

DECARBONIZZARE OLTRE GLI SLOGAN E LE SEMPLIFICAZIONI

di **Stefano Ciafani**, *Presidente Legambiente*

Pubblichiamo una trascrizione dell'intervento di Stefano Ciafani, Presidente Legambiente, in occasione dell'assemblea annuale di UNEM nell'ambito della tavola rotonda "Decarbonizzazione. Quali scenari"?

Sui temi della decarbonizzazione è molto importante attivare un confronto aperto e largo, anche partendo da punti di vista distanti, non tanto per ricercare una coincidenza di idee, ma per capire come venire a capo di una sfida complessa che ci riguarda tutti, rispetto alla quale le semplificazioni, di cui è pieno il dibattito, non aiutano mai. Come non aiutano scelte politiche e normative - europee come nazionali - che vanno in direzioni contrapposte.

Essendo Legambiente un'Associazione presente sul territorio in tutta Italia, in tante occasioni ci siamo trovati ad occuparci di questioni che hanno a che fare con il mondo della raffinazione, con confronti e, in alcuni casi, inevitabilmente anche scontri.

L'anello di congiunzione dei nostri mondi possiamo dire sia stata l'economia circolare, a partire, più di vent'anni fa, dal lavoro fatto con il Consorzio oli usati (oggi Conou), che è poi proseguito in altre modalità con il confronto con la filiera della raffinazione, toccando i temi della decarbonizzazione, dei biocarburanti, dei biocombustibili, per diversificare le fonti di approvvigionamento per la filiera dei trasporti. Nel 2008 ero responsabile scientifico dell'Associazione e presentammo il manifesto per la digestione anaerobica: erano passati



L'ANELLO DI CONGIUNZIONE DEI NOSTRI MONDI POSSIAMO DIRE SIA STATA L'ECONOMIA CIRCOLARE, A PARTIRE, PIÙ DI VENT'ANNI FA, DAL LAVORO FATTO CON IL CONSORZIO OLI USATI (OGGI CONOU), CHE È POI PROSEGUITO IN ALTRE MODALITÀ CON LA FILIERA DELLA RAFFINAZIONE, TOCCANDO I TEMI DELLA DECARBONIZZAZIONE, DEI BIOCARBURANTI, DEI BIOCOMBUSTIBILI, PER DIVERSIFICARE LE FONTI PER LA FILIERA DEI TRASPORTI

dieci anni dall'approvazione del decreto Ronchi e fummo la prima (e forse unica) Associazione che sosteneva la tecnologia della digestione anaerobica per produrre allora biogas (che si poteva utilizzare solo per produrre elettricità, non c'era ancora

la possibilità di utilizzare il biometano per metterlo in rete). Poi abbiamo spinto, insieme alla filiera industriale del settore, affinché il decisore politico approvasse quelle norme che sono arrivate con grandissimo ritardo per mettere in rete anche il biometano di origine rinnovabile, da miscelare a quello fossile.



Come Legambiente abbiamo inoltre sostenuto l'innovazione che c'era dietro la bioraffineria di Crescentino che permetteva di saltare il passaggio della competizione alimentare per la produzione di etanolo, che era ed è un problema. Pochi anni fa, poi, la nostra Associazione ha sostenuto la soluzione tecnologica del waste-to-chemical: quando è partita la discussione nella città di Roma per risolvere l'annosa questione dell'assenza di impianti sui rifiuti urbani, abbiamo contestato la soluzione adottata dal sindaco Gualtieri in qualità di Commissario per l'emergenza rifiuti in vista del Giubileo (che è quasi arrivato e gli impianti non ci sono ancora), sottoponendo invece la soluzione della gassificazione, del waste-to-chemical, del plastic-to-chemical o to-oils, perché è una soluzione che può andare oltre le tecnologie consolidate e trovare nuove strade, dando sfogo anche a innovazioni tecnologiche che magari oggi non sono consolidate, ma fra qualche anno lo saranno. Insomma, ci sono ragionamenti comuni che si possono fare sapendo che nessuno ha la sfera di cristallo, per capire quanto e quando l'elettrificazione dei trasporti - e soprattutto del trasporto leggero - sarà completa, e sapendo anche che alcune filiere di tra-

sporto non si potranno elettrificare. Occorrerà quindi ragionare fuori da ogni slogan, osservando la reale penetrazione dell'elettrico (che noi vediamo in modo più ottimistico di quanto qui presentato), il peso dei biocarburanti, l'accompagnamento della transizione imposta dal regolamento europeo per la fine della produzione e la commercializzazione al 2035 dei motori non a emissioni zero. Il tema è capire come guidare e non subire la transizione ecologica, che mi pare sia ormai considerata inevitabile da tutti, compresa la Cina. E che riguarda in modo centrale tutte le filiere della produzione e raffinazione di carburanti come dell'automotive. Lasciando dunque da parte slogan e condividendo l'impegno per far sì che la transizione ecologica non comporti ricadute sociali troppo forti, dobbiamo fare in modo che tutto il know-how, anche industriale, che la filiera della raffinazione ha fino ad oggi acquisito non solo non sia disperso, ma contribuisca allo scenario di domani e dopodomani - fondato su innovazione, rinnovabili, accumuli, biometano, idrogeno verde, etc. -, evitando di ripetere errori compiuti negli scorsi decenni, come avvenuto ad esempio nella filiera della chimica.

ACCOMPAGNARE LA TRANSIZIONE LASCIANDO DUNQUE DA PARTE SLOGAN E CONDIVIDENDO L'IMPEGNO PER FAR SÌ CHE LA TRANSIZIONE ECOLOGICA NON COMPORTI RICADUTE SOCIALI TROPPO FORTI, DOBBIAMO FARE IN MODO CHE TUTTO IL KNOW-HOW, ANCHE INDUSTRIALE, CHE LA FILIERA DELLA RAFFINAZIONE HA FINO AD OGGI ACQUISITO NON SOLO NON SIA DISPERSO, MA CONTRIBUISCA ALLO SCENARIO DI DOMANI E DOPODOMANI, EVITANDO DI RIPETERE ERRORI COMPIUTI NEGLI SCORSI DECENNI