

Comunicato stampa



Stoccarda, aprile 2024

6300km attraverso l'Europa meridionale, con un carburante pressoché neutro dal punto di vista climatico

L'associazione eFuelsNow e.V., un gruppo di ingegneri tedeschi, ha organizzato un tour di 13 giorni. Durante il tour è stato rifornito di gasolio sintetico (HVO100 / XTL). HVO è l'acronimo di "Hydrogenated Vegetable Oil" ed è ottenuto attraverso il trattamento di materiali di scarto e residui organici. Le stazioni di rifornimento in cui è possibile acquistare HVO si trovano anche sulla mappa di eFuelsNow su Internet. Durante il percorso descritto, le emissioni di CO2 sono state ridotte dell'87% (calcolando una media di 27 g CO2/km, con una quota HVO del 97%). Il tour è partito da Stoccarda e ha attraversato l'Italia fino in Puglia. Da Brindisi si è raggiunta la Grecia, arrivando fino ad Atene. Ritornando su territorio italiano, il percorso ha poi proseguito fino in Sicilia e poi Malta. Infine, lungo la costa tirrenica, il percorso si è concluso rientrando in Germania.



Berlina con un bilancio di emissioni CO2 sul ciclo vita eccezionale grazie all'HVO

Il tour è stato condotto a bordo di un'Alfa Romeo 159 2.0 JTDm (fabbricata nel 2011, senza modifiche). L'auto ha percorso quasi la metà dei suoi circa 400000 km con HVO100 (circa 200000 km o 5 viaggi attorno all'equatore). La casa automobilistica non ha approvato ufficialmente il motore per l'utilizzo di HVO/XTL. Vogliamo sottolineare il fatto che non sono mai stati riscontrati problemi. Al contrario, il motore risulta più pulito ed efficiente grazie alle caratteristiche di questo carburante sintetico. I produttori del carburante, come la finlandese Neste, sottolineano che il loro prodotto è adatto a tutti i motori diesel.

Durante l'intero tour, l'Alfa si è fermata alla stazione di servizio solo per 25 minuti.

Molti automobilisti non sanno che la benzina e il gasolio offrono una densità energetica insuperabile. Una normale autovettura può essere rifornita con 35 litri al minuto. Ciò corrisponde a una potenza della pompa di 18000KW. Un pieno richiede meno di 2 minuti, e l'auto è pronta a ripartire per altri 1100 km ecologici. Il prezzo del gasolio HVO in Italia è talvolta inferiore di 5-10 centesimi rispetto al gasolio fossile. Durante il tour, è stata pagata una media di 1,81Eu/L per l'HVO100.



Che cos'è l'HVO?

Il carburante HVO è prodotto da una varietà di rifiuti biogenici. Non si tratta necessariamente di grassi o oli di origine vegetale. È possibile utilizzare un'ampia gamma di materiali di scarto. Possono essere rifiuti forestali, residui dell'industria della pesca e della carta e molto altro ancora. L'elenco dei materiali di scarto utilizzabili è molto lungo. Il punto fondamentale è che i rifiuti non contengono carbonio fossile. La riduzione della CO2 si basa sul principio del ciclo della CO2, come lo troviamo ovunque in natura. Il dottor Olaf Tödter, responsabile del progetto reFuels presso l'Istituto di Tecnologia di Karlsruhe (KIT), sottolinea che l'HVO non è un e-fuel. Tuttavia, entrambi i carburanti (HVO ed e-fuel) sono reFuels e, come il diesel, sono conformi allo standard per i carburanti diesel sintetici (DIN EN 15940). In termini di qualità, l'HVO è superiore al suo predecessore fossile in quasi tutti i settori. È più leggero solo del 6% circa. Il dottor Tödter sottolinea che l'HVO non deve essere paragonato al biodiesel. È inodore, permeabile all'acqua e molto compatibile con i materiali. Inoltre, riduce le emissioni, in particolare di particolato e CO2, avendo una densità energetica anche superiore al diesel.

Eccellente efficienza elettrica

Anche il Prof. Dr. Thomas Willner dell'Università di Amburgo (HAW) si occupa di ricerca sui combustibili. Egli menziona l'efficienza elettrica estremamente elevata. Un veicolo alimentato con HVO richiede meno elettricità per chilometro rispetto a un'auto elettrica. Questo perché molta energia è già immagazzinata nel materiale residuo. Pertanto, durante il processo di raffinazione è necessaria pochissima elettricità. Il gasolio HVO viene creato automaticamente come co-prodotto durante la produzione di carburante per l'aviazione.

In media, ogni 25 chilometri una stazione HVO100

La rete europea di stazioni di servizio HVO è molto ben sviluppata in molti Paesi. Durante il tour di quasi 6300 chilometri, l'Alfa ha incontrato una stazione di rifornimento HVO100 in media ogni 25 chilometri e una con miscele HVO ogni 4,4 chilometri. Questo

carburante è molto diffuso soprattutto nell'Europa settentrionale e meridionale, ma anche nei Paesi del Benelux e in California. Solo in Italia, quasi 1.000 distributori di carburante hanno aggiunto l'HVO100 alla loro gamma in circa 11 mesi. In Spagna e Portogallo, diversi fornitori hanno annunciato un totale di circa 800 stazioni entro la fine del 2024. In alcuni Paesi nordici e in California, tra il 20% e il 50% dell'intero mercato del diesel è già rifornito di HVO. In California, in particolare, è possibile fare il pieno di HVO95 solo in molte stazioni di servizio. Sebbene la maggior parte dei veicoli diesel sia ancora progettata per i combustibili fossili, in questi Paesi milioni di veicoli diesel vengono riforniti di HVO ogni giorno da circa 10 anni. Questo passo ha ridotto significativamente le emissioni di CO2 nel settore dei trasporti. Gli ingegneri di eFuelsNow utilizzano l'HVO100 in tutti i loro veicoli diesel privati, anche senza certificazione XTL.



L'HVO è un elemento importante per un futuro ecologico

Il Prof. Willner e il Dr. Tödter sottolineano ripetutamente che esiste una grande quantità di rifiuti inutilizzati. Sottolineano che si tratta di un problema di rifiuti globale. Le elevate quote nazionali di HVO in alcuni Paesi e la rapida crescita della rete di stazioni in tutto il mondo simboleggiano il potenziale di ulteriore espansione. Secondo un calcolo di Neste, se tutti i materiali di scarto venissero utilizzati appieno, si potrebbero produrre annualmente circa 1.000 milioni di tonnellate di questi carburanti. Ciò corrisponde a circa il 40% del fabbisogno globale di trasporto (trasporto su strada, navi e aerei). Anche queste cifre sono identiche a quelle del Prof. Willner. Inoltre, secondo uno studio presentato dal Prof. Willner, esiste ancora un grande potenziale di HVO di circa 200 milioni di tonnellate all'anno, utilizzando la coltura di jatropha, una pianta che cresce in aree desertiche. Questa quantità potrebbe coprire l'intero fabbisogno di carburante dell'UE. Queste opportunità dovrebbero essere sfruttate. Durante il viaggio nell'Europa meridionale, è emerso chiaramente che i veicoli con motori a benzina e diesel saranno indispensabili in futuro. Ciò ha a che fare con la rete di distribuzione elettrica, ad esempio nei villaggi di montagna italiani, e con i limiti fisici della distribuzione dell'elettricità. Per non parlare del fatto che la riparazione dei veicoli diesel e a benzina è relativamente semplice e poco costosa a causa delle numerose parti di piccole dimensioni. L'HVO può essere utilizzato immediatamente in motori diesel esistenti. Non è solo la soluzione più efficiente dal punto di vista energetico, ma anche quella più efficiente in termini di costi e di tempo per un trasporto stradale rispettoso del clima. Il fattore tempo, in particolare, gioca un ruolo importante. Secondo le autorità ambientali svedesi, l'HVO ha di gran lunga il migliore impatto sul clima.

L'informazione e la formazione tecnica sono assolutamente indispensabili

Il Dr. Tödter e il Prof. Willner sottolineano l'importanza dell'informazione tecnica e dell'educazione. Sono consapevoli che non tutti vogliono che i carburanti ecologici siano disponibili alla stazione di servizio. Questo è probabilmente anche il motivo per cui vengono ripetutamente comunicate false argomentazioni. Questo porta a ritardi e al mancato raggiungimento degli obiettivi climatici. Per questo motivo, i due scienziati stanno collaborando con eFuelsNow.

Chi è eFuelsNow?

I membri di eFuelsNow sono a favore di una protezione del clima basata sul mercato. Gli obiettivi climatici possono essere raggiunti solo con tutti i cittadini. In definitiva, sono le persone che devono implementare le misure di protezione del clima nella loro vita e pagarle. Non si tratta di essere a favore o contro una particolare tecnologia. L'obiettivo è quello di poter utilizzare tutte le soluzioni in modo che ci sia una soluzione praticabile per OGNI automobilista. Infine, ma non meno importante, la protezione del clima ha bisogno del denaro di un'industria ben funzionante con un trasporto passeggeri e merci flessibile ed efficiente. Questo è l'unico modo per finanziare le moderne innovazioni GreenTec. È l'energia che conta, non il tipo di motore. Gli ingegneri di eFuelsNow chiedono pertanto una quota di miscelazione più elevata sui mercati nazionali dei carburanti sintetici, per ridurre l'utilizzo dei combustibili fossili.

Rapporto di viaggio e fonti

Un'analisi dettagliata del tour, che include studi sociali sul tema della mobilità, è disponibile a questo link. Contiene anche le fonti delle informazioni qui citate:

https://efuelsnow.de/hvo-tours/italy_and_southern_europe

Film sul viaggio dell'HVO: <https://www.youtube.com/watch?v=nafFtmQMxr4>

La mappa attuale delle stazioni di rifornimento HVO è disponibile a questo link:

<https://efuelsnow.de/tankstellen-karte>



(Fine del testo)

contatto e nota :

Importante: nelle pubblicazioni online si prega di utilizzare i link forniti! Altre foto per la stampa sono disponibili sul sito web. Per qualsiasi domanda, non esitate a contattarci: info@efuelsnow.de