

GIANNI MURANO Il presidente dell'Unem: «Aerei, no al tetto sulle multe per il mancato uso di fuel verde: filiera a rischio»

«Stop alla politica del solo elettrico L'Europa supporti i biocarburanti»

L'INTERVISTA

Alberto Quarati / GENOVA

Da pochi giorni anche in Italia è possibile l'installazione del kit che permette, pure sui motori più datati, l'uso del biodiesel da fonti 100% rinnovabili in luogo del gasolio tradizionale. Una mossa pensata soprattutto per le flotte dell'autotrasporto, «che dimostra come l'innovazione tecnologica sul motore endotermico è tutt'altro che esaurita», spiega Gianni Murano, presidente dell'Unem, l'associazione tra le principali imprese della raffinazione, logistica e distribuzione dei prodotti petroliferi.

Cosa cambia adesso?

«L'introduzione di questo dispositivo permetterà la rilevazione in tempo reale del carburante o della miscela che sta alimentando il motore, memorizzando il dato e indicandolo nell'interfaccia di controllo. Si tratta di un tassello che promuove la ricerca e valorizza le potenzialità dei biocarburanti. Ma già oggi prodotti come l'Hvo (Hydrotreated Vegetable Oil) si possono usare nella maggior parte delle auto diesel e sono diffusi in oltre 1.400 stazioni di servizio italiane, consentendo riduzioni delle emissioni di anidride carbonica dal 60% al 90%, oltre a un calo del particolato».

E il biodiesel Fame (Fatty Acid Methyl Ester), cui è destinato il kit, può contribuire alla decarbonizzazione del parco circolante?

«Certamente. I biocarburanti in generale sono il vettore energetico in grado di decarbonizzare da subito e in maniera crescente, come previsto anche dalle normative europee, il parco circolante, che tra l'altro dal 2005 è cresciuto del

17% ma ha ridotto le emissioni di CO2 del 15%, anche per il contributo dei biocarburanti».

Ha senso oggi investire in Italia di più sulla produzione di questo biocarburante?

«Serve una catena di valore nazionale ed europea dei biocarburanti: in Italia ne parliamo, in Europa chiediamo che siano riconosciuti come vettore energetico per la decarbonizzazione. Intanto Usa, Cina e Sud America aumentano le produzioni. Ci sarebbero ampie potenzialità di sviluppo. Il principale ostacolo resta la normativa europea che continua a ignorare soluzioni tecnologiche mature che possono far crescere l'indipendenza energetica. Nei giorni scorsi con altre 30 associazioni europee e nazionali - tra cui l'Anfia, cioè la filiera dell'auto - abbiamo messo a punto un documento per chiedere alla Commissione Ue un approccio più aperto e neutro

nella revisione delle norme sulle emissioni di CO2 per auto e van. Analogo impegno riguarda l'Osservatorio per la neutralità tecnologica nei trasporti, nato nel 2024 su iniziativa di Ngv Italy, Confartigianato, Federauto e Unem, con cui si punta a valorizzare tutte le opzioni utili alla decarbonizzazione. Abbiamo pure definito un nuovo position paper dopo quello presentato al Parlamento europeo nel maggio scorso».

Sfruttamento eccessivo delle superfici agricole, catena di approvvigionamento inefficiente. Produrre il biodiesel comporta rischi.

«Molto spesso queste "accuse" derivano da posizioni ideologiche da parte di Ong schierate sul tutto elettrico, che vedono nei biocarburanti una "falsa soluzione". Ci sono studi della Fao e della stessa Commissione Ue che indicano come le colture bioenergetiche su terreni marginali o degradati possono contribuire a ripristinare ferti-

lità e produttività, senza sottrarre spazio alle superfici agricole per l'alimentare. Anzi, la coltivazione di alcune specie (colza o soia) genera coprodotti utilizzabili come mangimi, riducendo la necessità di importare soia da aree soggette a deforestazione. Inoltre, i biocarburanti di prima generazione sono in forte calo e la loro incidenza sul mercato alimentare globale è ormai irrilevante, come indicato dal World Food Programme. Da parte nostra, riteniamo che la transizione debba essere fondata su pluralità e neutralità tecnologica».

Guardando al campo marittimo cosa si attende dalla revisione dell'Ets?

«Abbiamo fatto avere alla Commissione Ue un pacchetto di misure per la semplificazione del sistema, promuovendone efficacia ed efficienza senza compromettere gli obiettivi ambientali».

E sul trasporto aereo?

«Nel settore è previsto un obbligo per i Saf (Sustainable Aviation Fuels), oggi del 2% ma destinato a salire fino al 70% al 2050. La normativa europea prevede un sistema di sanzioni che può portare a multe di diversi milioni di euro, mentre la proposta di normativa nazionale, sottoposta alle Camere il mese scorso, prevede un cap di 150 mila euro. È evidente che se venisse confermato questo tetto la sanzione perderebbe ogni caratteristica di proporzionalità e dissuasività, dando un segnale di scarsa coerenza con gli obiettivi europei. Questo, oltre ad esporre l'Italia ad una procedura d'infra-

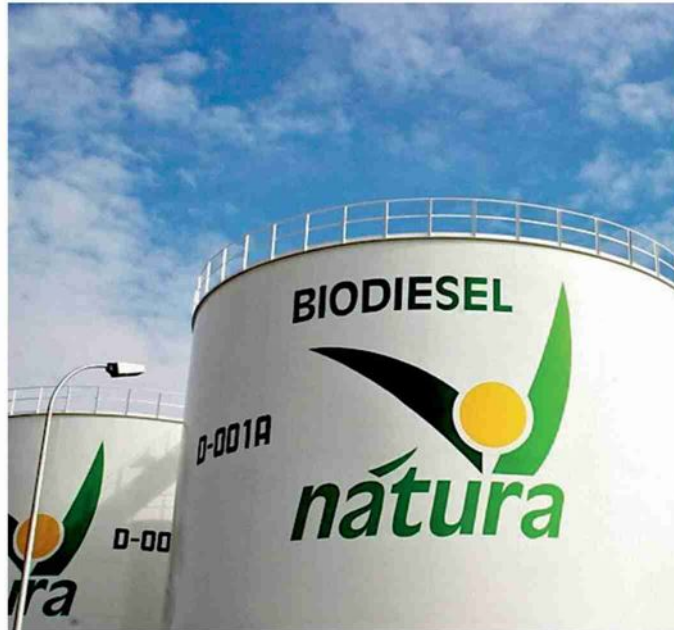


Peso: 45%

zione, disorienta anche gli operatori che stanno investendo nel nostro Paese in questa tecnologia e che hanno bisogno di un quadro normativo chiaro e coerente». —

**GIANNI MURANO**PRESIDENTE DELL'UNIONE
ENERGIE PER LA MOBILITÀ

«In 20 anni il parco circolante è cresciuto del 17%. La CO2 emessa è scesa del 15%, anche grazie al biodiesel»



Un deposito di biodiesel in Spagna



Peso:45%