

Trasporti

Biocarburanti: investimenti a rischio se l'Europa non cambia le regole

Murano (Unem): «Impegno da 6-8 miliardi al 2030 che potrebbe spostarsi altrove»

Domani a Bruxelles il tavolo di confronto con il settore sul futuro dell'automotive

Celestina Dominelli

ROMA

«L'Italia sta facendo la sua parte con almeno 4 miliardi di investimenti effettuati e previsti per aumentare la produzione di biocarburanti. E altri 6-8 miliardi di investimenti sono stimati al 2030 non solo per nuove bioraffinerie. Ma, se l'Europa continua a escludere questi vettori energetici dal quadro normativo, gran parte di questi capitali rischia di spostarsi altrove, a cominciare da Stati Uniti e Asia che stanno offrendo incentivi molto più chiari e stabili». Gianni Murano, presidente dell'Unem (l'Unione Energie per la Mobilità) va dritto al punto e lo fa alla vigilia dell'incontro, in programma domani a Bruxelles, che segnerà la ripresa da parte della Commissione Europea del "dialogo strategico" sul futuro dell'automotive avviato a marzo. Ma le premesse, secondo Murano, non sono delle migliori «perché a essere coinvolte sono poche case automobilistiche e Ong vicine all'elettrico, mentre non sono inclusi i produttori di carburanti low carbon che sono essenziali per una transizione credibile. La neutralità tecnologica non può restare uno slogan, deve diventare un principio normativo».

Su quest'ultimo fronte, però, l'Europa non ha ancora imboccato una strada chiara. E sull'automotive il quadro resta molto incerto con l'attuale normativa che rischia, come hanno ricordato anche l'Accea (l'associazione dei costruttori auto europei) e la Clepa (i fornitori di componentistica europea) nella lettera inviata alla presidente della Commissione Euro-

pea, Ursula von der Leyen, in vista del faccia a faccia di domani, «di mettere in crisi una intera filiera industriale senza raggiungere pe-

raltro l'obiettivo di decarbonizzare i trasporti», sottolinea Murano.

I numeri, d'altro canto, sono impietosi e raccontano più di tante riflessioni - è il ragionamento del presidente dell'Unem - il pericolo di implosione dell'industria dell'auto e del suo indotto se l'Europa non rivedrà i suoi piani. «Gli ultimi dati diffusi da Clepa ci dicono che nel 2024 - prosegue Murano - nella componentistica sono stati persi 54mila posti di lavoro e altri 22mila nei primi sei mesi di quest'anno. Altri 10mila sono a rischio per i sempre più frequenti casi di chiusure di aziende o fallimenti che hanno raggiunto il 44% nei primi sei mesi del 2025». E anche l'asticella fatta segnare dal saldo commerciale della Ue per ricambi auto, comprese batterie ed elettronica, è da allarme rosso, rileva Murano, «perché, nella prima metà del 2025, ha presentato un deficit di 1,4 miliardi di euro, mentre le importazioni di batterie della Cina hanno raggiunto un valore di 11 miliardi di euro, il doppio rispetto a due anni fa. Sono dati preoccupanti che non possono non incidere sulle valutazioni sul settore dell'automotive».



Peso:36%

In Italia la situazione non è molto dissimile. «La produzione di auto nel nostro Paese è ormai ai minimi degli ultimi 25 anni. Nel 2024 in Italia sono state prodotte 591.067 auto, il 32% in meno del 2023 - prosegue Murano -. E, nei primi sei mesi del 2025, il calo è stato del 26% rispetto al 2024 e il 42% al 2023. Il settore più esposto è quello della componentistica che conta per oltre la metà del fatturato del settore e circa i 2/3 degli occupati diretti ed esporta il 70% della produzione verso i Paesi Ue. Senza contare le ricadute occupazionali che rischiano di essere molto pesanti se l'Europa non cambierà rotta». Il riferimento è all'annuncio stop ai motori endotermici a partire dal 2035 e alle scelte compiute nel regolamento attuale sugli standard emissivi delle auto. «È del tutto incoerente con il resto della normativa comunitaria - spiega Murano -. Mentre i biocarburanti e i carburanti sintetici sono considerati a zero emissioni nell'ambito dell'Ets e dell'Ets 2 (il sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione Europea, ndr), non lo sono in questo ambito in

quanto sono trattati al pari di carburanti fossili. Per garantire l'allineamento delle politiche, il regolamento dovrebbe essere, quindi, rivisto per riconoscere i benefici climatici dei combustibili rinnovabili sostenibili». La Commissione ha recentemente avviato una consultazione pubblica su questo tema e l'Unem conta di mandare le proprie osservazioni «sperando - rileva il presidente - che questa volta possano trovare spazio insieme a quelle delle altre filiere interessate».

In gioco c'è il futuro della filiera dei carburanti low carbon che ha già investito molto in questi anni per il loro sviluppo. «Si stima che a livello europeo al 2050 - chiarisce Murano - servano investimenti compresi tra i 400 e i 650 miliardi di euro per far sì che a quella data ogni litro di carburante liquido possa essere "climate neutral" permettendo la decarbonizzazione del trasporto aereo, marittimo e su strada». Anche l'Italia, poi, si sta muovendo su questo versante. Oggi, ricorda Murano, «delle 9 bioraffinerie presenti in Europa, 2 sono nel nostro Paese e a queste se

ne aggiungerà presto un'altra». E ci sono ulteriori investimenti, aggiunte, programmati al 2030 «anche per interventi di co-processing nelle raffinerie tradizionali che resteranno operative dove saranno realizzati anche impianti per la produzione di biocarburanti. Se, però, l'Europa non correggerà la rotta, questi sforzi finiranno altrove. E, in concreto, significherebbe rinunciare a migliaia di posti di lavoro e a tecnologie che possono ridurre subito le emissioni senza aspettare l'elettrificazione totale del parco auto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Infrasruttore.

L'impianto biojet di Enilive a Gela



GIANNI MURANO
È il presidente dell'Unem (Unione Energie per la Mobilità)



Peso:36%