

BIOCARBURANTI, PRINCIPALI PILASTRI PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI

di **Gilberto Pichetto Fratin**, *Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica*

L'intervento di apertura di Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, all'assemblea annuale di UNEM conferma l'impegno del Governo per favorire lo sviluppo dei biocarburanti, da affiancare all'elettrificazione e in prospettiva all'idrogeno. Ne proponiamo una sintesi.

Oggi è un momento di confronto importante che giunge in un periodo storico di grande cambiamento. Il climate change è una sfida globale a cui l'Italia deve contribuire. Il nostro compito di decisori politici è quello di creare un sistema in cui la lotta al cambiamento climatico e la decarbonizzazione dell'economia diventino motori di sviluppo ed elementi capaci di valorizzare la competitività del Paese e creare benefici sociali, con un obiettivo che non è quindi solo legato alle percentuali di emissione carbonica, ma è foriero di nuova visione politica e culturale. Dobbiamo cogliere l'occasione di questa nuova rivoluzione, vivendola come un'opportunità, nel modo più equilibrato e realistico possibile, meno ideologico possibile, superando quegli schematismi e quella eco-demagogia che abbiamo contrastato in questi anni. Serve che la politica torni ad assumersi l'onere e la responsabilità di guidare i processi, senza lasciare che la direzione sia solo data da dati scientifici o tecnologici. E deve farlo con responsabilità, con realismo, con consapevolezza. Quello che mi pare non sia accaduto, ad esempio, quando in Europa si è deciso il divieto dei motori endotermici al 2035. Il Governo sta usando questo approccio che si sta concretizzando attraverso i provvedimenti adottati e che è indicato nel PNIEC che il 1° luglio abbiamo inviato alla Commissione europea. Il PNIEC è lo strumento programmatico che traccia con grande pragmatismo la nostra strada energetica e climatica, superando gli approcci velleitari del passato. È un Piano che abbiamo condiviso con i protagonisti della transizione, che non nasconde i passi ancora necessari per colmare alcuni gap, ma si concentra sulle grandi op-



portunità derivanti dallo sviluppo di tutte le fonti, senza preclusioni. È un percorso che vede un disegno energetico del nostro paese al 2035 che certamente deve puntare sulle rinnovabili, in senso largo: geotermico, eolico, fotovoltaico, idrogeno, che ha le potenzialità per diventare il carburante del futuro. Nell'aggiornamento del PNIEC è stato adottato un approccio realistico e tecnologicamente neutrale, che prevede una forte accelerazione su diversi settori. Oltre

alle fonti rinnovabili elettriche, si punta con convinzione su produzione di combustibili rinnovabili come il biometano e l'idrogeno che sarà una delle gambe importanti della transizione. Tutto ciò insieme all'utilizzo di biocarburanti, che già nel breve termine possono contribuire alla decarbonizzazione del parco auto esistente, alla diffusione di auto elettriche e a una riduzione della mobilità privata.

Le fratture nel mondo dell'energia

In tempi rapidissimi, dopo anni di relativa stabilità, alcuni eventi globali hanno provocato scossoni fortissimi nel mondo dell'energia: la crisi dei prezzi, conflitti in Ucraina e Medio Oriente, fratture nelle catene di approvvigionamento, impennata dei prezzi delle materie prime. In tale contesto, la decarbonizzazione, anche dei trasporti, si inserisce in una fase nuova. Un contesto ricco di incognite ma anche di opportunità. Opportunità che si realizzeranno se saremo in grado di costruire un approccio sistemico e a favore dello sviluppo. Bisogna agevolare la diffusione di nuove tecnologie e avere la capacità di favorire gli investimenti. E occorre costruire una alleanza europea sempre più larga, come già stiamo facendo, coinvolgendo anche il Nord Africa tra i



partner strategici per un nuovo mix energetico sostenibile.

Mobilità sostenibile: innovazione e neutralità tecnologica

Lo stop ai motori endotermici previsto dal regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO₂ per le nuove auto-vetture e furgoni, come sapete, non ci convince. Rischiavamo di penalizzare il settore automotive che è essenziale per l'industria italiana ed europea. La decarbonizzazione dei trasporti è tra le sfide di maggior rilievo per gli obiettivi emissivi e di transizione energetica. La parola chiave per la transizione è "innovazione". La corsa e le prospettive di crescita di altre tecnologie, come biocarburanti e idrogeno, ci spingono a dire che sono soluzioni da affiancare alle auto elettriche per centrare il target di abbattimento delle emissioni. Da questo punto di vista, non possiamo dimenticare che un passo importante, in Italia, è il rinnovo del parco auto, visto che ci sono ancora 2,5 milioni di auto "euro 1" o "euro 2" che hanno livelli di emissioni pari a 60 milioni di vetture "euro 6".

Come evidenziato nel PNIEC, l'elettrificazione diretta dei trasporti e l'utilizzo dei biocarburanti avranno un ruolo complementare nella decarbonizzazione del settore dei trasporti. Se da una parte l'elettrificazione dei trasporti è una soluzione rivolta alle nuove immatricolazioni, in particolare di veicoli leggeri, i biocombustibili avranno un ruolo chiave già nel breve termine in quanto contribuiscono alla decarbonizzazione del parco esistente e non solo a quello delle nuove immatricolazioni. Inoltre, nel lungo termine, i biocarburanti ricopriranno un ruolo rilevante nella decarbonizzazione dei settori difficilmente elettrificabili. I biocarburanti sostenibili possono e devono fornire un contributo fondamentale alla decarbonizzazione del settore trasporti a livello globale.

Questo principio è stato affermato, pochi mesi fa, nel corso del Forum Internazionale di Torino sui Biocarburanti Sostenibili organizzato dal MASE in occasione del G7 Clima, Energia e Ambiente a Venaria Reale. Occorre mettere in campo e attuare tutte le soluzioni, in ottica di neutralità tecnologica, per decarbonizzare tutti i settori dei trasporti: aereo, marittimo e stradale. In tale contesto, i biocarburanti sono tra i principali pilastri della decarbonizzazione del settore trasporti, insieme all'elettrificazione, all'efficienza energetica e agli altri carburanti sostenibili. Per quanto

riguarda l'Italia, la riconversione delle bioraffinerie assicura una produzione attuale di biocarburanti pari ad oltre 750.000 tonnellate che, in prospettiva futura, raggiungeranno 1,1 milioni di tonnellate, soprattutto di biocarburanti avanzati. In questo settore l'Italia vanta una leadership tecnologica importante a livello internazionale e su queste basi si fonderanno le future trasformazioni delle raffinerie italiane.

Per i trasporti soluzioni concrete, sostenibili economicamente

Le soluzioni da mettere in campo per la transizione nel settore dei trasporti sono diverse. Per decarbonizzare i trasporti c'è la strada dell'elettrico a cui vanno affiancate altre soluzioni come biocarburanti, in cui il nostro Paese rappresenta un'eccellenza, e idrogeno soprattutto per il trasporto pesante. Il Governo porterà questa posizione anche in Europa per una transizione sostenibile attraverso una politica industriale che faccia della transizione energetica uno strumento efficace per creare ricchezza e sviluppo. In caso contrario, il rischio è quello della deindustrializzazione e della conseguente perdita di posti di lavoro: uno scenario che non ci appartiene e che non vogliamo e non possiamo permetterci.

LE SOLUZIONI DA METTERE IN CAMPO PER LA TRANSIZIONE SONO DIVERSE. SIAMO PER UN APPROCCIO REALISTICO E CONCRETO FONDATA SULLA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA. ACCANTO ALLA STRADA DELL'ELETTRICO VI SONO I BIOCARBURANTI, IN CUI IL NOSTRO PAESE RAPPRESENTA UN'ECCellenza, E L'IDROGENO