

Verità sui biocarburanti, sei domande di Legambiente a Eni

Continua la campagna europea contro l'olio di palma nel motore che inquina il Pianeta più del gasolio fossile. Mentre l'Eni, principale importatore di olio da palma in Italia pubblicizza il suo ENIdiesel+ perché “- 40% emissioni gassose”. Ecco le sei domande che Legambiente pone a Eni

Di **Andrea Poggio**

11/01/2019



Abbiamo superato le 210 mila firme sul sito alla petizione per chiedere la messa al bando dei carburanti prodotti con olio di palma e lo stop ai sussidi, ma vogliamo raddoppiarle: per questo motivo invitiamo tutti i cittadini a firmare la petizione su sumofus.org entro il 21 gennaio, giorno in cui ci sarà la prima mobilitazione europea con la consegna simbolica delle prime firme alle autorità nazionali. Firmate per mettere fine subito ai sussidi perversi, perché con la scusa di usare carburanti “naturalisti” e “rinnovabili” si distruggono le foreste tropicali mettendo in pericolo la biodiversità. Inoltre, come continuiamo a ricordare, il biodiesel derivato da olio di palma **provoca 3 volte più emissioni di CO₂ del gasolio fossile**, quindi inquina di più del carburante petrolifero e fossile.

E mentre le città d'Italia e d'Europa bloccano i motori diesel perché inquinano di più, l'ENI “inonda” TV e giornali di pubblicità, asserendo che **riduce “le emissioni inquinanti fino al 40%”**. Quindi, con la stessa auto, è sufficiente servirsi del biodiesel dell'Eni (15% olio di palma), per ridurre così tanto l'inquinamento? Vero che costa un po' più alla pompa (10% dichiara l'Eni), ma se inquinasse davvero così poco si dovrebbe riscontrare

nelle misure di qualità dell'aria, anche in città. Ma "fino al 40% in meno" è una promessa da saldi stagionali, un po' forte per una grande azienda come l'Eni.

Siamo andati a cercare, sulle pagine web ufficiali del gruppo Eni, spiegazioni e documentazione tecnica. Abbiamo trovato spiegazioni parziali, nessuna documentazione tecnica, risultati di prove replicabili, affermazioni in taluni casi un po' generiche che non ci hanno per nulla soddisfatto: ne diamo conto in seguito. Ecco perché abbiamo deciso di chiedere all'Eni conto delle sue affermazioni, rivolgendo all'Ufficio Stampa dell'Eni le seguenti domande:

1. Il gruppo Eni quanto olio di palma ha usato nel 2017 e nel 2018 (valore assoluto) e quali e quante altre quantità di altri olii vegetali sono state usate nei due anni per la produzione di gasolio "Eni diesel+"?
2. Le riduzioni delle emissioni inquinanti (in particolare l'affermazione "- 40% emissioni gassose") riguarda quali gas inquinanti (solo idrocarburi incombusti e monossido di carbonio o anche altri inquinanti e in che misura)?
3. La riduzione dell'inquinamento è stato riscontrato al tubo di scappamento (quindi a valle del catalizzatore, filtri e retrofit) oppure una conseguenza della pulizia degli iniettori sulla combustione interna al motore? Ci sono prove e risultati che attestino la riduzione di inquinamento al tubo di scappamento e quale riduzione reali si riscontra per qualche modello di autoveicolo Euro5 o Euro6?
4. E qual'è il campione di confronto? La riduzione ("fino al 40%") è rispetto alla stessa auto che usa il "normale" gasolio Eni, la media del circolante, oppure l'uso di biocarburanti non trattati come nel caso dell'ENIdiesel+?
5. La caratteristica di "Eni diesel+" di mantenere puliti gli iniettori, è motivata dai "trattamenti e additivazioni" o dalla componente rinnovabile e in particolare dell'olio di palma? E se simili trattamenti venissero effettuati su altre componenti (rinnovabili o meno), avrebbero lo stesso risultato efficace? Sono state svolte prove?
6. Ed infine: è stato valutato l'impatto, nell'intero ciclo di vita (dalla produzione al consumo) dell'uso dell'olio di palma nel ENIdiesel+, comprendendo anche la sostituzione di foreste con coltivazioni di palme (ILUC, *indirect land use change*)? E quali i risultati.

Sino a quando non ci perverranno risposte documentate e credibili a queste domande **restiamo convinti che il gasolio "ENI diesel+", derivato da olio di palma, è più inquinante del gasolio fossile** per quanto attiene le emissioni di CO₂ equivalente (gas climalteranti) e del tutto equivalente al gasolio fossile per quanto attiene gli inquinanti che provocano impatti sulla salute, come particolato, biossidi d'azoto, gran parte dei composti precursori di inquinanti secondari (particolato, ozono, composti carboniosi) che respiriamo in città. Per questa ragione chiediamo ad Eni di sostituire più rapidamente possibile l'olio di palma con altri biocarburanti "avanzati", il cui "ciclo di vita" mostri un ragionevole vantaggio ambientale.

NOTA: Osservazioni alle informazioni ufficiali disponibili sul biocarburante ENIdiesel+

L'Eni, con la bioraffineria a Porto Marghera a Venezia, è oggi il principale cliente italiano dei produttori indonesiani di olio di palma. Entro il 2019 è attesa l'entrata in produzione anche del nuovo impianto di Gela, che promette, grazie all'impianto di biotattamento della biomasse in ingresso, di produrre anche una quota di biocarburanti "avanzati" (o di seconda generazione), che dovrebbero sostituire in parte l'olio di palma.

Secondo ENI (*da sito web https://www.eni.com/it_IT/innovazione/piattaforme-tecnologiche/bio-refinery/green-diesel-eni.page*) il gasolio "ENI diesel+" (15% di olio rinnovabile miscelato al gasolio fossile) che si produce a Porto Marghera è motivo di vanto:

“Eni Diesel + riduce significativamente le emissioni inquinanti: fino al 40% di idrocarburi incombusti e ossido di carbonio. Inoltre grazie a un ciclo produttivo più sostenibile contribuisce a ridurre le emissioni di CO₂ in media del 5%. La partenza a freddo del motore è facilitata e la rumorosità è ridotta grazie all’elevato numero di cetano il cui valore è superiore a 55 (contro i 51 di specifica).”

È lo stesso argomento usato anche nella campagna pubblicitaria televisiva e media (si riducono le emissioni gassose fino al 40%). Così tanto, possibile? Quali emissioni? Nonostante tutti i filtri e retrofit dei motori più moderni? E confrontati a quali altri carburanti o motori? E veramente il minor inquinamento è motivato dall’uso di olio rinnovabile e, in particolare, dall’uso di olio di palma?

Intanto, si scrive sul sito ENI che i *“trattamenti e additivazioni”* subiti dal gasolio ENI diesel+ permettono di produrre *“un biodiesel di altissima qualità, se comparato con il biodiesel convenzionale o anche con il diesel fossile”* permettendo così *“una perfetta detergenza degli iniettori.”* Per questa ragione il carburante consente un risparmio del 4%. E si aggiunge: *“l’efficienza del motore viene mantenuto costante attraverso un pacchetto di additivi che mantiene pulito tutto l’impianto di iniezione. In aggiunta il prodotto contiene una componente bioderivata di altissima qualità.”* Se questo fosse davvero il principale vantaggio dell’ENIdiesel+, potrebbe forse osservarsi anche usando altri olii vegetali.

Alle prove motore *“è stata registrata una riduzione di monossido di carbonio e incombusti”*. Ma non si dice quanto. Perché, si spiega altrove, con l’ENI diesel+ ci sono 40% meno probabilità di incrostazioni agli iniettori rispetto ad olii vegetali di cattiva qualità. Se così fosse il confronto (- 40% emissioni gassose) è probabilmente con motori con iniettori sporchi, anche a causa di gasolii di bassa qualità o di biodiesel di produzione artigianale. Se così fosse, l’affermazione *“– 40%”* non riguarda il confronto con le normali auto diesel in circolazione.