



Meno agglomerati di grasso e più carburanti alternativi

14 apr 2016 (updated: 14 apr 2016)

“La politica dei trasporti dell'UE votata al minor inquinamento atmosferico avrà successo solo nell'ottica dei giusti incentivi alla produzione carburanti alternativi”, ha scritto Angelo Alvarez Alberdi (segretario generale dell' Associazione Europea biocarburanti Waste-to-Advanced, EWABA).

Secondo un recente articolo del Financial Times, la società responsabile per il trattamento delle acque reflue a Londra spende 1 milione di sterline al mese (!) per pulire "grandi conglomerati di grasso" che si accumulano nei sistemi fognari sotto le nostre città intasandoli.

Società di gestione dei rifiuti pubbliche e semi-pubbliche in tutta l'UE per mezzo di incontri costanti hanno segnalato negli ultimi anni questa situazione.

A Londra il denaro pubblico speso per questi ammassi di grasso nelle fogne urbane ammonta a decine, se non centinaia di milioni sprecati ogni anno e sono in aumento, se si pensa all'imminente cambiamento dei modelli di consumo della popolazione urbana.

Per molti anni le aziende di raccolta di olio vegetale esausto, noto come olio da cucina usato (UCO), hanno fornito un servizio pubblico garantendo la rimozione separata di olio da cucina usato dai ristoranti.

Iniziative pubbliche e private, per lo più a livello comunale, hanno promosso la raccolta di oli alimentari usati dalle famiglie. Il loro lavoro dovrebbe essere riconosciuto e promosso dalle autorità pubbliche.

Il motto del nuovo paradigma UE sull' "Economia Circolare", afferma, giustamente che "i rifiuti sono una risorsa".

Dunque l' olio alimentare usato non fa eccezione, anzi, infatti è la materia prima di uno dei combustibili alternativi *green* esistenti, noto UCOME: Biodiesel da olio vegetale esausto.

Questo combustibile alternativo, non ricavato dal petrolio, consente un risparmio di gas a effetto serra fino al 90% rispetto ai combustibili fossili.

Inoltre, essendo un rifiuto già esistente, non comporta il cambio di destinazione dei terreni e li lascia disponibili per la coltivazione di alimenti o mangimi.

Per tali ragioni è da considerarsi come biocarburante avanzato di seconda generazione.

La *Politica energetica e l'energia clima* dell'Unione Europea sono due punti all'ordine del giorno dopo l'accordo raggiunto COP 21 a Parigi lo scorso dicembre. Al fine di raggiungere i suoi obiettivi (limitare il riscaldamento globale al di sotto dei 2 ° C e proseguire gli sforzi per limitare l'aumento della temperatura di 1,5 ° C), l'UE dovrà utilizzare tutti gli strumenti sostenibili a disposizione per ridurre efficacemente l'impronta di carbonio dell'economia dell'UE.

La raccolta dell'olio da cucina esausto e il suo utilizzo per la produzione di combustibili alternativi devono necessariamente avere un ruolo in questo processo.

La Commissione europea stima che il settore dei trasporti UE produce quasi un quarto delle emissioni UE di gas serra.

Per far fronte a queste cifre, la strategia dell'Unione Energy prevede una serie di strumenti legislativi o politici chiave da adottare entro il prossimo anno, vale a dire una comunicazione sulla de-carbonizzazione per il settore dei trasporti dell'UE, una direttiva sulle energie rinnovabili per il 2030 (RED II), una direttiva sulla sostenibilità delle bioenergie e una comunicazione sulla Waste to Energy.

Questo approccio integrato alla de-carbonizzazione della politica dei trasporti dell'UE avrà successo solo se si pongono i giusti incentivi per la produzione di carburanti alternativi avanzati di seconda generazione.

In questo contesto, sarebbe utile dare un riconoscimento specifico al biodiesel a base di olio da cucina usato come combustibile alternativo altamente sostenibile che incentiva la de-carbonizzazione dei trasporti. Gioverebbe anche l'introduzione di incentivi per la produzione di biodiesel nella prossima direttiva sulle energie rinnovabili per il 2030.

Solo così si potrebbero risparmiare milioni di euro attualmente spesi per la gestione dei rifiuti e degli agglomerati di grasso causati dalla dispersione degli oli.

<http://www.euractiv.com/section/transport/opinion/less-fatbergs-more-alternative-fuels/>

