

# Mobilità sostenibile, a quando?

*La transizione energetica pone in modo particolare il mondo logistico e dell'autotrazione di fronte al problema di come sostituire le fonti fossili.*

di **Fabio Massi**



Percorso di lettura:

[www.largoconsumo.info/Trasporti](http://www.largoconsumo.info/Trasporti)

**E**ntro il 2050 l'Ue configura un'Europa a impatto climatico zero, con una mobilità completamente sostenibile e le fonti inquinanti di origine fossile del tutto abbandonate. Ma in questi trent'anni che ci separano da una previsione così ambiziosa e, si spera, realizzabile, quali sono le strategie energetiche da seguire? Quali sono i combustibili ancora da utilizzare e quali quelli da sviluppare? In poche parole, come sarà la transizione energetica che abbiamo già iniziato a percorrere? L'Italia ha provato a delineare il proprio percorso con il "Piano nazionale integrato per l'energia e il clima" (Pniec), attraverso cui intende dare attuazione a una visione di ampia trasformazione dell'economia, che sia più rispettosa delle persone e dell'ambiente. Il Pniec è strutturato in cinque linee di intervento integrate tra di loro: decarbonizzazione, efficienza energetica, sicurezza energetica, dimensione del mercato interno dell'energia e ricerca, innovazione e competitività.

«La nostra stella polare – afferma **Dario Soria**, direttore generale di **Assocostieri** – è sicuramente il "Piano nazionale integrato per l'energia e il clima" e, come associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica, abbiamo cercato di contribuire presentando al Ministero dello Sviluppo economico alcune proposte soprattutto nell'ambito della competitività. Nel passaggio a una mobilità sostenibile, abbiamo immaginato un modello che io definisco "due più due": in termini di prospettiva è necessaria un'attenzione per l'ambiente e per il sociale,

mentre dal punto di vista della strategia macroeconomica non si devono penalizzare né i produttori di automobili né i consumatori. Tradotto in politica concreta significa evitare provvedimenti non ben ponderati di carbon tax o di aumenti di accise e stimolare comportamenti culturalmente incentivanti attraverso meccanismi come l'ecobonus, per esempio, però declinato in maniera tecnologicamente neutrale su tutti i combustibili, senza preconcetti ideologici».

Per raggiungere gli obiettivi del

**“ Non si devono penalizzare né i produttori di automobili né i consumatori ”**

Pniec, come il 30% di quota energia dalle fonti rinnovabili al 2030, in effetti, non è pensabile puntare su una sola soluzione, ma occorre adottare un ventaglio di strumenti, a cominciare dall'utilizzo di tutti i combustibili cosiddetti "alternativi".

Ne è convinto anche **Natalino Mori**, vicepresidente **Fai-Confrtrasporto**, che spiega: «Oggi abbiamo l'esigenza di tenere una posizione neutrale in termini

energetici, dobbiamo smetterla di generare una contrapposizione tra opzioni energetiche non basata sulla maturità tecnologica o sul contributo scientifico, tantomeno sull'effettiva produzione di emissioni. Noi trasportatori abbiamo bisogno di scelte politiche certe e di lungo termine in grado di risolvere i grossi problemi di questo Paese, che riguardano soprattutto le infrastrutture, la fiscalità, i controlli sull'illegalità».

Secondo **Giuseppe Gatti**, presidente di **Grandi Reti**, molte volte si tende a credere che la transizione energetica sia dietro l'angolo, ma se si prendono in considerazione gli studi più autorevoli come, ad esempio, l'outlook dell'Agenzia internazionale dell'energia (**Aie**), vediamo che la previsione della quota di utilizzo del petrolio al 2040 scenderà appena dall'attuale 33% al 31%: «Questo vuol dire che l'abbandono delle fonti fossili è un passaggio estremamente difficile e lungo, che presuppone la messa in campo di una larga varietà di strumenti senza però ignorare tutta la filiera petrolifera dal dibattito pubblico. Non è che l'industria della raffinazione può scomparire dall'oggi al domani, ma continuerà a rimanere assolutamente indispensabile ancora per diverso tempo. A mio avviso, l'azione di decarbonizzazione andrebbe rimodulata nel suo complesso, le fonti fossili oggi non sono così facilmente eliminabili».

Tra le fonti fossili c'è anche il metano, il cui maggiore pregio è quello di essere meno inquinante rispetto agli altri combustibili. Ma non solo. «Oggi la grande missione del metano nella transizione energetica è quella di poterci introdurre al biometano – spiega **Giuseppe Fedele**, vicepresidente di **Federmetano** –, una fonte decisamente democratica perché può essere prodotta in qualsiasi parte del mondo indipendentemente se si ha a disposizione un pozzo di petrolio o di metano. È un combustibile che in termini di emissioni regge tranquillamente il confronto con l'elettrico, oggi considerato l'unica vera speranza per la decarbonizzazione, anche se attualmente evidenzia un'infrastruttura ancora troppo poco diffusa e soprattutto una tecnologia troppo costosa: è difficile convincere gli italiani ad acquistare una macchina che costa di più, che ha difficoltà a essere ricaricata e che ha limitazioni in termini di autonomia». ■

