

La stima. Sostituire la benzina con il bioetanolo ridurrebbe le emissioni di CO₂, da oggi al 2020, di 10 milioni di tonnellate

Per l'Italia il paradosso biodiesel

Quarta in Europa per capacità produttiva, lo sfruttamento è ancora limitato

MADE IN ITALY 2.0

Il nostro Paese è all'avanguardia mondiale della ricerca avanzata sul bioetanolo «etico» di seconda generazione

di **Alessandro Marangoni**

Il settore dei trasporti incide notevolmente sulle emissioni in Italia: circa il 30% del totale, di cui oltre il 90% dovuto al settore automotive. In Europa pesa invece per il 17% delle emissioni complessive. Ciononostante, nel nostro Paese non sono state ancora definite politiche organiche per la mobilità sostenibile e i carburanti verdi sono finora rimasti in ombra rispetto ad altre fonti di energia rinnovabile.

Lo sviluppo dei biocarburanti è però strategico per una pluralità di ragioni. Oltre a contenere l'impatto ambientale, può contribuire a ridurre la dipendenza energetica dall'estero, migliorare la bilancia dei pagamenti, creare sviluppo e occupazione.

La direttiva 20-20-20, che tanto ha spinto le rinnovabili per la generazione elettrica nel nostro Paese, pone obiettivi importanti anche per i trasporti. Questi entro il 2020 dovranno utilizzare almeno il 10% di energie rinnovabili.

I biocarburanti rispetto ad altre alternative sono la soluzione a uno stadio più avanzato, cioè più facilmente applicabile in tempi brevi e a costi contenuti. Consentono una forte riduzione delle emissioni (fino all'80-90% secondo il feedstock utilizzato) senza compromettere le prestazioni dei veicoli e senza richiedere eccessivi investimenti in infrastrutture. Sono una commodity con mercati globali, si integrano con relativa facilità con l'industria dei carburanti esistente, portano a possibili sinergie tra industria e agricoltura. In alcuni Paesi, come il Brasile, gli Stati Uniti o la Svezia sono già una quota rilevante dei consumi dell'automotive.

Dall'analisi condotta da Althesys emerge che l'Italia, cogliendo gli obiettivi Ue con l'adozione dei biofuel, potrebbe migliorare la propria bilancia dei pagamenti di quasi un miliardo di euro all'anno grazie alle minori importazioni di petrolio. Ma l'impiego dei biofuel farebbe bene anche all'ambiente. Sostituire la benzina con il bioetanolo di seconda generazione ridurrebbe le emissioni di CO₂ da oggi al 2020 di circa 10 milioni di tonnellate, circa le emissioni annuali dei trasporti su gomma dell'intero Veneto.

A differenza della forte crescita delle rinnovabili elettriche, i biocarburanti hanno avuto finora uno sviluppo limitato. Siamo lontani dagli obiettivi di blending che l'Italia si è posta (5% al 2014) e lontanissimi da quelli della Ue. Il paradosso è che l'Italia, pur essendo quarta per capacità produttiva nel biodiesel in Europa, l'ha sfruttata solo per un terzo nel 2010 e si prevede solo per un quinto quest'anno.

Il problema degli impianti sottoutilizzati è tuttavia comune a tutta la Ue e a causa della concorrenza delle importazioni extracomunitarie non sufficientemente frenata dai dazi europei. Argentina e Indonesia, che costituiscono circa l'80% dell'import, producono biocarburanti di prima generazione a basso costo grazie all'abbondanza di terreni e di manodopera.

La direttiva Ue privilegia perciò i biocarburanti di seconda generazione, che valgono il doppio ai fini degli obiettivi. Molti Paesi europei hanno quindi politiche aggressive e spingono la ricerca in questo campo. Solo un salto tecnologico può, infatti, permettere di conseguire al contempo obiettivi di sostenibilità ambientale e di competitività economica. Dal punto di vista dell'innovazione industriale, l'Italia sta guadagnando una posizione di eccellenza, con punte avanzate nel bioetanolo di seconda generazione. La prospettiva è la realizzazione di im-

pianti a filiera corta, in sinergia con l'agricoltura, grazie all'impiego di residui o colture marginali come feedstock.

Agli sforzi dell'industria non corrisponde purtroppo una politica industriale nazionale che ne favorisca la crescita. Il confronto con le azioni degli altri Paesi è desolante. Le politiche dei vari Paesi non solo prevedono riduzioni delle accise per i biofuel o le loro miscele, ma anche obiettivi per la riduzione delle emissioni e sostegni alla ricerca.

L'Italia deve definire una politica energetica di medio-lungo periodo per i biofuel, creare le condizioni di sistema per uno sviluppo solido e duraturo di questa industria. In concreto, definire obiettivi al 2020, snellire procedure e tempi per gli insediamenti produttivi, sensibilizzare tutti gli stakeholder. Tutto questo è ancora più importante in una fase in cui le tecnologie di prima generazione in Europa sembrano essere in via di superamento e l'Italia è avanti nei biofuel 2.0.

Il rischio, come purtroppo è già avvenuto in passato per la chimica nazionale, è che a fronte di eccellenze tecnologiche e industriali, la mancanza di una strategia Paese blocchi lo sviluppo di un'industria nazionale di primo piano, che ha le capacità per competere a livello mondiale.

L'autore è ceo di Althesys Strategic Consultants



Biocarburanti

• Sono combustibili liquidi prodotti da fonti rinnovabili di origine solitamente agricola destinati ad alimentare i mezzi di trasporto in sostituzione parziale o totale di quelli fossili. Si dividono in: bioetanolo, biodiesel

e biogas, succedanei o additivi rispettivamente di benzina, gasolio e metano. In alcuni Paesi, come Brasile e Stati Uniti, i biocarburanti hanno avuto un

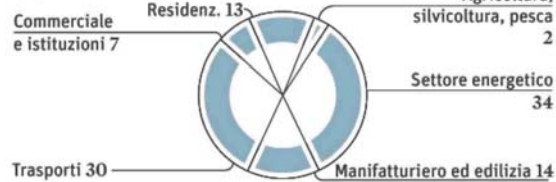
forte sviluppo. Si tratta di biofuel di prima generazione ottenuti da cereali, piante zuccherine e olii vegetali che sono in competizione con le produzioni agricole alimentari, come l'etanolo da

grano e da canna da zucchero. Oggi la ricerca punta sui biofuel di seconda generazione, derivati da coltivazioni non alimentari e/o da residui agricoli

Sviluppo strategico

LE EMISSIONI DI CO₂ PER SETTORE

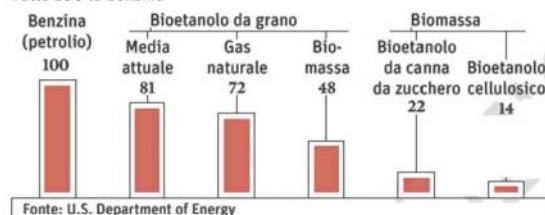
In percentuale



Fonte: elaborazione Althesys su dati Unfcc

IL RISPARMIO DI EMISSIONI GARANTITO DAL BIOETANOLO

Fatta 100 la benzina



Fonte: U.S. Department of Energy

LE POLICY PER I BIOFUEL IN EUROPA IN SINTESI

Paesi	Obiettivi di miscelazione*	Incentivi
Francia	<ul style="list-style-type: none"> 10% biocarburanti al 2015 	<ul style="list-style-type: none"> Sgravi sulle accise dei biocarburanti Incentivi fiscali all'acquisto di auto compatibili con i biofuel
Germania	<ul style="list-style-type: none"> 6,25% al 2014 Dal 2015 criterio in termini di riduzione delle emissioni: 7% nel 2020 	<ul style="list-style-type: none"> Sgravi sulle accise dei biocarburanti
Italia	<ul style="list-style-type: none"> 5% al 2014 	<ul style="list-style-type: none"> Sgravi sulle accise Entità irrilevante
Spagna	<ul style="list-style-type: none"> 7% per il biodiesel al 2013 4,1% per il bioetanolo al 2013 	<ul style="list-style-type: none"> Biocarburanti esentati da varie accise Deducibilità per investimenti in biocarburanti
Svezia	<ul style="list-style-type: none"> 40% di riduzione delle emissioni al 2020 non vincolante 	<ul style="list-style-type: none"> Azzeramento accise per i biocarburanti Deducibilità per investimenti in biocarburanti

* In termini di potere calorifico

Fonte: Althesys