

Carburante verde, in Europa nasce una vera industria ma l'Italia non ha progetti

Raoul de Forcade



Da inizio 2024, in Europa sono in corso di sviluppo 61 progetti per la produzione di carburanti verdi (e-fuel), 17 dei quali specificamente dedicati al settore marittimo. In Italia nessuno. È il desolante risultato della mappatura eseguita da Transport & environment (T&e), la principale organizzazione ambientalista indipendente in materia di trasporti.

L'analisi mostra che, qualora tutti i 17 progetti dedicati allo shipping maturassero sino all'operatività, il totale della capacità di produzione in Ue potrebbe raggiungere 1,06 milioni di tonnellate petrolio equivalenti (Mtep) entro il 2030 e, per quella data, il 3,76% del totale della domanda di fuel del trasporto marittimo europeo (28,2 Mtep) potrebbe essere coperto con carburanti verdi. Il che, oltre ad avviare il processo di decarbonizzazione del settore, creerebbe occupazione. T&e stima, infatti, che, a livello globale, la transizione energetica dello shipping possa generare circa 4 milioni di nuovi posti entro il 2050.

«La transizione del settore marittimo verso carburanti neutri dal punto di vista climatico – afferma Carlo Tritto, *policy officer* per T&e Italia - 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 (Piano nazionale integrato per l'energia e il clima) sin qui circolata,

dove i volumi nazionali di consumo di e-fuel, 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, appunto, il marittimo».

Analizzando i dati del report, si nota, peraltro, che anche in Europa, pur con i progetti in fieri, la questione della produzione di carburanti verdi presenta ancora complessità. Come si è detto, nel 2024 sono almeno 17 i progetti Ue volti alla produzione di carburanti sintetici, a base di idrogeno verde, da impiegare nel marittimo. Ad oggi, però, certifica T&e, sono appena sei i progetti sicuri di ricevere i finanziamenti necessari alla produzione: due terzi sono ancora in attesa di una decisione. Ci sono, poi, ulteriori 44 progetti che potrebbero fornire idrogeno anche al settore marittimo, il che porta, come si è visto, a 61 i progetti totali mappati. Ma la loro eventuale produzione, sottolinea il report, «potrebbe essere contesa da altri settori industriali “affamati” di idrogeno».

Se tutti i progetti raggiungessero la fase di produzione, si legge nello studio, «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 - rileva T&e - la maggior parte dei progetti deve ancora ricevere finanziamenti e nessuno», tra quelli per il settore navale, «è attualmente operativo. I produttori di e-fuel individuano, come principali ostacoli, il rischio di una domanda troppo bassa (si mette in dubbio, quindi, la capacità del settore marittimo di assorbire la futura produzione, ndr) e le incertezze determinate da un quadro regolatorio che non orienta in maniera chiara il futuro energetico del settore a livello globale».

Per quanto riguarda i Paesi Ue più all'avanguardia, la sola Danimarca rappresenta oltre la metà di tutti i volumi d'idrogeno previsti per i 61 progetti. 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. Pochissimi progetti sono targati Uk e nessuno Italia e Grecia. Nel lungo periodo, conclude il report, «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» per lo shipping.

© RIPRODUZIONE RISERVATA