

Trasporto aereo, Chiaramonti (Politecnico Torino): â??Al 2030 potenziale nazionale per Saf limitatoâ?•

Descrizione

default watermark

(Adnkronos) â?? â??Siamo nel 2026 e i biocarburanti da biomassa lignocellulosica, di cui si parla da oltre trentâ??anni, non hanno ancora raggiunto la maturitÃ commerciale. Un ritardo che rischia di compromettere gli obiettivi al 2040-2050â?³. Lo ha detto il professor David Chiaramonti del Politecnico di Torino, presidente della Biofuture Platform, alla presentazione dello studio â??Sinergie tra agricoltura e trasporto aereo per la produzione di Safâ?? realizzato dal gruppo Fit4Foresight-fuel del Politecnico di Torino e coordinato dallo stesso prof. Chiaramonti, su indicazione del ministero dellâ??Ambiente e della Sicurezza Energetica. La presentazione si Ã¨ svolta presso lâ??Associazione Civita a Roma nellâ??ambito del terzo incontro del 2026 della Fondazione Pacta sulla riduzione delle emissioni del trasporto aereo.

Chiaramonti ha illustrato le proiezioni sul potenziale di materie prime nazionali per il Saf (Sustainable Aviation Fuel). â??Anche nello scenario piÃ¹ ottimistico, al 2030 si arriverebbe a poco piÃ¹ di 400mila tonnellate annue, un volume contenuto se paragonato ai fabbisogni attesi dai mandati ReFuelEU Aviation. Il quadro cambia radicalmente al 2050, quando entrano in gioco le colture intermedie su terreni marginali, stimate da un recente studio di Wageningen in circa 4,5 milioni di tonnellate a livello europeo, a condizione perÃ² che il regolamento 996 â?? ancora in fase di definizione â?? non introduca vincoli che ne blocchino di fatto lâ??applicazioneâ?•, sostiene Chiaramonti. Il docente ha sottolineato come, nel breve-medio periodo, la filiera realmente disponibile su scala commerciale resti quella dellâ??Hvo/Efa da lipidi, mentre lâ??alcool lignocellulosico e altre tecnologie di sintesi restano a livello dimostrativo, non industriale. Ha inoltre invitato a superare due â??mitiâ?? ricorrenti: quello del conflitto strutturale tra bioenergie e produzione alimentare, e quello secondo cui i biocarburanti non decarbonizzerebbero a sufficienza. Su questâ??ultimo punto ha citato i piÃ¹ recenti report dellâ??Agenzia internazionale dellâ??energia, secondo cui alcuni biocarburanti si avvicinano alla neutralitÃ carbonica o diventano carbon negative grazie al maggior contenuto di carbonio nei coprodotti rispetto al prodotto principale.

Chiaramonti ha illustrato progetti in corso su suoli degradati in cui lâ??impiego di compost e biochar migliora la resa agronomica di colture come la camelina, consentendo produzione di Saf in rotazione con food and feed e generando al tempo stesso crediti di carbonio. Un modello di â??insetting

virtuosoâ?•, ha spiegato, diverso dalle compensazioni acquistate altrove, perchÃ© il carbonio recuperato resta nel territorio dove viene prodotto il carburante. Il docente ha infine espresso preoccupazione per la revisione dellâ??Ets: secondo le indicazioni piÃ¹ recenti, tra le rimozioni permanenti riconosciute (Ccs, Dac, Bec) il biochar rischia di restare escluso dalla proposta della Commissione, nonostante il suo interesse per lâ??agricoltura mediterranea. Ha inoltre segnalato la mancanza di coordinamento tra i diversi strumenti normativi europei che intervengono sulla filiera bio â?? Red, Pac, Ets â?? a differenza di quanto tentato, pur tra molte difficoltÃ , negli Stati Uniti.

â??

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

default watermark

Tag

1. Ultimora

Data di creazione
Luglio 3, 2026
Autore
redazione