

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Italia ancora molto indietro sui carburanti marittimi alternativi”

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 4th, 2024

Mentre nell’Unione Europea cresce la produzione pianificata di carburanti verdi, l’Italia non riesce ad attrarre capitali per avviare progetti per la sintesi di questi prodotti, necessari alla decarbonizzazione del trasporto marittimo.

È quanto emerge dalla mappatura dei progetti europei per la produzione di idrogeno verde (e carburanti sintetici da esso derivati), realizzata da Transport & Environment, organizzazione ambientalista attiva in materia di trasporti. L’analisi mostra che, qualora tutti i progetti maturassero sino alla fase di produzione, quasi il 4% (corrispondente, in termini energetici, a circa 1 Mtep) del trasporto marittimo europeo potrebbe essere alimentato con carburanti verdi entro il 2030, creando nuovi posti di lavoro nel continente e avviando il processo di decarbonizzazione del settore.

L’Italia però rischia di essere tagliata fuori. “La transizione del settore marittimo verso carburanti neutri dal punto di vista climatico offrirà grandi opportunità industriali, economiche e occupazionali. Proprio per questo è preoccupante dover rilevare l’assenza dell’Italia all’appello per lo sviluppo di una nuova industria, che promette di prendere piede in molti stati europei. Il nostro Paese sembra non comprendere fino in fondo il ruolo che questi carburanti avranno. Lo si vede bene dalla proposta di Pniec sin qui circolata, dove i volumi nazionali di consumo di e-fuels, da qui al 2030, vengono pianificati per il 93% per il trasporto su strada, mentre appena il 7% è riservato ai settori hard to abate come l’aviazione e il marittimo” ha commentato Carlo Tritto, Policy Officer per Transport & Environment Italia

A livello europeo invece a inizio 2024 sono almeno 17 i progetti europei volti alla produzione di carburanti sintetici a base di idrogeno verde – più comunemente chiamati e-fuels – da impiegare nel settore marittimo. Se tutti questi progetti vedessero la luce, contribuirebbero a soddisfare circa il 4% (1.06Mtep) del fabbisogno totale di energia dello shipping europeo al 2030 (28 Mtep circa), avviando il settore verso la decarbonizzazione. Ad oggi, però, sono appena 6 i progetti sicuri di ricevere i finanziamenti necessari alla produzione. Ci sono ulteriori 44 progetti che potrebbero fornire idrogeno al settore marittimo, portando a 61 i progetti totali mappati da T&E: ma la loro eventuale produzione potrebbe essere contesa da altri settori industriali “affamati” di idrogeno.

Le incognite dei produttori: incertezza riguardo alla domanda e agli investimenti necessari. Se tutti i progetti mappati da T&E raggiungessero la fase di produzione, si conseguirebbe facilmente

l’obiettivo introdotto dal FuelEU Maritime – il Regolamento UE che definisce la quota minima di carburanti verdi da impiegare nel settore – pari al 2% al 2034. Tuttavia, la maggior parte dei progetti deve ancora ricevere finanziamenti e nessuno, tra quelli che si prevede riforniranno specificamente il settore navale, è attualmente operativo. I produttori di e-fuels individuano come principali ostacoli il rischio di una domanda troppo bassa (quindi un’incertezza relativa alla capacità del settore marittimo di assorbire la futura produzione) e le incertezze determinate da un quadro regolatorio che non orienta in maniera chiara il futuro energetico del settore, specie riguardo allo sviluppo di vettori capital intensive. L’incertezza degli scenari mette a rischio, oltre a milioni di tonnellate di combustibili verdi, anche molta potenziale occupazione: si stima che – a livello globale – la transizione energetica del trasporto marittimo potrebbe generare circa 4 milioni di nuovi posti di lavoro entro il 2050.

La sola Danimarca rappresenta più della metà di tutti i volumi di idrogeno previsti per i 61 progetti mappati da T&E. Ma guardando alla produzione di carburanti destinati esclusivamente al trasporto marittimo, la Spagna è il paese con maggiore potenziale, con un terzo dei volumi previsti. Nonostante la sua natura insulare, il Regno Unito ha pochissimi progetti mentre – oltre all’Italia – anche la Grecia sembra non essere interessata da piani di sviluppo. Eppure si tratta di Paesi con una forte vocazione navale.

L’ammoniaca sintetica sembra avere grande potenziale per il settore marittimo. Nel lungo periodo, i piani di produzione annunciati sembrano premiare l’ammoniaca sintetica come opzione più efficace per sostituire i carburanti fossili. Questo combustibile rappresenta il 77% dei volumi della produzione prevista. A oggi, tuttavia, nessuno di questi progetti poggia su una decisione finale di investimento.

“L’Ue intervenga. Il trasporto marittimo sembra essere di fronte al dilemma dell’uovo e della gallina: da un lato i produttori di carburanti aspettano segnali di domanda più chiari da parte degli operatori navali, prima di effettuare grandi investimenti. Gli operatori marittimi, dal loro canto, aspettano che tali carburanti diventino più diffusi ed economici prima di firmare accordi di fornitura. In questo stallo, l’Unione Europea dovrebbe intervenire fissando obiettivi minimi sia dal lato dell’offerta che della domanda, fornendo così certezza di investimento sia ai produttori di carburante che alle compagnie di navigazione” ha concluso Tritto, introducendo la proposta di T&E: “Introdurre un sotto-obiettivo di e-fuels di 1,2%”. Nel recepire la Direttiva UE sulle rinnovabili (RedIII), T&E raccomanda agli Stati membri di introdurre un sotto-obiettivo di e-fuels nel trasporto marittimo di almeno 1,2%, come suggerito dalla revisione della Direttiva. Questo fornirebbe garanzie non solo agli attuali progetti già finanziati, ma specialmente agli ulteriori progetti in attesa di una decisione finale di investimento. Secondo T&E, sarebbe inoltre auspicabile reinvestire i proventi del mercato del carbonio dell’Ue – recentemente esteso anche al trasporto marittimo (Ets) – proprio per sostenere i progetti nascenti, avviando quanto prima il processo di decarbonizzazione del settore.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, June 4th, 2024 at 10:00 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

