

LA PROPOSTA

# Low carbon fuels, le opportunità non mancano

di Franco Del Manso, Responsabile Rapporti internazionali, ambientali e tecnici UNEM

PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI **OCCORRE AVVALERSI DI TUTTE LE SOLUZIONI A DISPOSIZIONE.**  
L'ITALIA STA LAVORANDO AFFINCHÉ L'EUROPA INCLUDA LA POSSIBILITÀ DI IMMATRICOLARE, ANCHE DOPO IL 2035,  
VEICOLI CON MOTORE ALIMENTATO CON BIOCARBURANTI, SUI QUALI IL NOSTRO PAESE È MOLTO AVANTI



Per raggiungere gli obiettivi climatici dell'Unione europea, la decarbonizzazione dei trasporti è un passaggio essenziale da perseguire nel rispetto dei principi della neutralità tecnologica, assicurando una transizione economicamente e socialmente equa e sostenibile.

Nell'ambito delle misure proposte dalla Commissione con il Pacchetto Fit For 55, molte delle quali già approvate, per il settore del trasporto stradale leggero (autovetture e furgoni) è stato rivisto il Regolamento (UE) 2019/631 sugli standard di emissione della CO<sub>2</sub>, stabilendo un livello di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>

Foto Elnur © 123RF.com

a livello di flotta dell'Ue del 55% al 2030 e del 100% al 2035 con la conferma dell'approccio tank-to-wheel per il controllo delle emissioni che, di fatto, impedisce qualsiasi possibilità di immatricolare veicoli con motore a combustione interna.

In questo ambito il governo italiano sta spingendo per includere tra le soluzioni riconosciute nel Regolamento, quella dei *fuels carbon neutral*. Questi, infatti, sono combustibili di origine biogenica (biocarburanti) o sintetica (*e-fuels*) in grado di rendere climaticamente neutri i motori a combustione interna. Al momento la Commissione Ue ha accettato di includere nel Regolamento la possibilità di immatricolare anche dopo il 2035 veicoli con motore Icc (*Internal combustion engine, ndr*) purché alimentati esclusivamente con *e-fuels*.

L'Italia sta chiedendo a gran voce che vengano inclusi anche i *bio-fuels* nella convinzione che per raggiungere la neutralità climatica occorra avvalersi di tutte le soluzioni a disposizione e di tutti i *fuels carbon neutral* in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto stradale, con il vantaggio di non avere vincoli di rinnovo del parco circolante esistente e necessità di nuove infrastrutture per la loro distribuzione.

I *fuels carbon neutral*, in funzione della materia prima utilizzata per la loro produzione nonché delle tecnologie produttive, sono classificabili indicativamente in:

- biocarburanti avanzati (in miscela con fossili o in purezza) ottenuti soprattutto da materiali di scarto di origine organica;
- biometano e bio-Gnl ottenibili dall'upgrading del biogas producibile con diversi *feedstock* agricoli e zootecnici;
- *recycled carbon fuels*, ottenuti da rifiuti indifferenziati e dal riutilizzo di rifiuti plastici;
- *e-fuels*, carburanti sintetici ottenuti dalla sintesi di idrogeno rinnovabile o low carbon e anidride carbonica ricavata dall'atmosfera o, molto più opportunamente, da sorgenti concentrate; la loro produzione presuppone lo sviluppo di progetti di cattura e stoccaggio della CO<sub>2</sub> nonché la generazione di idrogeno verde o blu.



↑ Franco Del Manso

SOTTO IL PROFILO PRODUTTIVO IN ITALIA SONO OPERATIVI DIVERSI IMPIANTI PER LA **PRODUZIONE DI BIOCARBURANTI AVANZATI** E SONO STATE TRASFORMATE DUE RAFFINERIE DI PETROLIO IN BIORAFFINERIE

Mentre la Germania è più interessata allo sviluppo degli *e-fuels*, per il nostro Paese la soluzione dei *biofuels* è di gran lunga la migliore poiché siamo tra i paesi tecnologicamente più maturi su questi prodotti e perché valorizza l'attività produttiva nazionale con le sue eccellenze tecnologiche.

#### **L'INDUSTRIA DEI FUELS CARBON NEUTRAL**

Sotto il profilo produttivo in Italia sono operativi diversi impianti per la produzione di biocarburanti avanzati e sono state trasformate due raffinerie di petrolio in bioraffinerie.

Le due bioraffinerie dell'Eni di Venezia/Porto Marghera e di Gela presentano una capacità produttiva di circa 1,1 milioni di tonnellate, sostanzialmente HVO – Olio Vegetale Idrotrattato, capacità produttiva che è destinata ad aumentare significativamente e sem-

pre più alimentata da rifiuti e residui. Si prevede una capacità di bio-raffinazione di oltre tre milioni di tonnellate all'anno entro il 2025 e oltre cinque milioni di tonnellate all'anno entro il 2030.

Anche sul biometano l'Italia è all'avanguardia con una produzione annuale di oltre 220 milioni di metri cubi.

I numeri sono ancora contenuti, ma nei prossimi anni il settore è destinato a crescere e al 2030 si prevede che la produzione di biometano in Italia possa arrivare a sei miliardi di metri cubi, tra conversioni di unità a biogas e impianti del tutto nuovi.

#### **L'IMPATTO SULLA FILIERA AUTOMOTIVE**

Una realistica transizione energetica del parco circolante al 2030 non può quindi che realizzarsi definendo target di mercato che valorizzino anche il



contributo che i combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico sono in grado di assicurare da subito, garantendo allo stesso tempo che il tessuto industriale

connesso possa affrontare la transizione senza strappi.

Le filiere industriali nazionali sui motori a combustione interna, oltre a costituire eccellenze a livello globale ed essere da anni asset strategici per il nostro Paese, hanno tutte le capacità innovative, tecnologiche e professionali per contribuire in maniera vincente alle sfide che i cambiamenti climatici ci impongono.

La complessità della transizione energetica ci porta a ribadire l'impossibilità di considerare tutto risolvibile con il contributo della sola tecnologia elettrica, tra l'altro ancora in evoluzione dal punto di vista dello sviluppo tecnologico e non ancora matura a livello di ecosistema di mercato in quasi nessun paese europeo.

Numerose pubblicazioni hanno evidenziato le ricadute negative, in termini occupazionali ed economici, derivanti dalla possibile messa al bando dei motori a combustione interna al 2035 nei diversi paesi manifatturieri a vocazione automotive. Il più recente studio di Clepa (l'associazione dei componentisti automotive europei, ndr) sottolinea che l'Italia è il paese con la minor capacità di ripresa e rischia di perdere al 2040 circa 73mila posti di lavoro, di cui 67mila già nel periodo 2025-2030. Sono perdite che le nuove professionalità legate allo sviluppo della mobilità elettrica non basteranno a compensare (per approfondire: Studio Clepa - PwC Strategy&, *Electric Vehicle Transition Impact Assessment Report 2020-2040*). ■