

COSÌ CAMBIEREMO I CARBURANTI

La Formula 1 accetta la sfida della sostenibilità e punta sugli e-fuel



Con il nuovo regolamento per il 2022 gli e-fuel e più in generale i carburanti low carbon diventano realtà. Ne avevamo parlato sul primo numero del 2020.

Allora l'elettrico non è il futuro obbligatorio! La risposta arriva dalla Formula 1, lo sport automobilistico più seguito in tutto il mondo che risponde alla concorrenza della Formula E (quella elettrica) accettando la sfida della sostenibilità. Il primo passaggio era avvenuto con l'ibrido avvenuto nel 2014 (campo di prova per molte innovazioni poi divenute comuni anche sulle auto di serie), ora con il 2022 scatta

un nuovo regolamento che obbliga a carburanti liquidi sempre meno “fossili”. Si comincerà con l’E10 ovvero un carburante che contiene il 10% di etanolo. Poi nei cinque anni successivi si dovrà modificare ulteriormente il rapporto tra fossili e non fossili imponendo una ricerca che metta insieme innovazione e prestazioni. *“In termini di progettazione del motore, sarà un cambiamento abbastanza significativo in termini di know-how, penso che ci sarà molto da imparare sui carburanti di una nuova generazione, carburanti che non sono così noti oggi nell’ambiente del motorsport. È divertente, perché c’è la sfida, ed è una curva di apprendimento, ma è innovazione. La sfida è quella di ottenere il massimo rendimento da un prodotto completamente sostenibile. La difficoltà sarà quella di cercare di essere il migliore, perché è un ambiente competitivo e la concorrenza è tutta una questione di vantaggi relativi”.*

Il commento è di uno che se ne intende: Mattia Binotto, direttore sportivo della Ferrari. La sfida riguarderà certo la progettazione dei motori, ma anche l’elaborazione dei carburanti.

E nel caso della Ferrari il partner è Shell.

In una recente intervista a Motorsport, István Kapitány, vicepresidente esecutivo globale di Shell per la mobilità, ha raccontato così le dimensioni della sfida: *“per arrivare a un carburante sostenibile, ci sono diversi tipi di modi.*

E la Formula 1 è il giusto banco di prova per questo tipo di attività. Stiamo già producendo etanolo di seconda generazione in quantità commerciale.

Non è prodotto dalla parte commestibile della canna da zucchero, ma dagli avanzi agricoli. Abbiamo anche una soluzione brevettata chiamata IH2 Technology, che produce carburanti di qualità da scarti agricoli o domestici.

E non siamo estranei agli e-fuels, ai carburanti sintetici, ai componenti sintetici e anche al power-to-liquids”.

“I carburanti sostenibili – aggiunge Kapitány – rappresentano un’altra alternativa agli EV. Gli EV sono molto buoni, stanno arrivando e faranno parte dell’insieme. Ma dobbiamo anche assicurarci di offrire diverse soluzioni, un mosaico di soluzioni per

i nostri clienti, e questo è il motivo per cui siamo così desiderosi di lavorare in questo mondo”.

