

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Decarbonizzazione del trasporto marittimo: le soluzioni di oggi e di domani secondo Eni

Nicola Capuzzo · Saturday, May 11th, 2024

*Contributo a cura di Alessandro Sabbini **

** Responsabile relazioni istituzionali di Enilive*

Il percorso verso la transizione e la decarbonizzazione del trasporto marittimo è necessario al raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda Onu 2030 e deve tenere conto delle esigenze degli armatori e degli operatori del settore, oltre che delle infrastrutture esistenti e delle loro potenzialità.

La scelta di vettori energetici che possano dare un apporto al conseguimento di questo obiettivo è fondamentale. Dal punto di vista tecnologico, l'approccio di Enilive si basa sul considerare tutte le possibili opzioni: ognuna di esse, in base al proprio grado di maturità, può dare un contributo al processo di decarbonizzazione.

Un primo vettore energetico utile alla riduzione dell'impatto emissivo dei trasporti via mare è già disponibile e si può utilizzare con i mezzi navali e gli impianti di distribuzione esistenti: si tratta del biocarburante HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato), di cui Enilive è il secondo produttore europeo. L'HVO viene prodotto prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare.

Enilive, in Italia, produce HVO nelle bioraffinerie di Porto Marghera, a Venezia, e di Gela; inoltre, a gennaio 2024 Eni ha confermato la trasformazione della raffineria di Livorno in bioraffineria e un quarto progetto in Italia è attualmente allo studio. A livello internazionale, Enilive gestisce anche la bioraffineria St. Bernard Renewables in Louisiana, negli Stati Uniti d'America (joint venture al 50% con PBF Energy) e sono in fase di valutazione ulteriori due nuove bioraffinerie in Malesia e in Corea del Sud.

Un'altra soluzione per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, da considerare nel breve-medio termine, è l'LNG (Liquid Natural Gas, gas naturale liquefatto): si tratta di un altro vettore già utilizzabile, che riteniamo si potrà sviluppare ulteriormente man mano che le flotte adeguate al suo utilizzo e le infrastrutture per la sua distribuzione saranno pronte. Nel lungo termine, il trasporto marittimo potrà disporre anche dell'idrogeno: il percorso per produrne quantità sufficienti e a prezzi competitivi potrebbe essere ancora lungo, e soprattutto, anche in questo caso per il suo

impiego su larga scala sarà necessario uno sviluppo delle flotte e della rete per i rifornimenti, che per l'idrogeno puro non possono essere le stesse che per l'LNG.

L'unica certezza è che il nostro futuro sarà influenzato dalle scelte che facciamo oggi. Affinché la transizione ecologica possa procedere in modo facile e rapido, sarebbe importante che l'Unione Europea facesse le scelte opportune: ad esempio tutelando la neutralità tecnologica, ossia fissando dei target di decarbonizzazione e lasciando poi alle imprese l'individuazione delle soluzioni più efficaci ed efficienti per raggiungerli. Nel settore del trasporto stradale non è stato così, perché le scelte fatte finora hanno finito per dare una spinta quasi esclusivamente alla mobilità elettrica. Nel settore del trasporto marittimo, invece, la neutralità tecnologica si rispecchia appieno nei target dati dall'International Maritime Organization: questo consente ai produttori di carburanti, come Enilive, di lavorare a prodotti progressivamente sempre più sempre più decarbonizzati ma assecondandone il tasso di maturità tecnologica. Dall'Unione Europea le indicazioni sembrano al momento meno chiare, speriamo la situazione possa migliorare rapidamente.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, May 11th, 2024 at 7:00 pm and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.