

Il biodiesel, pregi e limiti

Pubblicato: Giovedì 20 Luglio 2006

Quasi tutte le automobili diesel moderne, e sicuramente quelle costruite dopo il 1999, sono garantite dai costruttori per l'impiego di **biodiesel** come carburante: seri problemi si riscontrano invece con l'uso **"fai da te" di miscele o di olio vegetale puro**, che tendono a grippare soprattutto i più recenti diesel *common rail*. Se ne sarà accorto chi l'anno scorso fu colto dalla febbre del "fai da te" alimentata dal caro-benzina. **Una cosa è l'olio vegetale, un'altra il biodiesel**, che ha subito precisi trattamenti chimici. Oltretutto l'uso di olio puro è **illegale**, perchè comporta l'evasione dell'accisa sui carburanti. In ogni caso Paesi come Francia e Germania per legge aggiungono al normale gasolio da autotrazione una percentuale, crescente nel tempo, di biodiesel, anche in rispetto del Protocollo di Kyoto; da questo punto di vista l'Italia è ancora indietro.

Le proprietà del biodiesel sono molteplici. Sostituendo una tonnellata di gasolio con una di biodiesel, durante tutto il ciclo di vita del carburante si ha un risparmio complessivo medio di 2,5 tonnellate di anidride carbonica emesse – che non è poco. Inoltre, sempre secondo questi dati, citati da **Assobiodiesel** – che coordina i produttori italiani – ed in linea con quanto riportato da studi americani convalidati dall'EPA (*Environmental Protection Agency*), rispetto al gasolio il particolato fine (**PM10**) viene **ridotto del 58%**, con una diminuzione del **76%** della parte più nociva, quella carboniosa (*soot*). Anche il **monossido di carbonio** viene ridotto del 58% (ad alti carichi) ed i **composti aromatici**, cancerogeni, subiscono una diminuzione di ben il 68%. Da qui il notevole interesse per un carburante così promettente.

Anche i **limiti** del biodiesel sono ben noti: occorrono infatti colture estensive grandiose per produzioni su larga scala, ed è stato calcolato che per convertire a biodiesel tutto il parco macchine italiano, ai consumi attuali **non basterebbe ricoprire di colza un'area pari a tre volte l'intera superficie coltivabile nazionale...** Nondimeno, la prospettiva di un mercato in crescita e di un carburante di ridotto impatto rende il biodiesel uno dei *competitor* del futuro, di fronte al costante aumento di prezzo di un petrolio sempre più difficile da trovare e da difendere (vedi Iraq), ai ritardi dell'idrogeno e ai costi e problemi tecnologici dell'auto elettrica.

Non è un caso se **ben l'80%** della produzione della Oil.B di Solbiate Olona viene avviato in Germania, e in minor misura in Austria e Francia. **Il primo mercato mondiale del biodiesel resta infatti la Germania**, con circa due milioni di tonnellate annue di consumo; seguono la Francia (7-800.000) e l'Austria (250.000), poi l'Italia con la sua quota contingentata per il mercato interno, che non può superare le 200.000 tonnellate l'anno. Un mercato italiano i cui produttori, paradossalmente, sono **più numerosi al centro-sud che al nord**: la produzione industriale di biodiesel è infatti più legata all'agricoltura e alla raffinazione degli oli vegetali e ai suoi tradizionali canali che non alla grande industria petrolifera, alla quale sarebbe forse opportuno legarsi in modo più integrato. Spiega l'ingegner **Paolo Lucarno**, membro del CdA: "Il mercato è europeo, ma fortemente influenzato dalle legislazioni nazionali. L'Unione Europea cerca di uniformare le leggi in materia con le sue direttive, ma in Italia siamo già sottoposti alla seconda indagine da parte dell'UE per non aver recepito quanto disposto a Bruxelles". In base alle direttive europee, infatti, i **biocombustibili liquidi**, fra cui il biodiesel, dovranno raggiungere il **5,75%** del totale dei carburanti messi in vendita entro il 2010, e il **20%**

entro il 2020. E come sempre, nell'applicazione di queste direttive ci sono virtuosi e somari: in Italia l'anno scorso si è **abbassato** l'obiettivo per il 2010 al **2,5%**, non certo un atto di fiducia nel settore. Anche la legislazione è ostile, dunque: vi sono speranze che, cambiato il governo, cambi anche il vento? Lucarno è amaro: "Seguo il biodiesel da molti anni, se ne parla sempre bene, ma poi, **destra o sinistra, i risultati sono sempre deludenti**. Non ci resta che sperare nell'Europa".

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it