

AUTOMOTIVE

Transizione green Il biometano va considerato

DI **MARCO MELE***

La fine dei motori endotermici, fissata dalla Ue nel 2035, non è più certezza incrollabile. È di pochi giorni fa la decisione della Commissione di volere anticipare al 2025 la revisione del regolamento sulle emissioni nocive delle auto, prevista inizialmente nel 2026. Un segnale forte, una presa d'atto da parte di Bruxelles della necessità di valutare nuove soluzioni per la decarbonizzazione dei trasporti. La prova che puntare esclusivamente sulle auto elettriche non è la scelta migliore o, come dicono gli economisti, il First best. In questo quadro si inserisce il tema dei biocarburanti e, tra questi, il biometano occupa un posto centrale. Potrebbe infatti rappresentare la soluzione al problema della decarbonizzazione del comparto in quanto opzione immediatamente disponibile, soprattutto in Italia che dispone di una filiera industriale, agricola e infrastrutturale ottimale per la sua produzione. Il biometano si ricava dalla trasformazione dei rifiuti organici, scarti agricoli e reflui zootecnici in carburante rinnovabile. Diversi studi dimostrano che, se ben gestito, il bilancio ambientale del biometano può addirittura risultare negativo, in grado di assorbire più CO₂ di quanta ne emetta nel corso di tutto il ciclo produttivo. Per liberare tutto il potenziale di questo elemento servirebbe introdurre nella normativa europea i Carbon correction factors. I Ccf consentirebbero di riconoscere le effettive riduzioni di CO₂ garantite dai carburanti rinnovabili. Senza i Ccf un'auto a biometano continuerà ad essere classificata come emissiva, esattamente come una a metano fossile. Con i Ccf, invece, il biometano potreb-

be partecipare a pieno titolo alla corsa per la neutralità climatica, accanto all'elettrico o ai carburanti sintetici. Oltre al fronte ecologico c'è un aspetto economico e sociale che non può essere trascurato. La filiera del biometano è in grado di innescare i presupposti keynesiani attraverso investimenti diffusi sul territorio: impianti agricoli, riconversioni industriali, infrastrutture di rete, stazioni di rifornimento. In altre parole il biometano è in grado di generare decine di migliaia di nuovi posti di lavoro, molti dei quali in aree rurali, spesso peraltro penalizzate dalla mancanza di opportunità. L'Italia, in questo scenario, ha un vantaggio unico: è il Paese europeo con la più lunga tradizione di utilizzo del metano per autotrazione, dispone di una rete di distributori già capillare e di un parco veicoli pronto ad essere alimentato con carburante rinnovabile. La revisione del regolamento sulle emissioni che si appresta a compiere la Ue sarà un passaggio decisivo. O si sceglierà una strada ideologica, forzando la mano su un'unica tecnologia o si adotterà una visione pragmatica, riconoscendo che la neutralità climatica si costruisce con più strumenti e variabili in grado di raggiungere l'obiettivo. Il biometano, soprattutto se accompagnato dal riconoscimento dei Ccf, è uno di questi strumenti, e per l'Italia rappresenta la possibilità di unire ecologia, sicurezza energetica e crescita economica. In gioco non c'è solo la transizione verde, ma anche il futuro del nostro sistema produttivo e del nostro mercato del lavoro. Non cogliere questa occasione significherebbe rinunciare ad un vantaggio competitivo unico.

***Professore di politica economica e amministratore unico Sfbm (Gruppo Gse).**