



Studio di TEHA Group e Eni sui biocarburanti da materie prime rinnovabili: un'opportunità per l'Europa

Lo studio evidenzia che i biocarburanti da materie prime rinnovabili sono una soluzione per contribuire a decarbonizzare i trasporti, alla sicurezza energetica e a mantenere la competitività industriale in Europa.

Cernobbio (Como), 5 settembre 2026 – È stato presentato oggi, nell'ambito del Forum di Cernobbio organizzato da TEHA, lo Studio strategico "[Sustainable biofuels as a strategic lever for industrial competitiveness, energy security and decarbonization](#)" realizzato da TEHA Group insieme a Eni.

Dalla concezione del Green Deal, lo scenario energetico globale è radicalmente cambiato: le crisi degli ultimi anni hanno dimostrato che le dipendenze da tecnologie, materie prime e capacità produttive possono avere impatti sistemici, potenzialmente pericolosi per la sicurezza energetica dell'Europa. È questo il punto di partenza dello Studio, che identifica nei biocarburanti da materie prime rinnovabili, come l'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) e il SAF (Sustainable Aviation Fuel), una soluzione già disponibile per diversificare gli approvvigionamenti, ridurre le emissioni GHG lungo la filiera e preservare la capacità e le competenze industriali dei Paesi europei.

"L'Europa deve evitare di ripetere gli errori del passato. Una transizione che sostituisce una dipendenza con un'altra non rafforza il continente, ne trasferisce soltanto la vulnerabilità. I biocarburanti rappresentano una leva concreta di decarbonizzazione dei trasporti, nonché di diversificazione, sicurezza e politica industriale. È necessario superare un approccio prevalentemente regolatorio e adottare una visione più pragmatica, industriale e consapevole dei nuovi rischi geopolitici", ha dichiarato **Valerio De Molli**, Managing Partner e CEO di TEHA Group.

"Una delle principali sfide per l'Europa è coniugare la transizione energetica con la competitività industriale e la sostenibilità economica e sociale. In questo contesto, i biocarburanti rappresentano una soluzione immediatamente disponibile per ridurre le emissioni del settore dei trasporti lungo l'intera filiera poiché sono ampiamente disponibili, possono essere distribuiti con le attuali infrastrutture e sono utilizzabili in gran parte delle motorizzazioni diesel oggi in circolazione. I biocarburanti sono una soluzione complementare ad altri vettori energetici, che consente anche di rafforzare sia la sicurezza energetica sia la competitività industriale europea. L'esperienza di Eni dimostra come l'innovazione tecnologica, insieme alla valorizzazione delle competenze industriali e professionali, possa guidare processi di trasformazione capaci di generare valore, occupazione e sviluppo sostenibile, supportando al contempo la competitività dell'Europa", ha dichiarato **Stefano Ballista**, CEO di Enilive.

Il contesto europeo

Un approccio alla transizione che privilegia soltanto alcune tecnologie rischia di creare aree di vulnerabilità per l'industria e la sicurezza europea: la dipendenza dalle importazioni di energia e di materie prime, così come la perdita di capacità produttiva, possono diventare strutturali e difficilmente reversibili. Alcuni esempi sono già in atto. Nel settore dell'automotive, le importazioni di veicoli finiti sono più che triplicate tra il 2015 e il 2025, raggiungendo circa 166 miliardi di euro, mentre la perdita potenziale di valore aggiunto del settore in UE è stimata tra 30 e 60 miliardi di euro all'anno¹. Nel settore della raffinazione, dal 2009 l'Europa ha perso il 21% della capacità produttiva. L'Europa ha una limitata capacità di soddisfare la domanda, in particolare per prodotti come il diesel e il jet fuel, per i quali la dipendenza dalle importazioni è aumentata in modo significativo; inoltre, si stima che ciò abbia anche comportato una perdita tra 90.000 e 130.000 posti di lavoro qualificati². Per fare un altro esempio, nelle materie prime critiche, il 100% delle terre rare pesanti raffinate utilizzate nell'Unione proviene dalla Cina³.

Si stima, inoltre, che nell'Unione Europea lo sviluppo delle tecnologie digitali e dell'intelligenza artificiale porteranno da 96 TWh nel 2024 a 236 TWh nel 2035 la domanda di energia elettrica per i data center⁴. Per questo è fondamentale allentare la competizione per l'accesso all'elettricità, utilizzando ogni tecnologia negli ambiti in cui produce il maggiore beneficio. Nella mobilità, i biocarburanti rappresentano una soluzione immediatamente disponibile per ridurre le emissioni anche dei settori *hard to abate* (trasporti pesanti, aviazione e marittimo) e diversificare fonti, tecnologie e geografie di approvvigionamento. Un approccio tecnologicamente neutro alla mobilità potrebbe quindi consentire di destinare una maggiore quota di risorse elettriche ad altri ambiti che nel prossimo decennio avranno rilevanza strategica anche per l'Europa, come le tecnologie digitali e l'intelligenza artificiale.

In questo quadro, i biocarburanti non sono un'alternativa all'elettrico, ma una scelta complementare.

I biocarburanti: i luoghi comuni da sfatare

TEHA Group ha rilevato la presenza, nel dibattito europeo sui biocarburanti, di 'falsi miti' e informazioni non supportate da evidenze scientifiche. Lo Studio ha sottoposto a verifica alcune convinzioni ricorrenti, al fine di fornire al dibattito pubblico nuovi elementi misurabili e verificabili.

Tre evidenze risultano particolarmente rilevanti:

- **I biocarburanti possono contribuire immediatamente alla riduzione delle emissioni GHG del trasporto.** I biocarburanti sono compatibili con buona parte del parco circolante europeo: oltre 170 milioni di veicoli diesel (Euro 5-V ed Euro 6-VI) sono già compatibili, se validati dal costruttore, con i biocarburanti da materie prime rinnovabili come l'HVO, che può essere utilizzato in purezza (cioè non miscelato con carburanti di origine fossile) e senza che siano necessarie modifiche ai motori e alle infrastrutture per la distribuzione del prodotto. Di questo stesso vantaggio possono beneficiare il trasporto marittimo e quello aereo: nel primo l'HVO può essere utilizzato in purezza, nel secondo il SAF è idoneo a essere utilizzato in miscela con il jet convenzionale fino al 50%.
- **Gli investimenti nelle bioraffinerie sono un'opportunità industriale e sociale.** Le conversioni già realizzate da Eni a Porto Marghera (Venezia) nel 2014 e a Gela nel 2019 dimostrano che è possibile preservare siti produttivi, competenze e occupazione, rigenerando le aree industriali e mantenendo la coesione sociale nelle comunità locali: un

esempio di come gli obiettivi di decarbonizzazione possano rafforzare, anziché indebolire, l'impronta industriale dell'Europa. Si stima che gli investimenti privati nel settore in Europa possano generare fino a 66 miliardi di euro di PIL, sostenendo oltre 33.000 posti di lavoro⁵. Un risultato ancora più significativo se confrontato con i circa 49 miliardi di euro di risorse pubbliche destinati alla mobilità elettrica tra il 2016 e il 2030, di cui, data la struttura delle catene del valore, la Cina rischia di essere tra i principali beneficiari⁶.

- **Le nuove filiere agricole per la produzione dei biocarburanti possono essere sinergiche alla produzione di cibo.** Oltre a rifiuti e a materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare, le bioraffinerie possono lavorare oli vegetali ottenuti da colture intermedie in rotazione con le produzioni alimentari e coltivazioni su terreni degradati. A livello globale, si tratta di un potenziale pari a circa cinque volte il fabbisogno europeo⁷, senza sottrarre terreni alla produzione di cibo. Queste filiere per un approvvigionamento diversificato delle bioraffinerie possono generare impatti positivi anche oltre i confini europei. Nei primi anni del prossimo decennio, i progetti promossi da Eni principalmente nel continente africano potranno coinvolgere oltre un milione di agricoltori, recuperando terreni oggi fortemente degradati, e quindi improduttivi, e facendo crescere insieme produzione di agri feedstock per biocarburanti e produzioni alimentari, oltre a rendere disponibili mangimi per gli allevamenti locali.

Alcune proposte per cambiare approccio

Lo Studio formula alcune proposte per i policy maker europei, con l'auspicio di poter passare da un'impostazione prevalentemente restrittiva a un approccio più pragmatico e consapevole:

- **Da un'Europa che misura soltanto le emissioni allo scarico a un'Europa che valuta le emissioni lungo tutta la filiera**, riconoscendo il contributo immediato dei biocarburanti alla riduzione GHG (anche tramite l'introduzione di una nuova classe di veicoli che possano essere considerati "low-carbon" perché alimentati esclusivamente con biocarburanti in purezza e prodotti da materie prime rinnovabili più sostenibili sotto il profilo ambientale). La transizione non può essere soltanto affidata a soluzioni che potranno essere mature nel lungo termine: è necessario supportare tecnologie già disponibili, scalabili e in grado di produrre risultati misurabili.
- **Da un'Europa che chiude raffinerie a un'Europa che trasforma la propria base industriale**, sostenendo la conversione degli impianti esistenti in bioraffinerie e preservando capacità produttive, competenze e occupazione.
- **Da un'Europa che presume la competizione tra agricoltura ed energia a un'Europa che verifica i livelli di sostenibilità dei biocarburanti attraverso i dati reali**, utilizzando misurazioni sul campo, tracciabilità e tecnologie digitali per riconoscere le produzioni realmente addizionali e maggiormente sostenibili. Le regole dovrebbero garantire flessibilità agli agricoltori in modo da valorizzare la terra e aumentare la resilienza economica, sulla base del principio di addizionalità e quindi senza sottrarre alla produzione di cibo. In tale cornice i biocarburanti assumono un ruolo importante come leva di cooperazione con i Paesi produttori, assicurano la diversificazione degli approvvigionamenti e contribuiscono alla sicurezza energetica.

¹ Elaborazione di TEHA Group basata sui dati Eurostat, 2026.

² Elaborazione di TEHA Group basata sui dati FuelsEurope, 2026.

³ Elaborazione di TEHA Group basata sui dati della Commissione Europea, 2026.

⁴ Stima TEHA Group.

⁵ Stima TEHA Group.

⁶ Elaborazione TEHA Group su analisi dati TEHA, EIB e Commissione Europea, 2026.

⁷ Stima TEHA Group basata sui dati Eni, Commissione Europea (DG ENER), IRENA, Transport & Environment/Cerulogy, 2026.

Contatti societari Eni:

Ufficio Stampa: Tel. +39.0252031875 – +39.0659822030

Numero verde azionisti (dall'Italia): 800940924

Numero verde azionisti (dall'estero): + 80011223456

Centralino: +39.0659821

ufficio.stampa@eni.com

segreteria.societaria.azionisti@eni.com

investor.relations@eni.com

Sito internet: www.eni.com



Contatti Ufficio Stampa

The European House – Ambrosetti

Silvia Lovati

silvia.lovati@ambrosetti.eu - Tel. 3383430415

Fabiola Gnocchi

fabiola.gnocchi@ambrosetti.eu - Tel. 3497510840