

Eistono, si utilizzano quotidianamente, permettono di riciclare e risparmiare CO₂, ma i carburanti a basse emissioni non sono (ancora?) riconosciuti come una possibile alternativa all'elettrificazione del settore dei trasporti. Ne abbiamo parlato con **Marco D'Aloisi**, responsabile Comunicazione e Stampa Unem (Unione energie per la mobilità), che rappresenta le aziende che operano in Italia nell'ambito della lavorazione, della logistica e della distribuzione dei prodotti petroliferi, di prodotti energetici low carbon, tra cui i biocarburanti e gli e-fuel.

FM: Quali sono le attuali alternative a basse emissioni fra i carburanti?



Marco D'Aloisi, Unem

CARBURANTI ALTERNATIVI

Sul mercato sono diverse opzioni di low carbon fuel che possono aiutare a ridurre, anche drasticamente, le emissioni di CO₂.

di Marina Marzulli

“Le opzioni sono molte. Ci sono i biocarburanti di origine biogenica o sintetica che fanno parte della più ampia categoria dei low carbon fuel. Tra i primi rientrano il biodiesel e l'HVO che sono ottenuti da oli vegetali o da materiali di scarto di origine organica e residui. Il biodiesel è un prodotto che già usiamo miscelato fino al 7% con il gasolio che troviamo su tutti i punti vendita (questo indica l'etichetta B7 che c'è sugli erogatori) e che può essere utilizzato in tutte le auto anche le più vecchie. Oltre questa percentuale ci potrebbero essere problemi di compatibilità con parte del parco circolante. Tra i secondi vanno considerati i Recycled Carbon Fuels (RCF), ottenuti da rifiuti indifferenziati e dal riutilizzo di rifiuti plastici (plasmix) non utilizzabili per il riciclo chimico della plastica, i carburanti rinnovabili di origine non biologica (RNFBO), l'idrogeno rinnovabile e gli e-fuel che sono frutto della sintesi di idrogeno rinnovabile e CO₂, che però richiedono ancora tempo per essere disponibili per un consumo diffuso.

Entrambe le categorie rispondono in pieno al concetto di Net Zero Emissions che è l'obiettivo finale delle politiche europee al 2050, perché emettono solo CO₂ precedentemente assorbita oppure

riciclata e dunque sono a saldo zero dal punto di vista dell'impatto carbonico”.

FM: Quanto vengono usati in Europa i biocarburanti? E gli e-fuel?

“Stando all'ultimo rapporto EuroObserv'ER, complessivamente nei trasporti UE sono state impiegate intorno alle 20 milioni di tonnellate di biocarburanti, con il biodiesel che, indipendentemente dal tipo di materia prima utilizzata, ne ha coperto la parte maggiore (circa il 77% del totale). Trascurabile il consumo di e-fuel principalmente a causa della loro disponibilità ancora limitata e dei costi elevati. In Italia nel 2024 il consumo è stato pari a 1,7 milioni di tonnellate, ma è un volume che è destinato ad aumentare nei prossimi anni considerato che il Pniec per il 2025 prevede un obbligo di rinnovabili nei trasporti del 17,5% (di cui il 14,5% di biocarburanti liquidi e gassosi) per arrivare al 30,7% nel 2030. Vale la pena ricordare che la produzione di biocarburanti negli ultimi 10 anni a livello mondiale è cresciuta del 44% e che i primi produttori sono gli Stati Uniti e il Brasile, seguiti dall'Europa dove l'Italia figura tra i primi quattro Paesi”.

FM: In un contesto politico europeo che spinge verso l'elettrifica-



zione, che spazio possono avere i carburanti alternativi?

"I biocarburanti e i motori a combustione interna (ICE) possono svolgere, affiancati ai veicoli elettrici, un ruolo cruciale nella decarbonizzazione, garantendo una transizione sostenibile ed equili-

brata e favorendo una riduzione delle emissioni anche nei veicoli esistenti già in circolazione. Anche perché settori come l'aviazione, il marittimo e anche il trasporto stradale pesante sono molto ma molto difficilmente elettrificabili. Nel nostro Paese sono già operati-

ve due bioraffinerie, tra le 9 presenti in Europa, e una terza dovrebbe arrivare nel 2026. L'attuale capacità produttiva italiana di biocarburanti conta circa 2,8 milioni di tonnellate/anno, che potrebbe arrivare ad oltre 5 milioni nell'arco dei prossimi anni e sostituire quindi oltre il 15% dei combustibili fossili. Le nostre stime indicano che a livello nazionale i consumi di prodotti petroliferi al 2030 si ridurranno di quasi 8 milioni di tonnellate rispetto ad oggi, mentre i biocarburanti e gli altri carburanti low carbon arriveranno a 3,7 milioni di tonnellate nel 2030 e a circa 9 nel 2040. Comprendendo anche i bio gassosi, al 2030 si arriva a circa 5 milioni di tonnellate che diventano oltre 10 milioni nel 2040. Se l'obiettivo il Net Zero Emission allora non c'è altra strada che 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".

HVO: il problema sono le accise

L'HVO è un gasolio idrogenato ed è prodotto prevalentemente da oli alimentari usati, grassi animali, olii vegetali e loro scarti di lavorazione. Può essere usato in purezza nelle motorizzazioni più recenti ed è già disponibile su alcune migliaia di impianti. Massimizza il beneficio in termini di GHG saving (risparmio di gas serra) senza impattare sui costi di adeguamento della flotta e della infrastruttura di distribuzione. La riduzione delle emissioni di CO2 lungo tutta la filiera è tra il 60% and 90%.

Attualmente il prezzo al consumo è in media lo stesso sia per il biodiesel che per l'HVO. Il risparmio potrebbe però esserci se a questi prodotti venisse riconosciuto il credito che possono vantare da un punto di vista emissivo. Oggi un litro di biocarburante sconta, infatti, un livello di accise che in termini di euro per kg di CO2 emessa è oltre 5 volte quello del corrispondente prodotto fossile e tra le 12 e le 15 volte rispetto al gas e all'elettrico. Il Decreto Legislativo sul riordino delle accise varato recentemente dal Governo è un primo passo in questa direzione visto che intende eliminare in 5 anni la differenza di accisa tra gasolio e benzina, aumentando l'aliquota sul primo e riducendola sulla seconda, ma l'aumento non toccherà il gasolio di origine biologica al 100%, ovvero l'HVO venduto tal quale. Da questo punto di vista sarebbe opportuno estendere tale credito anche ai biocarburanti miscelati nei prodotti tradizionali che dovranno aumentare in futuro.