

Il presidente dei petrolieri critica la decisione di Bruxelles: "Se l'obiettivo è decarbonizzare i trasporti, allora usiamo tecnologie in grado di contribuire"

Spinaci (Unem) attacca l'Ue sull'auto elettrica "I biocarburanti sono più efficaci e già pronti"

L'INTERVISTA

PAOLO BARONI

«Quello che sta succedendo in Europa ha dell'incredibile. Si continua a perseverare nell'errore di confondere gli obiettivi con gli strumenti», attacca Claudio Spinaci, presidente di Unem (Unione energie per la mobilità, già Unione petrolifera) molto critico con lo stop ai motori diesel e benzina deciso dall'Unione europea per il 2035. «È solo una scelta ideologica, che oltre alla filiera dell'auto produrrà un impatto occupazionale molto forte anche sul nostro settore, che tra addetti diretti e indiretti occupa 150 mila persone», spiega. A suo parere, infatti, «decarbonizzare non significa necessariamente elettrificare tutti i trasporti. In questo modo non ci avviciniamo all'obiettivo, ce ne allontaniamo, tra l'altro con impatti economici e sociali devastanti. Sono anni che avvertiamo sui rischi di questa escalation dirigistica che punta a vietare ogni modalità di trasporto che non sia elettrica. Si è cominciato con le auto, ora tocca ai camion e poi sarà la volta di aerei e navi. Mi stupisce il fatto che solo ora qualcuno cominci a rendersene conto. Spero non sia troppo tardi e che il Governo italiano possa opporsi in qualche modo».

Secondo voi come andrebbe affrontata la questione della decarbonizzazione, che comunque visti i disastri meteo-climatici resta un obiettivo irrinunciabile...

«Che sia irrinunciabile siamo

perfettamente d'accordo. Quello che abbiamo sempre contestato è l'approccio dirigistico e unilaterale che ha scelto l'Europa. Eppure, ci sarebbero strade più sicure ed efficaci per arrivare allo stesso risultato, come i carburanti a basso o nullo contenuto di carbonio (LCF). Se l'obiettivo è decarbonizzare i trasporti, allora perché rinunciare a priori a tecnologie in grado di dare un contributo concreto? Tra l'altro, si continua a fare confusione tra emissioni inquinanti (PM e NOx) che sono un problema locale e come tali vanno trattate ed emissioni climalteranti che invece richiedono interventi a livello globale come deciso con gli accordi di Parigi».

Una richiesta che avanza l'Italia è proprio quella di puntare sulla neutralità tecnologica. Quella dei biocarburanti è una strada praticabile di qui al 2035?

«Certo. Recentemente abbiamo presentato uno studio che dimostra come l'obiettivo si possa raggiungere, in modo più sostenibile economicamente e socialmente, con una più realistica penetrazione del vettore elettrico e una valorizzazione dei Low Carbon Fuels (LCF), di cui fanno parte i biocarburanti, oggi esclusi dai piani europei. Carburanti "neutri" in quanto non aggiungono emissioni in atmosfera perché in fase di impiego emettono quanto assorbito in fase di produzione, che è poi l'obiettivo degli accordi di Parigi che puntano ad "emissioni zero nette". Misurare le emissioni

di agenti climalteranti solo allo scarico significa ignorare quelle derivanti dall'intero ciclo di vita del veicolo e dei fuels, che finiscono comunque in atmosfera, e non risolve il problema».

Che vantaggi avremmo?

«Sarebbero significativi ed immediati perché sono prodotti impiegabili nel parco auto in circolazione: prodotti in grado di abbattere fino al 100% le emissioni di CO2 dei trasporti se calcolate sull'intero ciclo di vita. Anzi, in alcuni casi, il saldo diventa addirittura negativo. Oggi in Europa circolano circa 300 milioni di auto di cui il 98,6% sono dotate di un motore a combustione interna e solo l'1,4% sono elettriche pure, concentrate perlopiù in alcuni paesi ad alto reddito del Nord e Centro Europa, e pensare di ribaltare questo rapporto nel giro di poco più di dieci anni è irrealistico».

L'Italia, i governi precedenti, potevano essere più determinati nel difendere l'interesse nazionale, l'occupazione in particolare?

«Avrebbero dovuto fare di più per cercare di arginare la deriva ideologica della Commissione, anche perché in gioco non c'era solo l'interesse nazionale, c'era anche quello europeo. Direi che in questo senso l'Italia ha sempre espresso le sue perplessità. L'Europa può contare su un'industria automotive d'eccellenza e invece di salvaguardarla l'ha esposta alla concorrenza sleale di paesi come la Cina che hanno tutto da guadagnare dal pas-



Peso: 56%

saggio all'elettrico visto che hanno il quasi monopolio delle materie prime necessarie. Finirà che le auto le costruiranno in Cina e le venderanno in Europa».

I distributori di carburanti sono destinati a scomparire? Non sarebbe il caso di affrontare seriamente la questione della ristrutturazione della rete?

«Non credo spariranno, caso mai si trasformeranno in punti vendita energie per la mobilità dove, oltre a biocarburanti, biometano e bio-gnl, carburanti sintetici ed anche energia

elettrica, saranno disponibili vari servizi agli automobilisti. Quanto alla ristrutturazione, sono anni che ne parliamo. Già 6-7 anni fa un nostro studio dimostrava che in Italia, pur tenendo conto delle peculiarità orografiche e ambientali, il numero ottimale dei punti vendita non avrebbe dovuto superare i 15.000 impianti. Figuriamoci oggi. Noi siamo favorevoli, anzi riteniamo assolutamente vitale una razionalizzazione e modernizzazione della rete. C'è un tavolo aperto

al Mimit e vedremo se questa volta arriverà qualche risultato concreto».—

Si è cominciato con le auto, ora tocca ai camion e poi sarà la volta di aerei e navi
In Europa circolano circa 300 milioni di auto, solo l'1,4% è rappresentato da elettrici puri

I Paesi come la Cina hanno tutto da guadagnare costruiranno i veicoli che compreremo noi



CLAUDIO SPINACI
PRESIDENTE DELL'UNIONE
ENERGIE PER LA MOBILITÀ

MATERIE PRIME PER LE AUTO GREEN

I materiali utilizzati e le stime per il 2035

Dati in tonnellate
■ Fornitura 2022 ■ DOMANDA al 2035



Fonte: Benchmark Mineral Intelligence

GEA - WITHUB



Peso: 56%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.