo conto delle emissioni associate al cambiamento indiretto dell'uso del suolo per la coltura degli stessi, l'impatto ambientale (e i costi) di tali biocarburanti può arrivare ad essere tre volte superiore rispetto al diesel fossile che dovrebbero sostituire. Inoltre, la coltura intensiva degli stessi, oltre a creare forti tensioni sul mercato agro-alimentare, a scapito delle comunità locali, è tra le principali cause di distruzione di foreste e torbiere ad elevata biodiversità (Sud-est Asiatico, Amazonia, Sud-America, ecc) con incalcolabili danni ambientali ed economici.

I biocarburanti realmente sostenibili e utili ai fini della decarbonizzazione, ovvero quelli prodotti a partire da rifiuti e residui, caratterizzati purtroppo da una limitata disponibilità e che, non essendo scalabile, devono essere utilizzati, in modo esclusivo, in quei settori dove l'elettrificazione diretta non è possibile.

Domanda On. Gianluca Benamati:

Con i prezzi di benzina, diesel e gas ai massimi storici, è oggi più che mai evidente la necessità di affrancare il nostro sistema di trasporti dalla dipendenza dai combustibili fossili per i seguenti motivi prioritari:

- Proteggere famiglie e imprese dalla volatilità dei prezzi del petrolio e dalle catastrofiche conseguenze che queste fluttuazioni hanno sulla nostra economia;
- Porre fine ai finanziamenti dell'Italia e dell'Europa alla guerra in corso. Circa il 13% del petrolio che l'Italia importa ogni anno sta finanziando la spesa militare russa e la tragica invasione dell'Ucraina; ogni anno l'Italia corrisponde alla Russia 4,2 milioni di dollari solo per l'acquisto di petrolio per le nostre auto⁴.
- Proteggere clima, ambiente e la competitività dell'automotive italiano, che rischia di sopperire in mancanza di innovazione e urgente riconversione industriale per stare al passo con la trasformazione epocale del settore che sta avvenendo a livello globale.

³Transport & Environment: *Globiom: the basis for biofuel policy post-2020*

https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_0.pdf

⁴ Transport & Environment, *How russian oil flows to Europe*

https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/03/20220303_russian_oil_in_the_EU.pdf

Accelerare la diffusione della mobilità elettrica, tre volte più efficiente di quella tradizionale, per fare in modo che grazie agli effetti di scala la parità di costo d'acquisto sia raggiunta al più presto, **rendendo l'auto a batteria accessibile a tutti, deve essere la priorità di tutti i governi europei per garantire la sicurezza energetica, proteggere famiglie e imprese e smettere di finanziare la guerra in corso.**

Al contrario, **continuando ad incentivare l'auto endotermica, il governo non fa altro che spingere i consumatori verso una tecnologia che li espone al rischio legato alla volatilità dei prezzi dei combustibili fossili**, posticipando ulteriormente il raggiungimento della parità di costo di produzione tra auto elettrica e auto a motore.

Un recente esempio lampante in questo senso è rappresentato dalla mobilità a gas, incentivata dal governo come sostenibile ed economica, ma che ha di fatto esposto sin dal mese di Ottobre i possessori di auto a metano a prezzi imprevedibili e di gran lunga più elevati di quelli preventivati, esponendoli a gravi difficoltà. Lo stesso vale per i sussidi al GNL nell'autotrasporto, che oggi hanno messo il governo nella condizione di dover stanziare ulteriori €25milioni (art.6 del presente Decreto) di soldi pubblici (in aggiunta ai fondi già spesi per incentivare l'acquisto di camion a GNL) per poter calmierare il costo del carburante.

Come dimostrato dal [recente studio di Bloomberg](#), la parità di costo di produzione tra auto tradizionali e auto elettriche (al netto di ogni incentivo), può essere raggiunta tra il 2025 e il 2027 per tutti i segmenti di mercato europeo, se le giuste politiche di stimolo a domanda e offerta vengono implementate. Fino ad allora il governo può e deve intervenire con incentivi mirati e destinati solo alle auto elettriche a batteria, per permettere di calmierare il prezzo d'acquisto iniziale, insieme ad urgenti investimenti *ad hoc* per favorire l'installazione di colonnine di ricarica pubbliche e private sul territorio nazionale.

Il governo dovrebbe inoltre, contemporaneamente intervenire con misure urgenti atte a promuovere la diminuzione dell'uso dell'auto privata, a favore di mezzi di spostamento più puliti ed economici come l'utilizzo del trasporto pubblico, e della (gratuita) mobilità attiva (ciclistica e pedonale), e per ridurre nell'immediato le nostre importazioni di petrolio russo.

Roma, 15 Marzo 2022

Per maggiori informazioni contattare:

Veronica Aneris, Direttrice T&E Italia veronica.aneris@transportenvironment.org

Carlo Tritto, Policy Officer T&E Italia carlo.tritto@transportenvironment.org