

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Supply Chain e Mobilità sostenibile: nuovi carburanti per il trasporto

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 15th, 2022

*Contributo a cura di Dott.ssa Giulia Zara **

** Trainee Lawyer presso Deloitte Legal*

Al fine di conseguire gli obiettivi strategici globali di sostenibilità ambientale e decarbonizzazione, il settore dei trasporti e della logistica si trova oggi ad affrontare sfide senza precedenti.

La necessità che l'azione per il clima sia al centro delle scelte di *policy* degli attori pubblici e dei soggetti privati attivi nel settore è ancor più dirimente se si considera che – come noto – in ambito europeo, gli impegni internazionali assunti con l'Accordo di Parigi del 2015 hanno condotto all'adozione:

- della comunicazione sul *Green Deal* (COM(2019) 640), nell'ambito della quale la Commissione europea ha illustrato le priorità per trasformare l'UE in una società che «*nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra*», mostrandosi consapevole del fatto che, per raggiungere tale ambizioso obiettivo, occorrerà in particolare «*il contributo del trasporto stradale, ferroviario, aereo e per vie navigabili*», e cioè di settori ai quali è oggi attribuibile «*un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE*»;
- della Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente (COM(2020) 789), dove la Commissione europea ha ribadito che il «*successo del Green Deal europeo dipende dalla nostra capacità di rendere sostenibile il sistema dei trasporti nel suo insieme*»;
- della Legge europea sul clima (Regolamento (UE) 2021/1119), che – traducendo gli obiettivi politici individuati dalla Commissione europea in obblighi giuridicamente vincolanti – impegna l'UE a raggiungere entro il 2030 una riduzione del 55% delle emissioni climalteranti rispetto ai livelli del 1990 e ad arrivare entro il 2050 allo “zero netto di emissioni” (la c.d. neutralità climatica). Si tratta di obiettivi che riguardano «*tutti i settori dell'economia*», ivi compreso, in particolare, quello dei «*trasporti*».

Per assicurare che il quadro giuridico europeo sia coerente col (e funzionale al) raggiungimento degli (sfidanti) obiettivi climatici previsti dalla Legge europea sul clima, nell'estate del 2021, la

Commissione europea ha presentato una serie di proposte legislative, il c.d. “Pacchetto Fit For 55”, che riguardano – per quanto qui rileva – (i) l’abbassamento dei limiti di emissione medi di CO2 per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri fino al raggiungimento del *phase out* dei motori a combustione interna entro il 2035; (ii) la diffusione di carburanti alternativi nei settori del trasporto marittimo e aereo (si tratta delle iniziative *FuelEU Maritime* e *RefuelEU Aviation*) e (iii) lo sviluppo di infrastrutture per la ricarica e/o il rifornimento di veicoli alimentati con carburanti alternativi.

Dal momento che il settore dei trasporti è ancora largamente dipendente dai combustibili fossili, nel percorso verso la neutralità climatica, l’obiettivo primario deve innanzitutto essere la diffusione dell’uso di combustibili alternativi e a basse o zero emissioni di carbonio e, di conseguenza, la progressiva sostituzione – nelle varie tipologie di veicoli e natanti – dei sistemi di trazione basati sull’utilizzo di combustibili fossili con sistemi non climalteranti. Più precisamente, secondo la definizione fornita dai documenti programmatici dell’Unione europea, per carburanti alternativi si intendono i combustibili o le fonti di energia che consentono, almeno in parte, di sostituire le fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia ai trasporti e che, in quanto tali, possono contribuire alla decarbonizzazione e al miglioramento delle prestazioni ambientali del settore dei trasporti (cfr. la Comunicazione della Commissione europea COM(2021)559 del 14 luglio 2021). Tra di essi, dunque, (i) l’elettricità, l’idrogeno, l’ammoniaca, a sostegno di forme di mobilità *zero-carbon*; (ii) i combustibili rinnovabili da biomassa, i biocarburanti, i combustibili sintetici e paraffinici prodotti da energia rinnovabile, e, infine, (iii) il gas naturale in forma gassosa e liquefatta (GNC e GNL) e il gas di petrolio liquefatto (GPL), derivanti da fonti fossili, ma comunque in grado di contribuire alla decarbonizzazione del settore, quantomeno in una fase transitoria.

Premesso quanto precede, come evidenziato dal Rapporto *Decarbonizzare i trasporti. Evidenze scientifiche e proposte di policy* elaborato nell’aprile 2022 dalla *Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture* (STEMI) istituita dal Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili (MIMS) le soluzioni basate sull’elettrificazione diretta dei veicoli rappresentano, laddove possibili, l’opzione preferibile dal punto di vista ambientale e dei costi infrastrutturali. L’utilizzo di veicoli a batteria è una soluzione attualmente percorribile per il trasporto urbano, sia di persone che di merci, e, più in generale, per i trasporti stradali di breve-media percorrenza. È doveroso precisare che la crescita del comparto elettrico dovrà necessariamente essere accompagnata da investimenti infrastrutturali funzionali, da un lato, alla decarbonizzazione del sistema di generazione elettrica e, dall’altro lato, alla realizzazione di una rete di distribuzione di energia elettrica (non a caso, infatti, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (“PNRR”) destina circa sette milioni di euro proprio allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica).

La situazione è invece più complessa e incerta per il trasporto su lunghe distanze, rispetto al quale l’elettrificazione diretta necessita di potenze e di tempi di ricarica significativi, difficilmente gestibili nel breve termine e, probabilmente, più realistici ed interessanti nel medio-lungo periodo. In tale settore, pertanto, una soluzione tecnicamente valida e praticabile è rappresentata dall’utilizzo di altri carburanti alternativi, quali il biometano, i biocombustibili avanzati, i combustibili sintetici, che possono fornire un contributo all’abbattimento delle emissioni di CO2 e che consentono di utilizzare le infrastrutture esistenti. Invero, nonostante la tecnologia nel settore di cui trattasi sia ormai ad uno stadio avanzato, la principale difficoltà e la vera sfida della transizione *green* dei sistemi della logistica e dei trasporti è rappresentata proprio dalla pianificazione e realizzazione di reti infrastrutturali, diffuse capillarmente sul territorio, e idonee a consentire la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento dei veicoli alimentati con carburanti

alternativi; e ciò soprattutto in un paese come l’Italia, dove l’attuale stato delle infrastrutture del trasporto e delle logistica sconta significative carenze e ritardi. Il che costituisce un primo elemento utile a incentivare iniziative di collaborazione e/o partenariato pubblico-privato mirate proprio a ovviare a tali carenze infrastrutturali e a soddisfare, così, gli interessi pubblici e privati sottesi a tale forma di transizione ecologica.

In questo contesto, le sfide più impegnative in materia di decarbonizzazione riguarderanno certamente i settori del trasporto aereo e del trasporto marittimo, a causa dell’attuale mancanza di tecnologie a basse o zero emissioni pronte per il mercato, dei lunghi cicli di sviluppo e di vita degli aeromobili e delle navi e, soprattutto, dei significativi investimenti necessari in attrezzature e infrastrutture di rifornimento. Rispetto a tali tipologie di trasporto, pertanto, nel medio-breve periodo, la priorità deve essere l’utilizzo e la diffusione di combustibili alternativi: per il trasporto aereo, i *Sustainable Aviation Fuels* (c.d. SAF, biocarburanti avanzati ed elettrocarburanti) e, per il trasporto marittimo, il GNL – che costituisce la soluzione più immediata e concreta per diversificare l’utilizzo di combustibili fossili “tradizionali” per le navi – e, in prospettiva futura, il metanolo, i biocombustibili e l’ammoniaca. Inoltre, in tali settori, il passaggio a sistemi di trazione non climalteranti dovrà essere accompagnato dall’elettrificazione dei mezzi e delle attrezzature aeroportuali e dall’elettrificazione delle banchine (c.d. *cold ironing*).

Le considerazioni sopra svolte rendono evidente che il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi europei non possa prescindere da ingenti investimenti pubblici (e privati) orientati al potenziamento delle infrastrutture del trasporto e della logistica esistenti in Italia e alla realizzazione di nuove infrastrutture “abilitanti”, che permettano di promuovere e accelerare la transizione verso la neutralità climatica in coerenza con quanto avviene negli altri Stati membri.

Al tempo stesso, l’esigenza di incentivare la diffusione dei carburanti alternativi e l’esistenza di diverse tipologie di *alternative fuels* da utilizzare per la (progressiva) decarbonizzazione dei sistemi della logistica e dei trasporti offrono significativi spunti di riflessione al fine di valutare l’opportunità di una maggiore regolazione dell’offerta di mercato nel settore di cui trattasi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 15th, 2022 at 10:00 am and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.