

Shipping e carburante: il biofuel è la soluzione?

Le alternative al gasolio sono tante, HVO, FAME, GPL, GNL, metanolo, ammoniaca, idrogeno. Le commesse intanto vanno verso il mono fuel. Lo studio di Eni, Confitarma, Assarmatori e le multinazionali del settore



(Catawba County/Flickr)

Eni, in collaborazione con Assarmatori e Confitarma, ha presentato oggi a Roma uno studio sulla decarbonizzazione in atto nello shipping, *La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo*. Vi hanno contribuito tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali: Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions; oltre alle associazioni di categoria Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e la società di certificazione Rina, che ha supervisionato il lavoro di quaranta esperti che da marzo scorso hanno lavorato allo studio. È stato così definito un documento di orientamento strategico a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica.

Nel mondo ogni giorno più di 100 mila navi mercantili trasportano 12 miliardi di tonnellate di merce all'anno. Il settore marittimo da diversi decenni è la spina dorsale dell'economia mondializzata: il 90 per cento delle merci è trasportato via acqua e si stima che le emissioni ad effetto serra generate pesino per circa il 3 per cento sul totale mondiale delle emissioni prodotte dall'uomo. A livello europeo il trasporto marittimo muove circa il 75 per cento del commercio extra-europeo e il 36 per cento dell'intra-europeo.

Il settore necessita di soluzioni di breve, medio e lungo termine, compatibili con le dinamiche economiche, per contenere o azzerare le emissioni di anidride carbonica e consentire agli armatori di rispondere adeguatamente ai target fissati dalla Commissione europea con il Green Deal e dagli accordi in sede Onu, che per lo shipping si concretizzano nelle prescrizioni dell'International Maritime Organization.

I carburanti marini alternativi disponibili sono tanti: oli vegetali (Hydrotreated Vegetable Oil-HVO), biodiesel (FAME), gas di petrolio liquefatto (GPL), gas naturale liquefatto (GNL), metanolo, ammoniaca, carburanti sintetici e idrogeno. Sono però eterogenei tra loro, nel senso che sia le emissioni sia le tecnologie per farli funzionare sono diversi da propellente a propellente. Sono inoltre condizionate dalla disponibilità di materie prime e dalle infrastrutture che richiedono per essere trasportate e utilizzate.

I **biofuel** rappresentano nel breve-medio termine una soluzione già disponibile e secondo lo studio sono al momento il carburante più conveniente per lo shipping. Per questo le associazioni di categoria vorrebbero lavorare su dei casi pilota con la finalità di soddisfare i target europei e di garantire la competitività, tenuto conto di un naviglio mondiale con un'età media di poco sotto ai 22 anni che, a seconda della tipologia di attività, ha tempi di sostituzione molto diversi.

I produttori di motori sono pronti per realizzare soluzioni ad hoc per le diverse tipologie di combustibile. Al momento gli armatori si stanno orientando per i nuovi **ordini verso motori mono fuel** - in via sperimentale anche con la cattura a bordo dell'anidride carbonica - e dual fuel, cioè che utilizzano vettori liquidi o gassosi anche bio, metanolo e nel lungo termine ammoniaca e idrogeno.

«Aver lavorato insieme a questo progetto, congiuntamente a Eni e a diversi altri qualificati attori, è un'ulteriore prova del fatto che gli armatori sono in prima linea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, pronti a fare quanto in loro potere in quest'ottica», scrivono in una nota comune i presidenti di Confitarma e Assarmatori, Mario Mattioli e Stefano Messina. «Tuttavia è bene ribadire che quando si parla di combustibili alternativi è fondamentale il contributo dell'industria di terra per l'individuazione del fuel, per la sua produzione e infine per lo stoccaggio nei porti, la distribuzione e la messa a bordo della nave. Su questo ci aspettiamo molto anche per rispettare le stringenti normative nazionali, comunitarie e internazionali in materia di sostenibilità ambientale».

Per Giuseppe Ricci, direttore generale Energy Evolution di Eni, «il settore marittimo è fondamentale per la competitività dell'Italia e anche per sperimentare la neutralità tecnologica attraverso l'adozione di numerose soluzioni per favorire una transizione equa, secondo le tre dimensioni: ambientale, economica e sociale. Come Eni crediamo molto in questo progetto, esempio inclusivo di collaborazione tra tutti gli attori del settore, che per noi rappresenta solo un primo passo sia per promuovere soluzioni già mature come i biofuels che sperimentare soluzioni più di lungo termine».