

■■■ **IL COMMENTO**

# TAGLIARE LE EMISSIONI? OPPORTUNITÀ INDUSTRIALE

■■■ **GIANNI MURANO\***

**L**a normativa europea riguarda significativi target di riduzione delle emissioni di CO2 per tutti i tipi di trasporto, incluso quello aereo, che come intuibile è difficilmente elettrificabile. L'applicazione del Re-FuelEU per l'Italia prevede un quantitativo di Saf di circa 100 mila tonnellate per il 2025 che sale a 350 mila tonnellate nel 2030. A livello nazionale si stima una produzione di Saf in grado di soddisfare la domanda nei primi anni, ma inseguito servirà nuova capacità produttiva. Per questo, oltre alle bioraffinerie, che saranno via via adeguate a produrre Saf, le aziende aderenti a **Unem** stanno intervenendo con progetti per lavorare materie prime biogeniche selezionate insieme a quelle fossili, per arrivare agli obiettivi 2030 e oltre.

I Saf rappresentano quindi un'opportunità per sviluppare ulteriormente una filiera nazionale competitiva nella produzione di carburanti low carbon, rinforzando il ruolo di eccellenza dell'Italia, tra i più avanzati nelle tecnologie dei carburanti rinnovabili. Nel nostro Paese sono già operative due bioraffinerie, tra le 9 presenti in Europa, e una terza dovrebbe arrivare l'anno prossimo. Inoltre, si stanno sviluppando progetti su carburanti anche da rifiuti, che consentiranno produzioni locali, sposando il principio di economia circolare. L'attuale capacità produttiva di biocarburanti è circa 2,8 milioni di tonnellate/anno. Potrebbe arrivare a oltre 5 milioni nei prossimi anni e sostituire oltre il 15% dei combustibili fossili. Le stime **Unem** indicano che i consumi di prodotti petroliferi al 2030 si ridurranno di quasi 8 milioni di tonnellate rispetto a oggi, mentre biocarburanti e altri carburanti low carbon passeranno dagli attuali 1,7 milioni di tonnellate a 3,7 nel 2030, e a 9 nel 2040. Comprendendo anche i bio gassosi, al 2030 si arriva a circa 5 milioni di tonnellate, oltre 10 milioni nel 2040. Numeri in linea col Piano nazionale Energia e Clima



Peso:33%

(Pniec) che prevede quote analoghe di carburanti low carbon, liquidi e gassosi, per soddisfare la domanda di energia dei trasporti.

Le tecnologie di produzione sono mature, ma richiedono comunque un forte impegno di ricerca per l'ulteriore ottimizzazione delle tecniche produttive: il sostegno ricerca e innovazione è essenziale in questa fase. Oggi il costo di produzione dei Saf è superiore a quello del normale jet fuel, ed è ancora più elevato se si tratta di combustibili sintetici. Una parte rilevante di questi costi risiede nell'energia - che in Italia ha il costo tra i più elevati a livello europeo - e nella disponibilità delle materie prime anche per gli altri comparti del trasporto. Servono quindi misure per rendere i Saf competitivi e sostenibili economicamente per imprese e utenti. Le misure che potrebbero dare un contributo decisivo? Meccanismi di premialità fiscale per i prodotti low carbon, e la possibilità di conteggiare le quote di Saf per gli obblighi stradali. È tuttavia essenziale riconoscere appieno il contributo dei carburanti low carbon nel settore trasporti, consolidando il principio della neutralità tecnologica tanto invocata ma

ancora poco presente nella normativa europea.

In assenza di misure adeguate, la capacità produttiva nazionale ed europea di Saf non riuscirà a seguire la crescita prevista dal Re-FuelEu: si dovrà ricorrere a importazioni extra-Ue, esponendo il mercato a una dipendenza strategica in settori critici, con potenziali ricadute sulla sicurezza degli approvvigionamenti di combustibili rinnovabili non solo per il settore dell'aviazione.

*\*L'autore è presidente dell'Unione Energie per la Mobilità (Unem)*



Peso:33%