

Trasporti: biodiesel centrale per la transizione energetica La filiera dell'automotive chiede scelte chiare alla politica

In occasione di Ecomondo, i protagonisti del comparto hanno illustrato le loro proposte sulla decarbonizzazione, invocando un approccio concreto, basato sulle reali richieste del mercato e sulla neutralità tecnologica.

La filiera italiana del biodiesel è pronta a dare un contributo forte alla decarbonizzazione dei trasporti, ma chiede scelte chiare alla politica, a Roma come a Bruxelles. A **Ecomondo**, il **Gruppo biodiesel di ASSITOL** ha coinvolto i principali protagonisti dell'automotive in un dibattito, che ha evidenziato i benefici e le criticità dell'impiego dei biocarburanti nella transizione energetica.

Per i produttori di biodiesel aderenti all'Associazione, è finito il tempo delle contrapposizioni ideologiche e della narrazione che vede una fonte rinnovabile contro l'altra. "La soluzione – ha spiegato **Carlotta Trucillo**, segretario del gruppo e vicedirettore di ASSITOL – è il mix energetico, Diciamo basta alla demonizzazione e puntiamo sulla neutralità tecnologica. Il biodiesel può fare la differenza, soprattutto in Italia, che è all'avanguardia da decenni in questo campo, e può contare sul vantaggio di essere ben noto ai consumatori, perché è utilizzato tutti i giorni nei nostri motori diesel, i più diffusi sul mercato".

La lotta al cambiamento climatico si deve basare su un **approccio pragmatico**, capace di fornire risposte efficienti, immediatamente disponibili ed economicamente sostenibili, alle necessità dell'industria e dei trasporti. Risposte che il biodiesel può dare, perché è un **biocarburante rinnovabile** da materie prime certificate sostenibili, come **l'olio da cucina usato, i residui e i sottoprodotti da grassi animali**.

"La crisi ucraina e i problemi di approvvigionamento che ne sono derivati – ha sottolineato Trucillo – hanno dimostrato che non è possibile privilegiare un'unica fonte, rischiando di danneggiare interi settori produttivi, come nel caso dell'automotive". Salvaguardare le filiere è un obiettivo fattibile: l'Europa è leader di mercato nella produzione di biocarburanti e, nei trasporti, il 77% dell'energia rinnovabile proviene proprio dai biofuel. Innegabili, poi, i **benefici sull'ambiente**, come la **riduzione fino al 90% di CO2**, l'alta biodegradabilità del biodiesel, l'assenza di polveri sottili (pm), e la sua **sostenibilità certificata secondo i criteri previsti dalla Direttiva "RED"**, a garanzia di tracciabilità e riduzione delle emissioni per tutto il suo ciclo di vita.

Dal 2015, il settore ha visto diminuire gli investimenti, proprio per via dell'incertezza normativa e della graduale canalizzazione delle scelte politiche verso altre fonti rinnovabili. Eppure, sulle strade d'Europa, ogni anno, si consumano 14 milioni di tonnellate di biodiesel. A trainare il settore sono **Germania, Olanda, Francia, Spagna e Italia**, che nel complesso hanno una **capacità produttiva di oltre 10 milioni di tonnellate**. Per il segretario del Gruppo biodiesel di ASSITOL, "le recenti aperture della Commissione Ue sui biocarburanti fanno ben sperare. Ci auguriamo che, a queste parole, segua la revisione delle regole. **La filiera è pronta a dialogare e a fare massa critica**".

Oggi il biodiesel è presente per la distribuzione in miscela (B7), ma non ancora in purezza (B100). Con alcuni adeguamenti tecnici, la rete sarebbe disponibile a breve, ma, a frenare in tal senso, sono l'incertezza normativa, i dubbi sulla sua immediata disponibilità tecnica. Lo ha chiarito **Mauro Concezzi**, responsabile nazionale di **Cna-Fita**, che rappresenta le piccole e medie imprese dell'autotrasporto: "**Il biodiesel può essere la via di fuga da un quadro reso complesso dai costi della transizione energetica**. La strategia europea per la decarbonizzazione rischia di colpire un settore molto frammentato, che già oggi deve fronteggiare gli alti costi del carburante, e che non può aggiungere a

questi oneri anche quelli legati al passaggio al veicolo elettrico". Concezzi ha smentito alcuni luoghi comuni sull'autotrasporto: il 58% del parco mezzi complessivo (conto terzi e conto proprio) è rappresentato da Euro 4 e inferiori, il 42,16 sono Euro 5 e 6. Tuttavia, i veicoli euro 4 ed inferiori, riconducibili al solo contoterzi, sono molti di meno, il 25,50%. "Non è quindi vero, come molti sostengono, che utilizziamo veicoli vecchi. È vero, semmai, che **ogni mezzo viaggia molto, per una media annua di 100mila km**". L'intero fabbisogno complessivo del trasporto commerciale italiano è di 8 miliardi di tonnellate di gasolio. "**L'obiettivo è la sostituzione dei veicoli, ma i mezzi per finanziarla sono sempre più ridotti**, creando una trappola soprattutto per le aziende con minori risorse. Vogliamo anche noi la sostenibilità, ma, come afferma il principio base dell'economia circolare, soddisfacendo le esigenze attuali senza compromettere le generazioni future".

Utilizzare in purezza il biodiesel è già possibile, grazie alla capacità di innovazione del nostro Made in Italy. **Adriano Cordisco**, ceo di **Refuel Solutions**, ha chiarito il **ruolo strategico del biodiesel B100** nella decarbonizzazione dei trasporti e dell'industria. L'Italia, ha ricordato, produce 800mila tonnellate di biodiesel all'anno da materie prime sostenibili e dispone delle competenze necessarie per puntare su questo biocarburante. "Con milioni di mezzi diesel destinati a rimanere operativi nei prossimi decenni e un tasso di rinnovo annuo del 4%, **attendere la sostituzione naturale dei veicoli significherebbe aspettare 25 anni** - ha stigmatizzato Cordisco -. In Refuel Solutions, dal 2021 abbiamo scelto di fare ricerca sul biodiesel, unica soluzione per la decarbonizzazione del segmento più impattante del settore industriale. **Soprattutto se paragonato ad altre fonti rinnovabili in termini di polveri sottili e di CO2, il biodiesel non ha rivali**". Basti pensare alla riduzione del 60% nell'emissione di particolato, da sempre indicato come l'agente inquinante più pericoloso delle nostre città, e alle proprietà lubrificanti del biodiesel, che di fatto allungano la vita al motore. "Anche per queste ragioni, **in Europa il B100 è in crescita**", ha ribadito Cordisco.

Proprio agendo da scienziati, i fondatori di ReFuel Solutions si sono chiesti che cosa, tecnicamente, bloccasse l'utilizzo di biodiesel puro. In risposta ai limiti tecnologici di compatibilità con i motori diesel, è nato BiodieselKit, un sistema brevettato internazionalmente che permette di impiegare il biodiesel in purezza su qualsiasi veicolo alimentato a diesel. La tecnologia, certificata secondo la Direttiva Macchine europea e che presto inizierà l'iter omologativo per lo stradale, è applicabile in qualsiasi ambito, dalle macchine agricole ai treni, dai cantieri alle navi. "Non parlerei di rivoluzione - ha rimarcato Cordisco - ma di saper cogliere le opportunità della filiera italiana e degli investimenti in tecnologia come il nostro. Quello che serve, ora, è la volontà di tutti nel valorizzare il biodiesel".

Anche sul fronte della distribuzione, sono urgenti scelte e strategie chiare. Per **Letizia Pasqualini**, responsabile transizione energetica, politiche Ue e rapporti interassociativi di **Assopetroli-Assoenergia**, "l'infrastruttura distributiva c'è, è capillare e diffusa, Tuttavia, accanto a tanti fattori positivi, esistono fattori che bloccano l'immissione in consumo degli LCF, i Low Carbon Fuel. Se si vuole accelerare sulla transizione energetica, occorre rimuovere questi fattori". Il primo ostacolo alla decarbonizzazione è la contraddizione tra norme. **L'Europa sembra remare in due direzioni**: da un lato, con la Red III favorisce i biocarburanti e con la ETS2 ne raccomanda l'impiego nei trasporti, Dall'altro, con Regolamento sulle emissioni di CO₂ LDV, ha deciso di basarsi esclusivamente sulle emissioni allo scarico, decretando lo stop al motore endotermico dal 2035. "Questo paradosso determina incertezza e rallentamento negli investimenti - ha osservato Pasqualini - esattamente il contrario di quello di cui abbiamo bisogno, vale a dire regole chiare e giuste". Per la riconversione della rete distributiva italiana agli LCF, che, secondo uno studio condotto da **RIE-Assopetroli-Assoenergia**, dovrebbe avere un costo di circa **2 miliardi di euro, occorre istituire un fondo di transizione**. Un investimento importante, ma che **corrisponde a meno del 5%** di quando sarebbe necessario stanziare **per il passaggio della rete all'elettrico**.

Un altro dato interessante riguarda la fiscalità. “Nonostante riducano fino al 90% le emissioni di gas serra – ha spiegato Pasqualini-, gli LCF pagano le stesse tasse dei carburanti fossili. Servirebbe una fiscalità ambientale coerente, parametrata sulla performance ambientale dei carburanti. In sintesi, chi inquina meno, deve pagare meno”.

Puntare sul **biodiesel** rappresenta **una delle soluzioni più facili, immediate e convenienti** dal punto di vista economico, anche in virtù della compatibilità tra questo biocarburante con la rete distributiva e i veicoli esistenti. “In Assopetroli-Assoenergia siamo convinti che questa sia la strada giusta. Ma **occorrono volontà politica, strategia e comunicazione chiara con il consumatore**”.

La transizione energetica è complessa e richiede soluzioni concrete e articolate. Lo ha detto chiaramente **Fabrizia Vigo**, direttrice affari istituzionali e legali di **ANFIA** – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica. “**Decarbonizzare è un obiettivo giusto e condiviso da tutti, ma ha costi che non possono essere scaricati solo sull’industria automobilistica** – ha esordito - che nel nostro Paese, vale **quasi il 6% del Pil**, un fatturato di oltre 100 miliardi di fatturato, 280.000 addetti diretti e 1,28 milioni nella filiera allargata”.

Ricordando che i target settoriali non riguardano quello che i costruttori producono, ma quello che vendono e guardando l’andamento dei dati di mercato dei veicoli elettrici, il traguardo delle emissioni zero stabilito per il 2035 appare irraggiungibile.

“L’elettrico deve essere sviluppato, ma da solo non basta – ha ribadito Vigo -. **Bisogna puntare alla neutralità tecnologica, riconoscendo il giusto valore ai carburanti rinnovabili come il biodiesel**. La transizione ecologica ci impone di essere pragmatici”. Dati oggettivi alla mano, se n’è accorta anche la Commissione UE, che sembra sia più propensa a parlare di neutralità e di biocarburanti. Purtroppo il comparto perde competitività: **CLEPA**, la confederazione europea di settore, **stima che, nel 2024, si siano già persi 100mila posti di lavoro**.

“Non si tratta di tornare indietro – ha concluso la direttrice affari istituzionali di ANFIA -. Ma è chiaro che dal 2019, anno del Green Deal, il mondo è cambiato. I target per il 2030 e il 2035, in queste condizioni, sono irraggiungibili. Oggi, più che mai, è indispensabile il riconoscimento normativo dei carburanti rinnovabili e dei veicoli alimentati esclusivamente con essi, le nostre filiere sono pronte. Non sempre costruttori e componentisti sono stati coesi di fronte alle scelte politiche europee, oggi sono tutti dalla stessa parte, l’augurio è che la politica tutta finalmente capisca che per un’Europa competitiva, la filiera automobilistica è imprescindibile”.

Ufficio stampa: Silvia Cerioli, cell. 3387991367