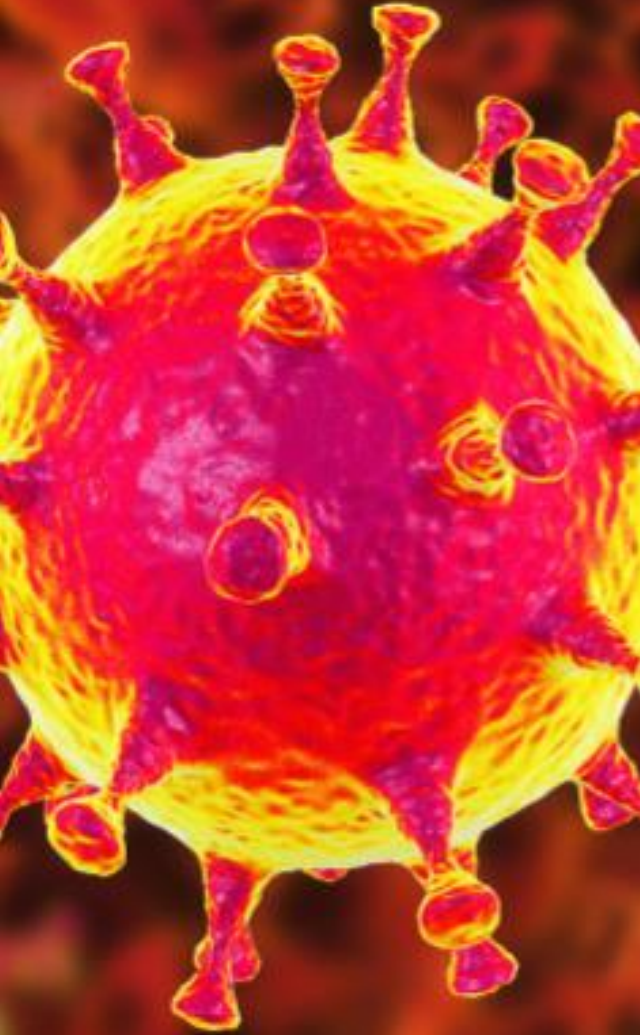


**GLI EFFETTI DEL
LOCKDOWN SULLE
EMISSIONI DI CO₂
IN ITALIA:**

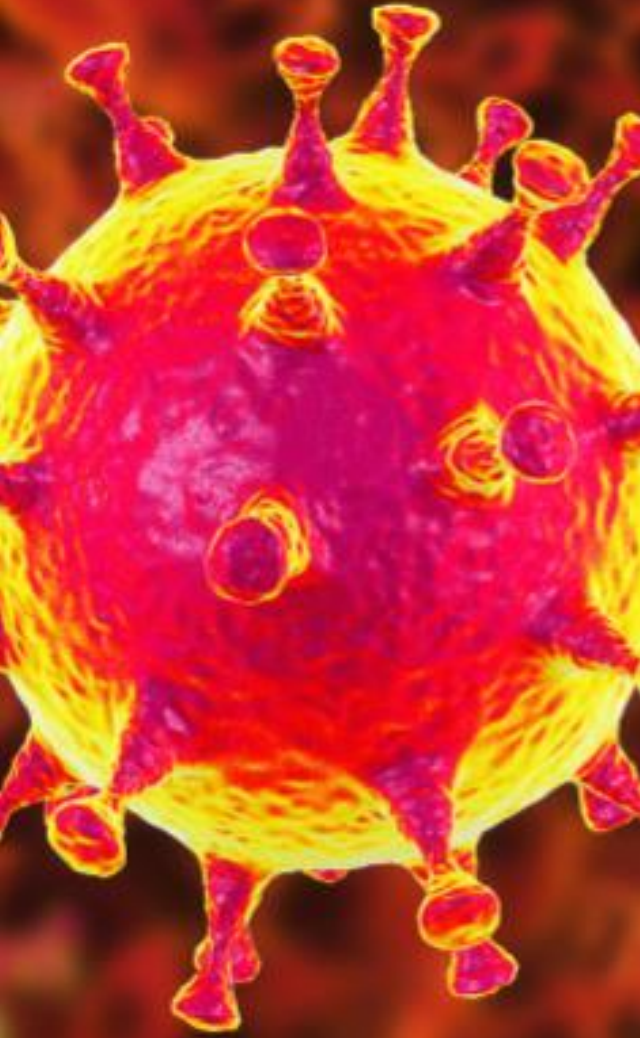
**UNA PRIMA ANALISI
CONGIUNTURALE**

Dossier a cura di Italy for Climate
aprile 2020

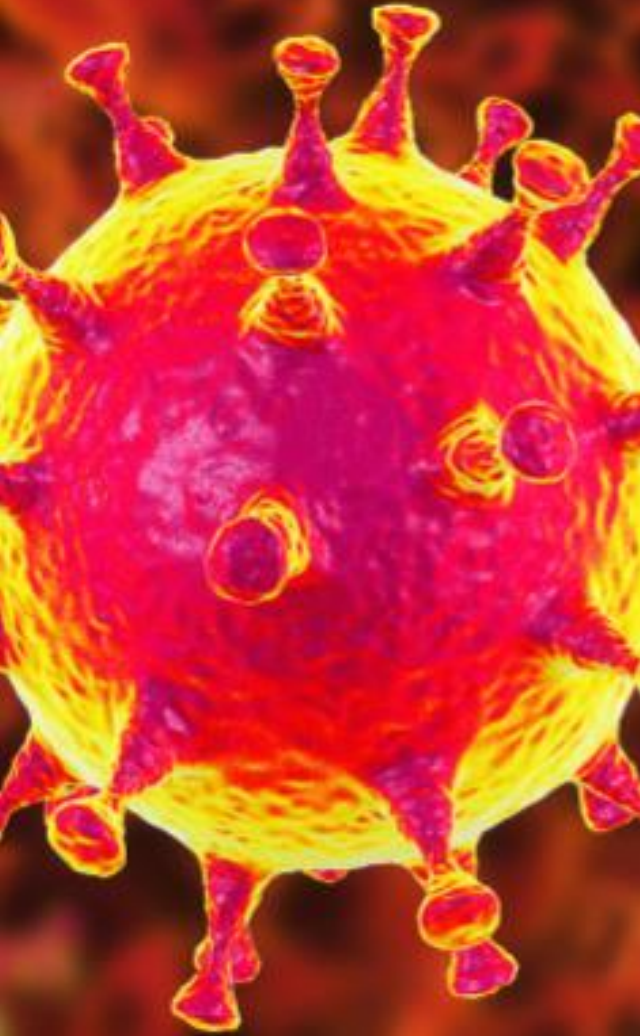
KEY MESSAGES



- ❖ L'elaborazione di Italy for Climate dei dati sulle emissioni di marzo ed aprile 2020 restituisce una idea dell'impatto delle misure messe in atto per contrastare la pandemia. Nel mese di **marzo** abbiamo stimato un **calo delle emissioni di CO₂ da combustibili fossili di circa 17%** rispetto allo stesso mese del 2019, pari a circa **5,7 milioni di tonnellate di CO₂ in meno**. La riduzione delle emissioni ha colpito in modo particolare i prodotti petroliferi e, in particolare il **comparto dei trasporti**: si stima per quest'ultimo un calo delle emissioni di oltre il 46%, contro il -10% dei consumi elettrici e circa il -5% del gas naturale.
- ❖ Il mese di marzo è una finestra temporale "ibrida", in cui le misure restrittive si sono attivate gradualmente, arrivando al vero e proprio lockdown solo con l'entrata in vigore del Dpcm del 22 marzo. L'analisi congiunturale delle **prime settimane di aprile 2020** fornisce un quadro più realistico dell'impatto "a regime" delle misure di restrizione, con una **riduzione delle emissioni del 23%** per l'energia elettrica, del **26%** per il gas e del **50%** per i prodotti petroliferi (valore che sale al 70% guardando solo al comparto trasporti).



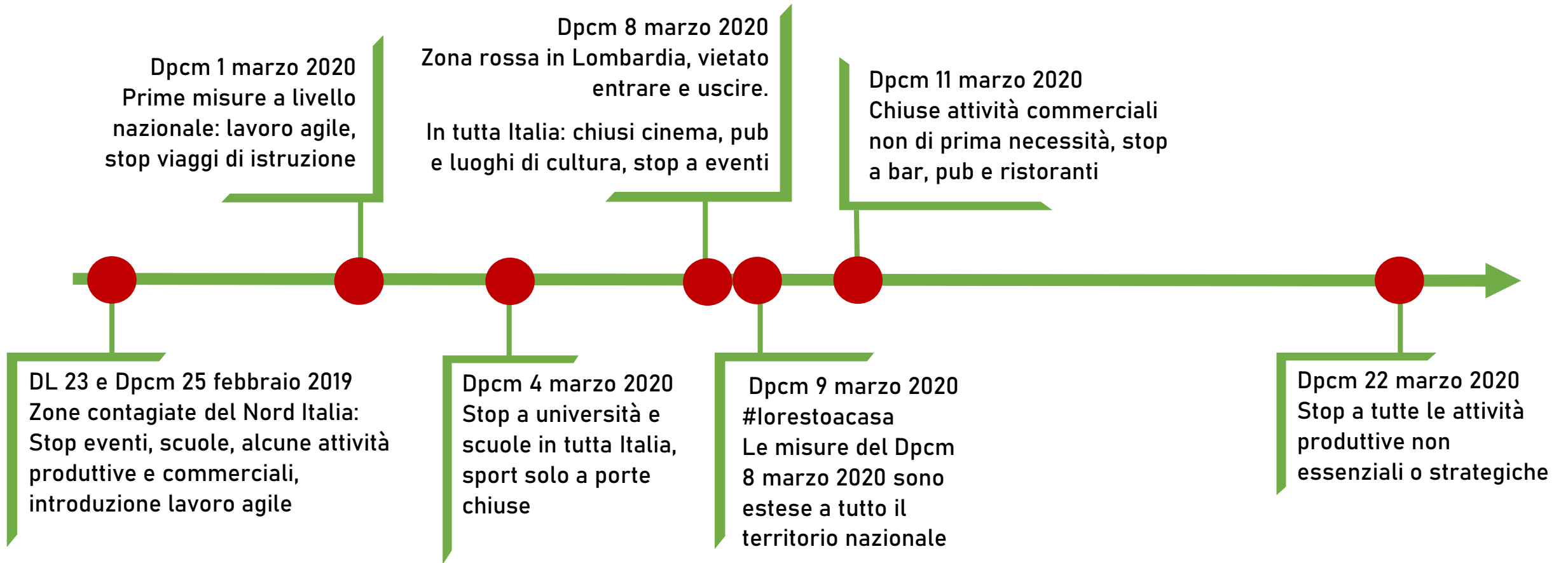
- ❖ Solo nei mesi di marzo e aprile 2020 prevediamo oltre 20 milioni di tonnellate di CO₂ in meno rispetto all'anno precedente. Nella fase di piena operatività delle misure di restrizione, la riduzione delle emissioni può essere stimata attorno al 35%. Eppure gli effetti di questa crisi potrebbero in realtà allontanarci agli obiettivi di Parigi di stabilizzazione del clima, per almeno due ordini di ragioni: non si tratta di riduzioni dovute a interventi strutturali favorevoli nei processi di produzione e consumo; dopo la crisi si potrebbe cedere alla tentazione di puntare su misure in favore di attività e processi ambientalmente inefficienti e ad alta intensità carbonica.
- ❖ L'analisi degli effetti delle crisi economiche dei decenni precedenti mostra sempre come, a seguito di una crisi economica, la successiva fase di ripresa sia caratterizzata da una nuova crescita delle emissioni, spesso maggiore di quella pre-crisi. Se non si metteranno in campo politiche fortemente orientati a criteri green e low carbon, il 2021 sarà caratterizzato da una crescita delle emissioni di gas serra mai visto dal dopoguerra a oggi.



- ❖ L'impatto della crisi che stiamo vivendo ci dice anche un'altra cosa importante: la nostra stima della **riduzione delle emissioni di CO₂** in condizioni di massima operatività delle misure di restrizione, quindi con attività produttive e trasporti drasticamente ridotti, **è in realtà molto vicina a quello che dovrebbe essere il taglio da raggiungere in appena un decennio per centrare gli obiettivi di Parigi** e non far precipitare la crisi climatica. Questo ci mostra in maniera molto chiara **la dimensione dello sforzo che dovremmo fare nei prossimi anni** e anche la distanza dall'obiettivo: mettere in campo politiche e misure tali da garantire livelli di emissione di CO₂ paragonabili a quelli di queste ultime settimane in un Paese che cresce, con un sistema produttivo pienamente operativo e elevati livelli di occupazione. Ecco una lezione importante che dovremmo trarre da questa esperienza. Rimbocchiamoci le maniche!

1. INQUADRAMENTO

Le principali tappe del lockdown in Italia



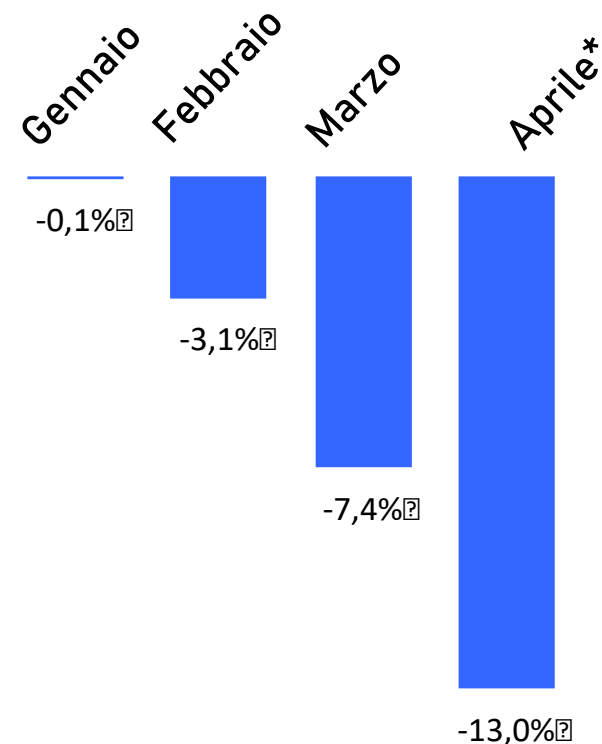
Una prima stima congiunturale dell'impatto economico del CoVid 19 in Italia

L'impatto delle misure di contrasto alla pandemia sul sistema produttivo nazionale è stato rilevante, come confermano le recenti stime di Confcommercio.

A marzo si è registrata una **riduzione dei consumi del 31,7%** rispetto all'anno precedente, circa 6 miliardi di euro in meno. Alcuni settori risultano particolarmente colpiti, come quello delle **automobili** e dei **trasporti aerei con un calo di oltre l'80%** rispetto all'anno precedente, mentre altri hanno tratto un discreto vantaggio dalla situazione attuale, come i servizi per le comunicazioni (+8%) o gli alimentari e bevande (+9,6%).

Ad **aprile 2020** Confcommercio prevede una **riduzione del PIL del 13%**, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Variazione del PIL mensile 2020 rispetto all'anno precedente

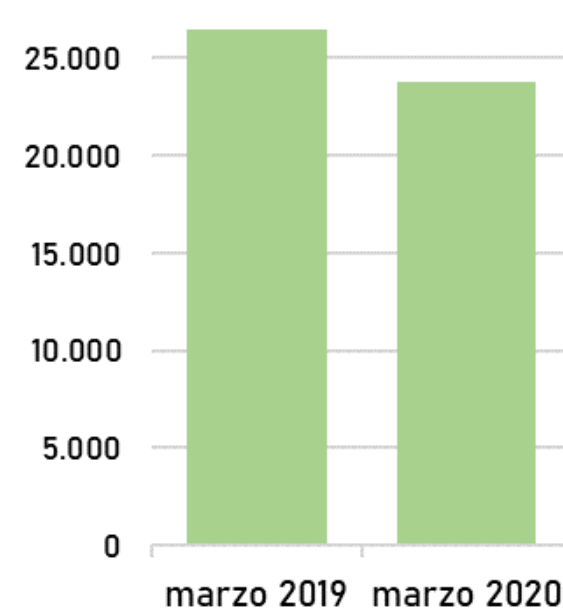


Fonte: elaborazione Ufficio Studi Confcommercio - Imprese per l'Italia
* Previsione

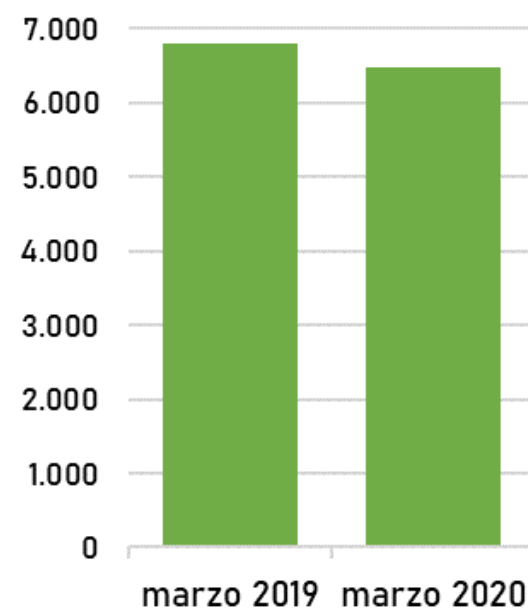
2. ANALISI A CONSUNTIVO DEI DATI DI MARZO

Marzo 2020: consumi energetici a -15,9%

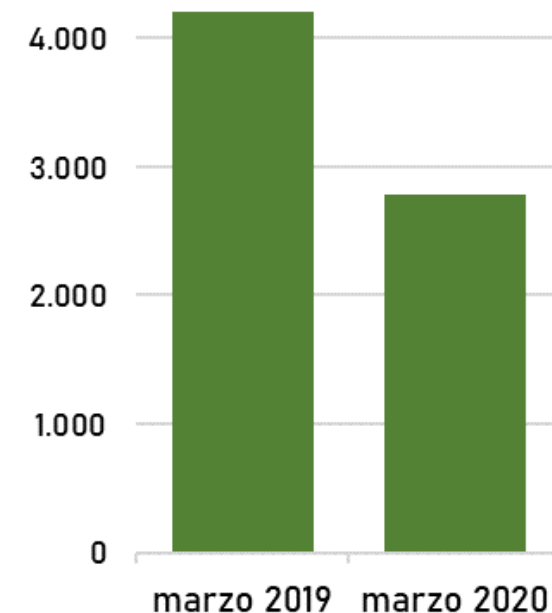
Consumi di energia elettrica (GWh), gas naturale (Mm³) e prodotti petroliferi (ktep) a uso energetico: confronto marzo 2019 – marzo 2020



Energia elettrica
-10,2%



Gas naturale
-4,7%

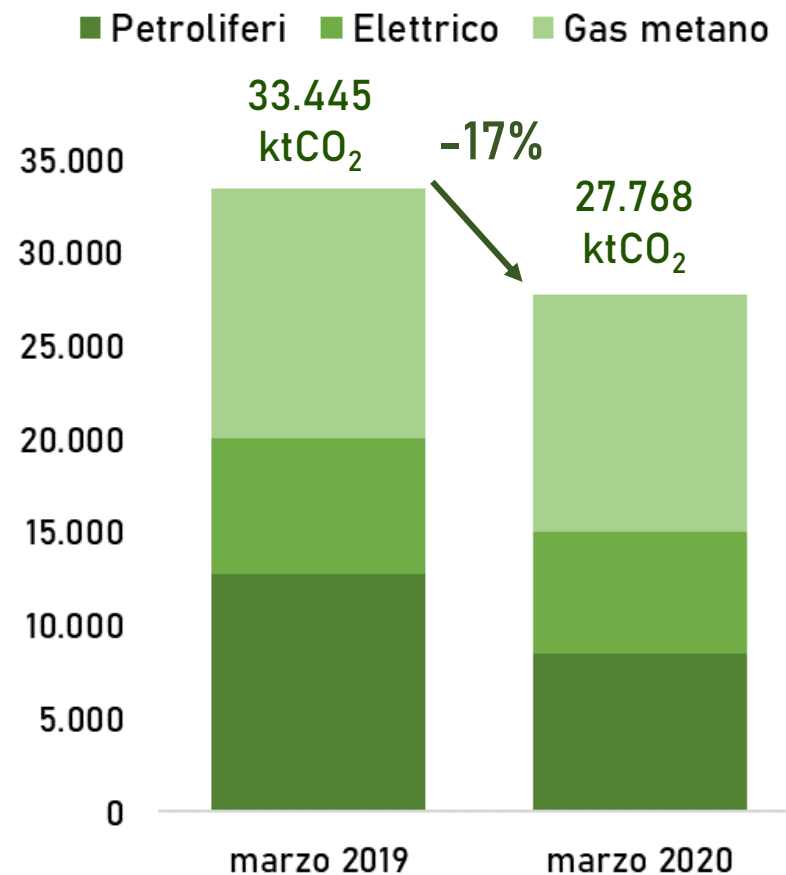


Petroliferi
-33,5%

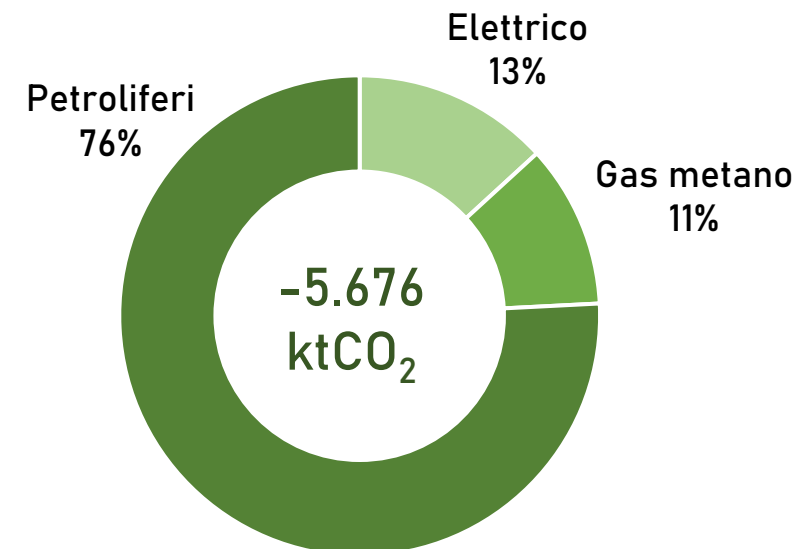
Fonte: elaborazione I4C su dati Terna, Snam e MISE

Marzo 2020: emissioni di CO₂ a -17%

Emissioni di CO₂ connesse ai consumi energetici
(migliaia di tonnellate)



Riduzione delle emissioni di CO₂ per tipologia
di consumi energetici



La contrazione nel settore dei trasporti è responsabile di oltre 3/4 della riduzione di CO₂ del mese di marzo, seguito da quello dei consumi elettrici e di gas naturale.

Marzo 2020: focus su prodotti petroliferi e trasporti

Emissioni di CO₂ da combustione di prodotti petroliferi a marzo 2020 e variazione rispetto allo stesso mese 2019

	Emissioni 2020 (ktCO ₂)	Variazione 2019-2020 (%)	Variazione 2019-2020 (ktCO ₂)
Benzina	913	-51,9%	-983
Carboturbo	347	-66,4%	-685
Gasolio trasporti	3.726	-41,0%	-2.592
GPL trasporti	181	-53,4%	-208
TOTALE petroliferi ad uso trasporti	5.167	-46,4%	-4.468
Altri petroliferi ad uso energetico	3.358	5,6%	178
TOTALE petroliferi ad uso energetico	8.525	-33,5%	-4.304

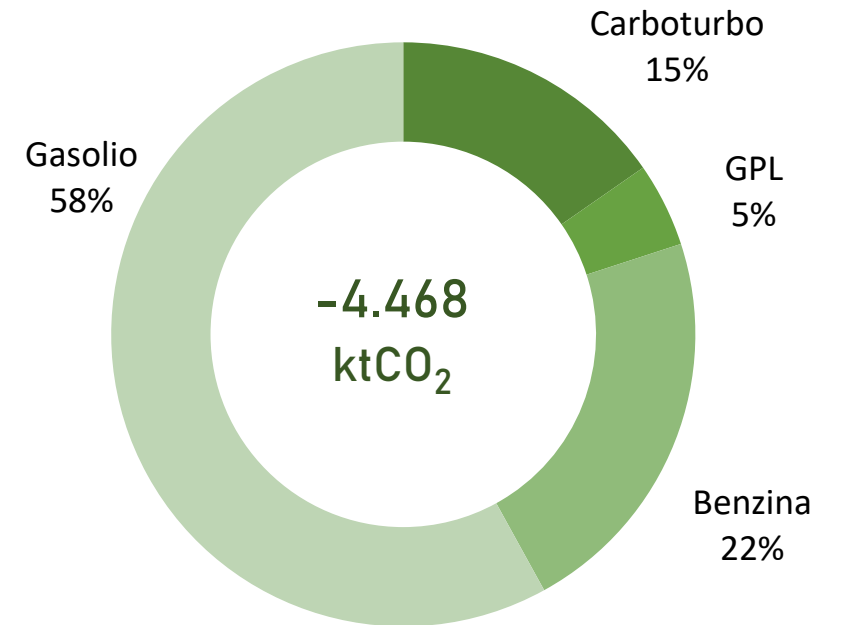
Fonte: elaborazioni I4C su dati MISE

Marzo 2020: focus su prodotti petroliferi e trasporti

La riduzione delle emissioni di CO₂ dei prodotti petroliferi ad uso energetico è totalmente da imputare alla contrazione del settore trasporti.

Le emissioni di CO₂ connesse alla mobilità si sono ridotte di quasi 4 milioni e mezzo di tonnellate di CO₂. Il crollo dei consumi di gasolio è responsabile del 60% di questa riduzione, seguito dalla benzina (22%), dal carboturbo (15%) e dal GPL (5%).

Riduzione delle emissioni di CO₂ nei trasporti di marzo 2020 vs marzo 2019 e ripartizione per combustibile



Fonte: elaborazioni I4C su dati MISE

3. ANALISI CONGIUNTURALE DEGLI EFFETTI DELLE MISURE RESTRITTIVE (LOCKDOWN)

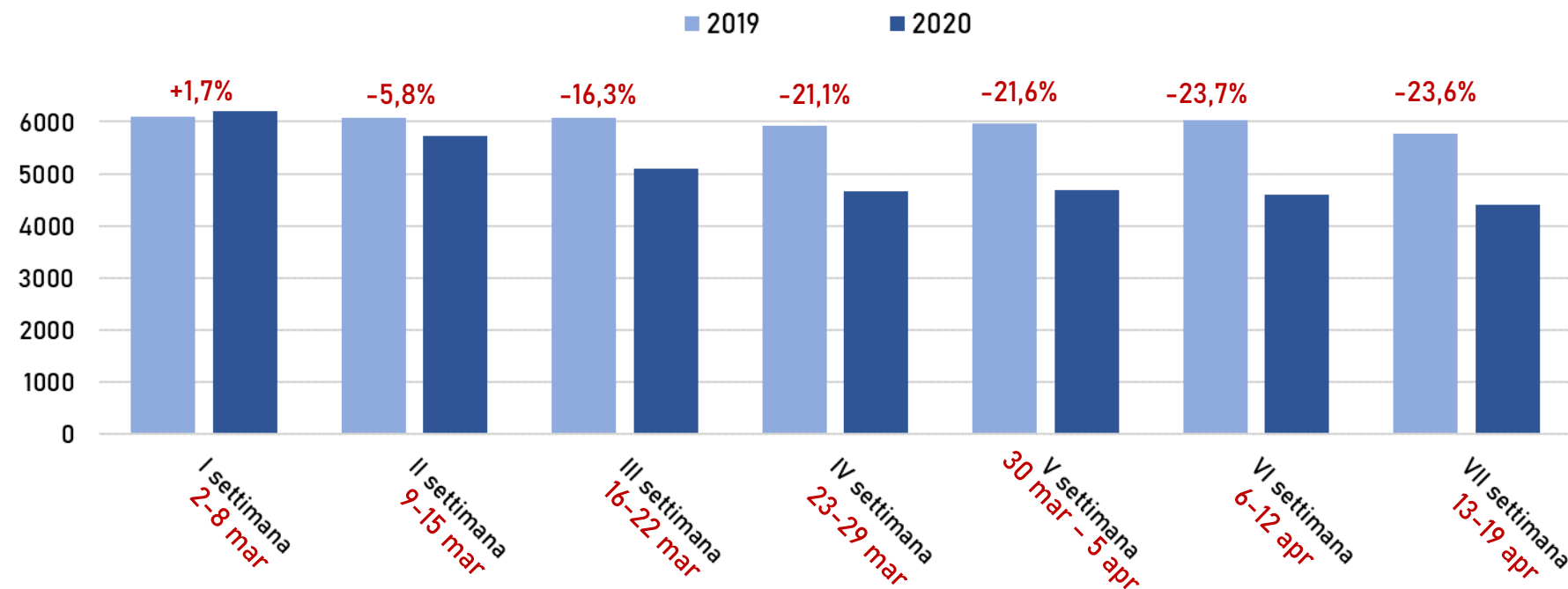
Analisi congiunturale: consumi elettrici

-1.814 migliaia di tonnellate di CO₂

-15,6% fabbisogno elettrico

Le prime due settimane sono stazionarie. A partire dalla quarta settimana (dal 23 marzo, ovvero dall'inizio lockdown esteso) le riduzioni si assestano stabilmente poco oltre il 20%.

Consumi elettrici per settimana (milioni di kilowattora)



Fonte: elaborazione I4C su dati Terna

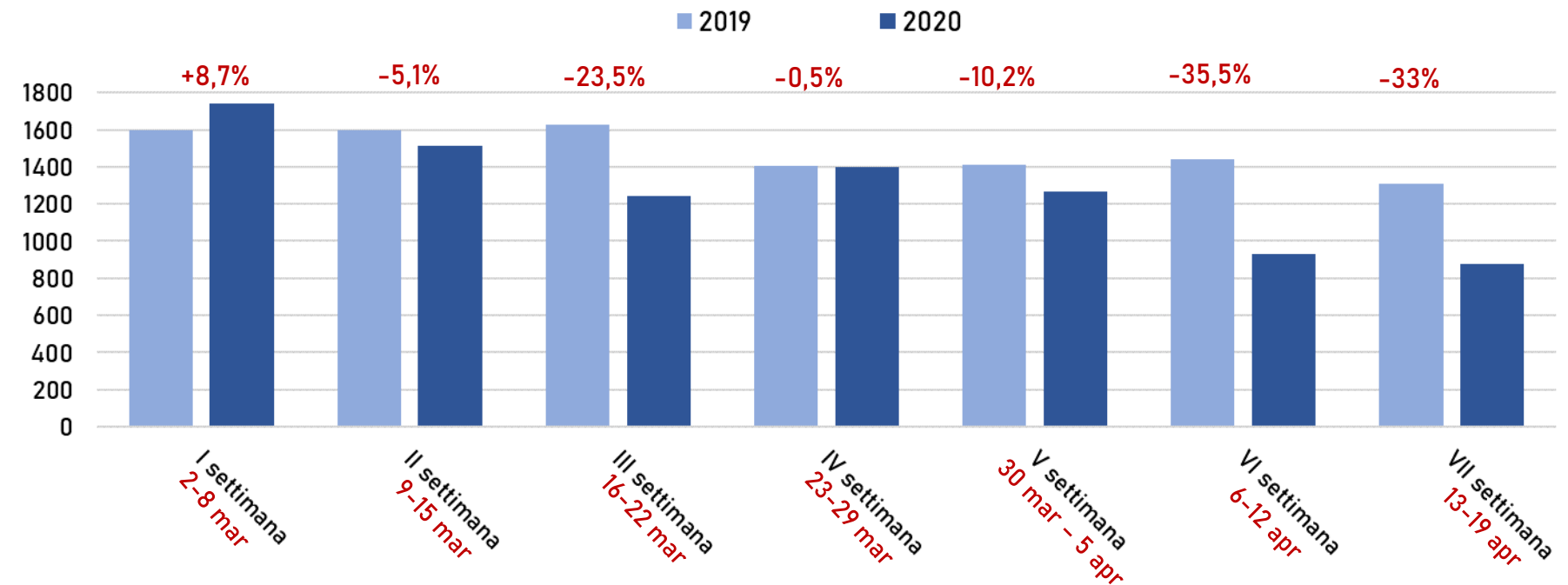
Analisi congiunturale: consumi di gas metano

-2.787 mila tonnellate di CO₂

-13,6% fabbisogno gas metano

I consumi di gas sono stati influenzati dalle temperature più rigide (-1,2 °C in media a marzo rispetto al 2019), registrate in particolare a inizio e fine mese, che hanno compensato i minori consumi per la chiusura delle attività produttive.

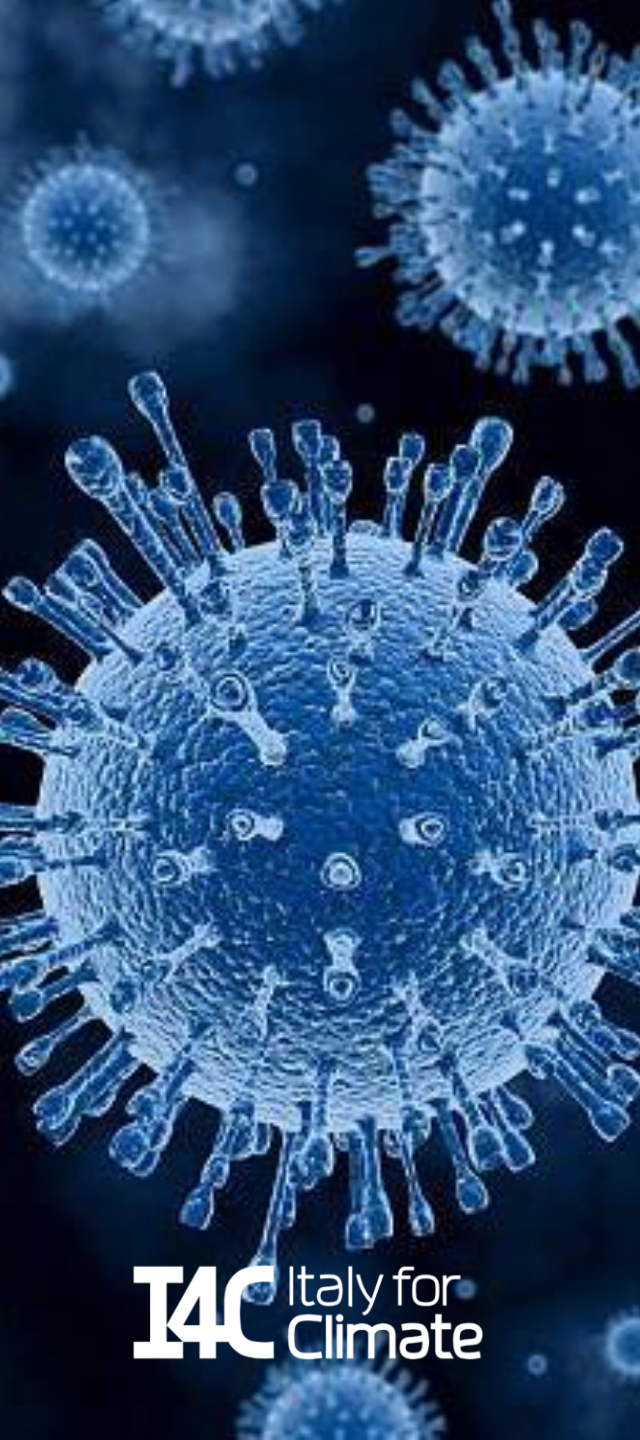
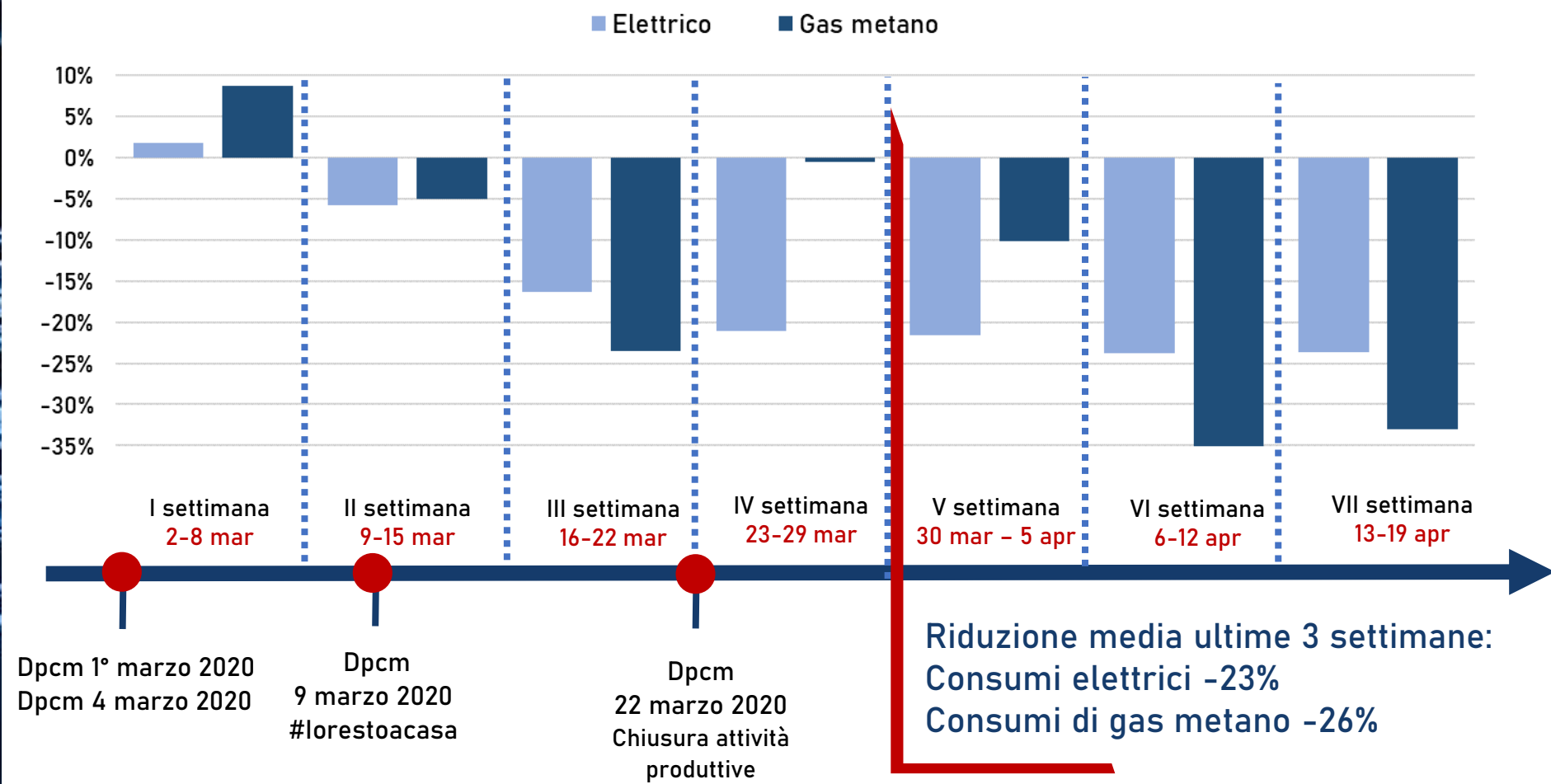
Consumi di gas metano per settimana (milioni di metri cubi)



Fonte: elaborazione I4C su dati SNAM

Analisi congiunturale rispetto alle principali tappe del lockdown

Variazione % di consumi elettrici e gas metano per settimana rispetto alle principali tappe del lockdown

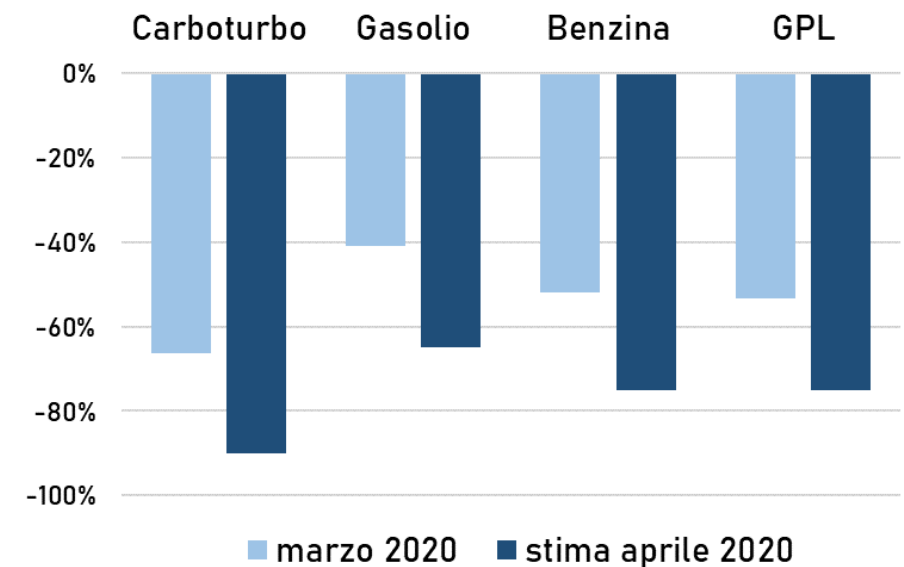


Analisi congiunturale: stima delle emissioni di CO₂ dei prodotti petroliferi nei trasporti

Le stime preliminari per aprile 2020 prodotte dall'Unione Petrolifera confermano, come per gas e energia elettrica, riduzioni dei consumi e, quindi, delle emissioni ancora più marcate anche nel settore dei trasporti.

Nel complesso si stima una riduzione delle emissioni di circa il 70% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (contro il -46% di marzo), pari a circa 7 milioni di tonnellate di CO₂, con il gasolio responsabile di circa il 60%, seguito dalla benzina (22%), dal carboturbo (15%) e dal GPL (5%).

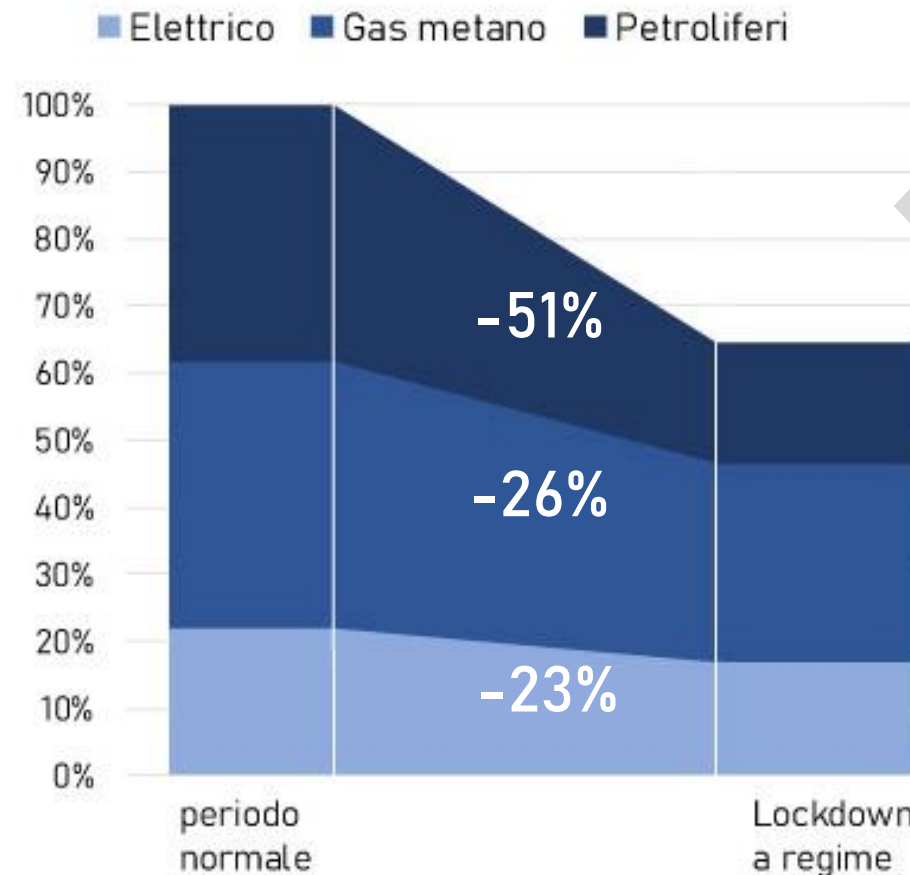
Riduzione delle emissioni di CO₂ dei trasporti per carburante, mesi di marzo e aprile 2020 a confronto



Fonte: elaborazione I4C su dati MISE e UP

Una prima simulazione di un lockdown a regime

Variazione dei consumi energetici in ipotesi di lockdown a regime rispetto ad un periodo normale



-35% emissioni di CO₂ connesse ai consumi energetici

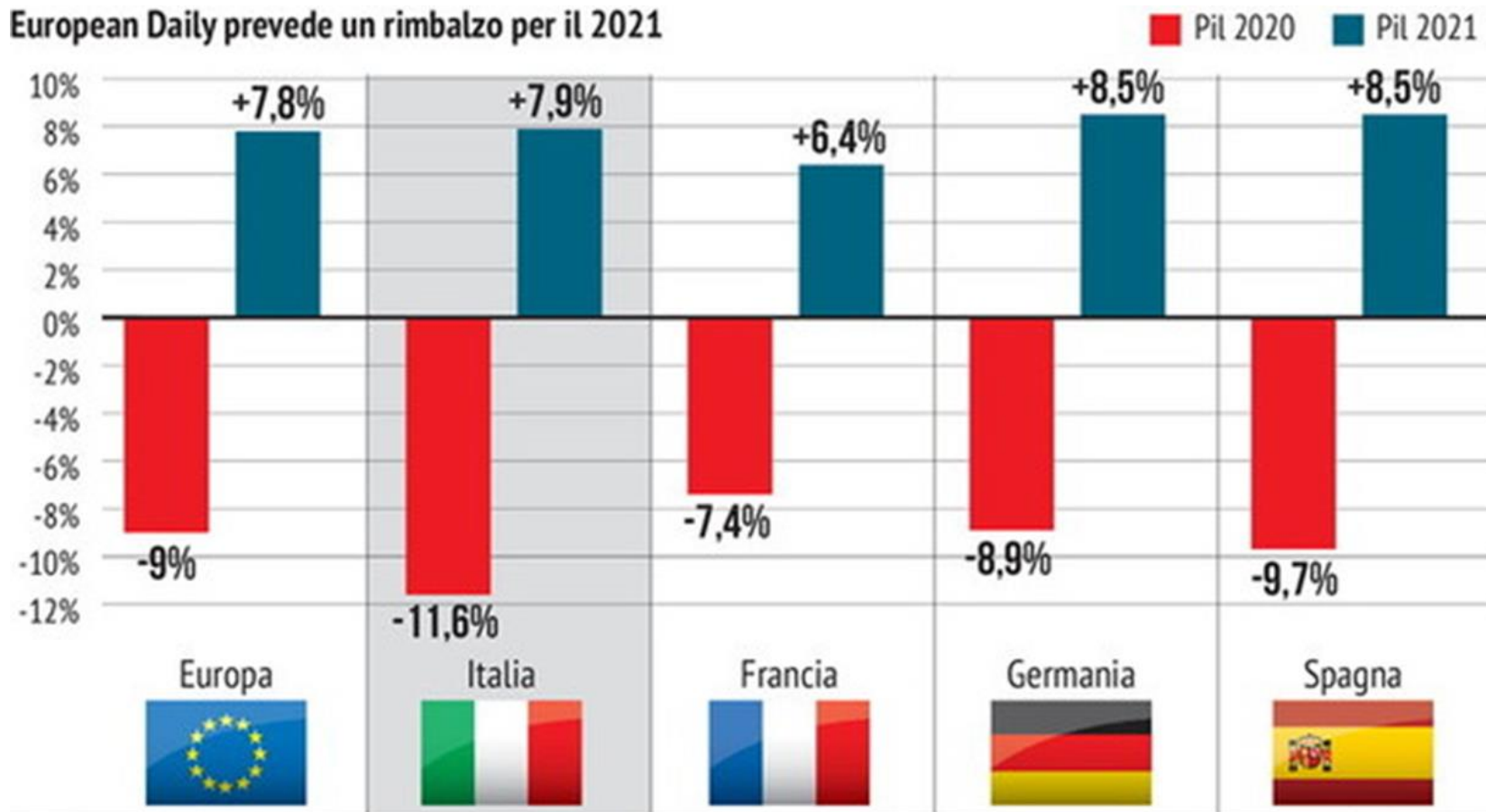
Alla riduzione contribuiscono per oltre la metà i prodotti petroliferi (soprattutto trasporti), per il 15% i minori consumi elettrici e per il 30% i minori consumi di gas metano.

4. IL RISCHIO DEL RIMBALZO

Dopo il calo eccezionale del 2020, il rimbalzo del PIL nel 2021 in Italia potrebbe essere molto importante

Stima della crescita del PIL nel 2020 e 2021 in alcuni Paesi europei

European Daily prevede un rimbalzo per il 2021

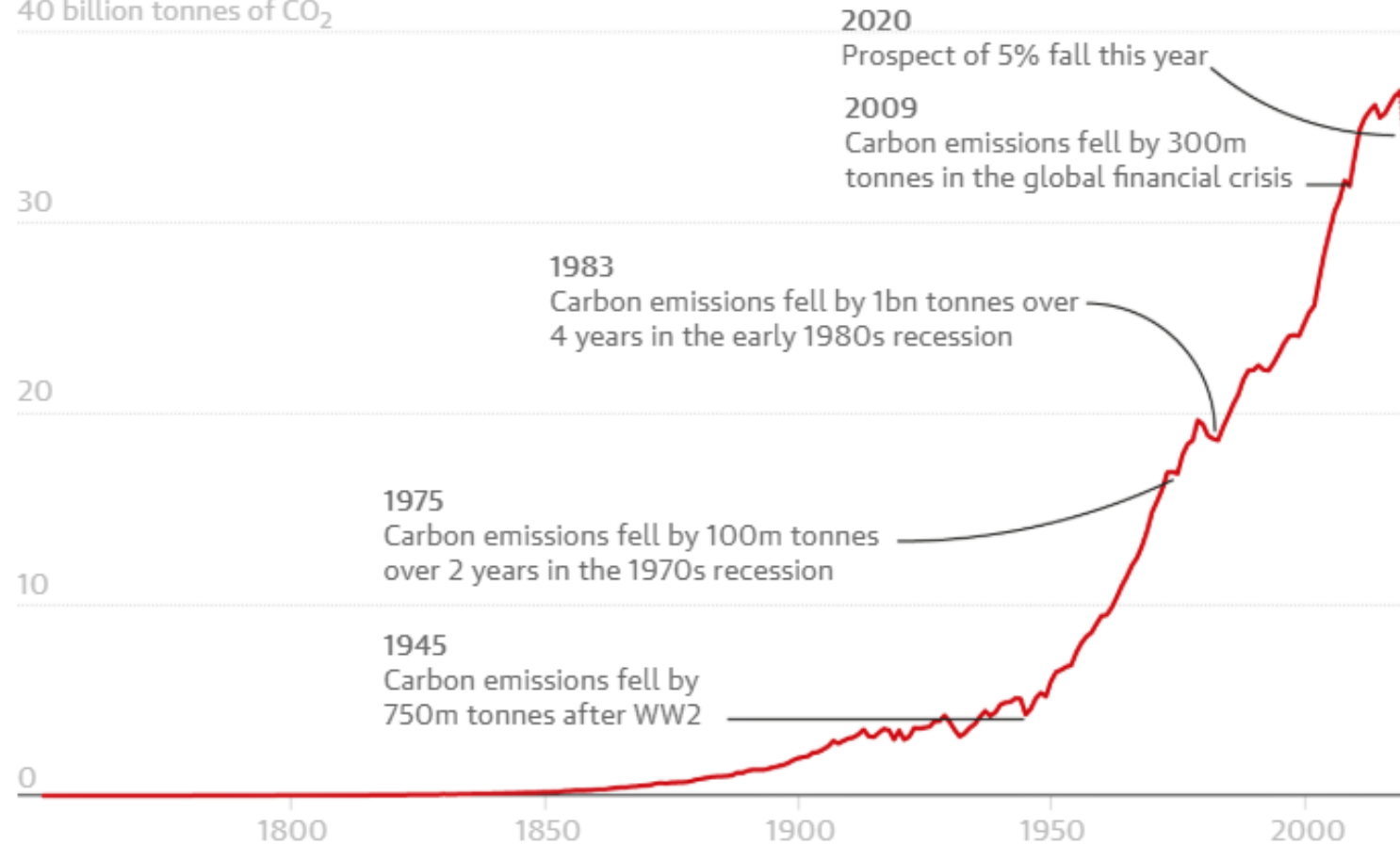


Fonte: Goldman Sachs – European Daily

Storicamente le crisi economiche globali sono state sempre seguite da rimbalzi delle emissioni di CO₂

Ricadute delle crisi economiche sull'andamento storico delle emissioni mondiali
(miliardi di tonnellate di CO₂)

40 billion tonnes of CO₂



Fonte: GCP-CDIAC, elaborazione grafica Guardian



Dossier a cura di Italy for Climate

Autori: Edo Ronchi, Andrea Barbabella, Chiara Montanini

Hanno collaborato: Delia Milioni, Alessia Albani, Daniela Cancelli

Pubblicazione 24 aprile 2020

Il Dossier è disponibile gratuitamente all'indirizzo: www.italyforclimate.org

iniziativa della



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE

Sustainable Development Foundation

i primi promotori



media partner

eprcomunicazione

I4C Italy for Climate

