

IL PACCHETTO “FIT FOR 55”, HENRY FORD E ROBIN HOOD

di Alessandro Bartelloni

Parafrasando Henry Ford che disse a proposito della Model T “il cliente può averla in ogni colore, purché sia nera”, la Commissione Europea ha stabilito che, per decarbonizzare il trasporto stradale, ogni soluzione è possibile, purché abbia un motore elettrico. Alcune proposte del recente pacchetto legislativo “Fit for 55” risultano poi un paradosso che potremmo chiamare “Robin Hood al contrario”: mentre l’eroe di Sherwood rubava ai ricchi per dare ai poveri, la Commissione rischia di penalizzare i meno abbienti a vantaggio dei più facoltosi. Vediamo perché.

Dopo aver lanciato (dicembre 2019) il Green Deal con l’obiettivo della neutralità climatica al 2050, e la Climate Law (primavera 2020) che dà valore legale a questo obiettivo, nel luglio 2021 la Commissione ha pubblicato il “Fit for 55”, il fondamento normativo per la riduzione del 55% delle emissioni CO₂ nel 2030 rispetto al 1990.

Questo pacchetto di 13 proposte, che la Commissione definisce “interconnesse e non separabili”, si esplicita attraverso un’opera monumentale di 3.800 pagine (4 volte il romanzo Guerra e Pace). Prevede misure che – in vari settori – fissano target di riduzione delle emissioni, prescrivono l’adozione di volumi crescenti di energia rinnovabile e carburanti sostenibili, impongono un prezzo al carbonio. Tutto questo ha il potenziale per creare un quadro legislativo favorevole e di stimolo agli investimenti in tecnologie per la decarbonizzazione del trasporto,

dell'industria e dell'economia in generale. Tutto bene quindi? Non proprio. Per capire cosa non va, lasciamo brevemente il "Fit for 55" e parliamo di trasporto.

Oggi i carburanti liquidi soddisfano il 95% della domanda di energia del trasporto. Nel corso degli anni, l'industria della raffinazione e la sua rete distributiva hanno dimostrato adattamento e resilienza, in risposta all'evoluzione normativa, alle variazioni della domanda e a diverse crisi petrolifere globali. Avendo nel DNA la ricerca e l'innovazione, questa industria ha intrapreso ripetute trasformazioni di prodotto e processo, dimostrandosi componente strategica del tessuto economico europeo.

La prossima sfida per la raffinazione è contribuire al raggiungimento della neutralità climatica al 2050. Una sfida che fa impallidire tutte quelle affrontate finora.

Nel 2015 FuelsEurope, l'associazione industriale della raffinazione europea, esprime pubblico supporto per l'Accordo di Parigi. Nel 2018, pubblicò la "Vision 2050", una strategia per la trasformazione delle raffinerie e della decarbonizzazione del trasporto. Nel giugno 2020, FuelsEurope ha pubblicato la "*Clean Fuels for All*", aderendo all'obiettivo della neutralità climatica e descrivendo gli investimenti, le tecnologie, i tempi ed i costi necessari per la transizione. In presenza di un quadro regolatorio che riconosca i benefici dei carburanti rinnovabili a basse emissioni CO₂ e consenta la remunerazione degli investimenti, sarà possibile sostituire progressivamente i carburanti fossili in tutte le modalità di trasporto. In Europa si moltiplicano già i progetti per la produzione di fuels innovativi con basse o zero emissioni nette di CO₂. In Italia, nel 2014 la trasformazione della raffineria di Venezia da convenzionale a bio-raffineria ha mostrato un esempio concreto di breakthrough tecnologico in grado di conciliare obiettivi economici, ambientali e sociali.

Ma torniamo al "Fit for 55".

Con la proposta legislativa sulle emissioni di CO₂ nelle auto di nuova immatricolazione, la Commissione europea ha escluso il contributo alla decarbonizzazione dei carburanti rinnovabili e a basse emissioni. Adottando un approccio che considera solo le emissioni generate dal veicolo, cioè allo scarico, si preclude ai costruttori di auto ogni scelta tecnologica che non sia quella del motore elettrico. È questa la parafrasi di Henry Ford di cui parlavamo: la Commissione si professa a parole paladina della neutralità tecnologica, ma nei fatti impone il motore elettrico come unica soluzione per il rispetto della normativa proposta.

È fuori questione che l'elettrificazione di auto, veicoli commerciali leggeri e parte dei pesanti sarà fondamentale per la decarbonizzazione del trasporto stradale. Molti membri di FuelsEurope stanno investendo nella generazione di energia rinnovabile, in impianti di elettrolisi per idrogeno, in batterie e punti di ricarica per veicoli elettrici. Ma il legislatore non può trascurare le emissioni legate alla generazione dell'energia elettrica (che durante la transizione a fonti rinnovabili si basa in parte su energia fossile) ed alla costruzione delle necessarie infrastrutture di distribuzione. Senza dimenticare che per il momento la produzione di batterie, così come l'estrazione dei suoi componenti metallici, sono processi ad alta intensità energetica ed emissiva.

I carburanti liquidi rinnovabili a basse emissioni sono riconosciuti come indispensabili per la decarbonizzazione di aerei, navi ed almeno parte del trasporto pesante su gomma. L'industria della raffinazione sta investendo per produrli in scala industriale per queste applicazioni. Perché escluderli dall'uso per le auto? I carburanti liquidi da biomassa sostenibile, da idrogenazione di rifiuti, olii e residui vegetali, gli e-fuels ottenuti dalla combinazione di CO₂ di origine biogenica o riciclata e idrogeno, riducono sostanzialmente le emissioni complessive di CO₂. Inoltre, garantiscono la possibilità di scelta a chi non ha accesso a ricariche

elettriche o ha bisogno di veicoli con grande autonomia. E poi non richiedono nuove infrastrutture per la distribuzione, con enormi risparmi di risorse e di CO₂. Un altro beneficio di importanza decisiva: questi fuels consentono di ridurre le emissioni di CO₂ da tutto il parco auto esistente. Gli effetti si vedrebbero da subito e durante i lunghi anni richiesti dalla transizione all'elettromobilità.

Infine, l'uso di carburanti rinnovabili a basse emissioni presenta vantaggi anche dal punto di vista sociale. La mobilità personale, un bene prezioso per la nostra società, rischia di diventare inaccessibile a quella parte della popolazione con limitata capacità di spesa destinata al trasporto. Quelle famiglie che non possono permettersi l'auto elettrica ed un adeguato accesso alla ricarica, rischiano di rimanere escluse dalla transizione. È questo il paradosso di "Robin Hood al contrario" sopra menzionato: i numerosi sussidi pubblici offerti all'acquisto delle auto elettriche, alla riduzione della loro fiscalità e dei costi operativi, potrebbero finire ai "ricchi", mentre le categorie più vulnerabili dovrebbero affrontare costi sproporzionatamente alti per continuare a muoversi con la propria auto a combustione interna.

Concludiamo con qualche considerazione riassuntiva.

L'emergenza climatica impone azioni rapide e radicali. L'industria della raffinazione europea sostiene l'obiettivo della neutralità climatica al 2050 ed è concretamente impegnata nella transizione energetica. Per la decarbonizzazione del trasporto in particolare, accanto all'elettromobilità – fondamentale per il trasporto stradale leggero – i carburanti liquidi rinnovabili a basse emissioni CO₂ offrono un contributo irrinunciabile. Oltre a fornire la soluzione per decarbonizzare aviazione, trasporto marittimo e parte del trasporto pesante stradale, sono complementari alla mobilità elettrica nel trasporto leggero stradale – in particolare durante la transizione all'elettrico del parco circolante.

Il pacchetto "Fit for 55" della Commissione contiene valide proposte per un quadro regolatorio adatto alla trasformazione delle raffinerie mediante investimenti per la produzione di carburanti rinnovabili a basse emissioni. Quello che fa difetto, però,

è il riconoscimento dei benefici di tali carburanti nella proposta legislativa dei CO₂ standards delle auto.

FuelsEurope condividerà le proprie proposte sul pacchetto “Fit for 55” col legislatore europeo, in particolare con il Parlamento e gli Stati Membri, per una correzione di rotta necessaria a rispondere alle esigenze del clima, dell’economia e del cittadino.

