

Biocarburanti, potenziale per raddoppiare la capacità in Italia

Sara Deganello Filomena Greco

Un potenziale industriale significativo, la spada di Damocle della normativa europea al 2035 e la necessità di un maggiore riconoscimento. L'industria dei biocarburanti in Italia conta operatori e progetti di riconversione importanti, ma per certi versi rischia di restare nel guado. Nonostante l'attuale crisi del Golfo continui a mostrare i limiti della dipendenza energetica italiana.

«Nell'attuale contesto tutti i carburanti sono critici ma i biocarburanti hanno l'indubbio vantaggio di essere decarbonizzati e ridurre la dipendenza dalle importazioni di prodotti finiti o petrolio», sintetizza il presidente di Unem Gianni Murano. «Inoltre, aprono ampie possibilità alla creazione di filiere europee e nazionali per la loro produzione - continua -, come peraltro evidenziato da un recentissimo studio della Commissione europea *Mobilization of Industrial Capacity Building for Advanced Biofuels*. Gli ostacoli sono in una normativa europea che da un lato ne indica la necessità, dall'altra ancora non li riconosce come vettori energetici per l'alimentazione dei veicoli a zero emissioni post 2035. Oltre a questo, c'è una eccessiva regolamentazione che tende a complicare le potenzialità agricole dei biocarburanti». La produzione nazionale è intorno a 1,5 milioni di tonnellate a fronte di una domanda di circa 2 milioni. «Abbiamo una capacità produttiva già installata di oltre 3 milioni di tonnellate destinata a crescere grazie a una terza bioraffineria in fase di costruzione a Livorno e altri progetti», chiarisce Murano.

Il riferimento è alla conversione dell'impianto di Eni in Toscana da 500mila tonnellate annue che sarà pronto entro il 2026. L'attuale capacità di bioraffinazione complessiva del gruppo tocca 1,65 milioni di tonnellate annue, con produzione di Hvo (*hydrotreated vegetable oil*, utilizzabile come diesel) a Venezia (400mila tonnellate che diventeranno 600mila entro il 2027), a Gela e negli Usa, e Saf (*sustainable aviation fuel*) sempre a Gela dal 2025. Prodotti venduti in Italia e in Europa. Entro il 2030 Eni ha l'obiettivo di raggiungere oltre 5 milioni di tonnellate di capacità di produzione di biocarburanti e oltre 2 milioni di tonnellate di Saf; ha diversi progetti in sviluppo tra cui a Sannazzaro de' Burgondi e a Priolo in Italia, oltre a Malesia e Corea del Sud.

«Con un quadro normativo abilitante - sottolinea ancora Murano - si potrebbe arrivare a raddoppiare la capacità produttiva e avviare investimenti specifici di riconversione parziale o totale delle raffinerie e la realizzazione di impianti dedicati». Secondo le stime del Centro Studi di Unem i consumi di prodotti petroliferi al 2030 si ridurranno di quasi 10 milioni di tonnellate rispetto a oggi, mentre biocarburanti e altri carburanti low carbon cresceranno fino a 6 milioni di tonnellate, sfiorando i 10 milioni al 2040.

Accanto all'Hvo torna a farsi strada anche il biodiesel (entrambi di fatto hanno la stessa base produttiva, residui di oli vegetali), con i produttori riuniti nel Gruppo Biodiesel di Assitol che rivendicano «una maturità industriale e tecnologica» (in Italia abbiamo anche il big player Masol Continentale) e chiedono un adeguamento fiscale «che metterebbe il biodiesel nelle condizioni di confrontarsi ad armi pari con Hvo e gasolio».

La normativa europea Red III prevede che i biocarburanti avanzati copriranno oltre un terzo di tutta l'energia rinnovabile consumata nel settore dei trasporti entro il 2030. Nel 2023 l'Italia, prima in Europa, ha legiferato in materia e ha riconosciuto la possibilità di utilizzare i biocarburanti liquidi non solo miscelandoli al gasolio, ma in

purezza. «Ci sono sul mercato tecnologie - racconta Carlotta Trucillo, vicedirettrice del Gruppo Biodiesel di Assitol - in grado di garantire che i biocarburanti possano adattarsi ai motori tradizionali in maniera ottimale, anche usati puri al 100%. Una di queste tecnologie è stata sviluppata in Italia e l'abbiamo presentata ad aprile». Il ministero dei Trasporti, a novembre, ha omologato i veicoli che adottano sistemi per usare il biodiesel in sicurezza, ma manca un'equiparazione fiscale del biocarburante usato prevalentemente sul trasporto pesante rispetto a gasolio e Hvo commerciale, in particolare per le motorizzazioni superiori a Euro5. «In linea generale - aggiunge Trucillo - servirebbe maggiore fiducia normativa nel biodiesel, guardando ad esempio ai mezzi utilizzati da pubblica amministrazione e cantieri edili in città, per favorire l'utilizzo di questa tipologia di carburanti in purezza».

Per i biocarburanti si stima un impatto ambientale fino al 95% in meno rispetto al gasolio (considerando l'intero ciclo di vita), nonché minori quantità di particolato, stimate in circa il 60% in meno. Rimane però sullo sfondo una questione essenziale, quella della certificazione delle filiere, per ridurre i rischi legati a truffe sull'importazione di feedstock non controllati, per evitare conflitti con l'agricoltura connessi ad esempio alle coltivazioni intensive di olio di palma e di colza. E per garantire un reale vantaggio ambientale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA