

Nel 2030 il 23% della flotta utilizzerà fuel sostenibili (nel 2023 era il 6%)

# Bio carburanti e bio Gnl La svolta green è in mare

## IL CASO

Gilda Ferrari / GENOVA

**S**ono già realtà i carburanti rinnovabili capaci di avviare il percorso della transizione energetica. In termini di prodotto, l'industria italiana è in prima fila nello sviluppo e produzione di bio carburanti e carburanti sintetici. I gas liquefatti - Gnl e Gpl - cominciano a essere declinati in versioni "bio" che, progressivamente, diventeranno più radicali. La stessa rete distributiva e infrastrutturale potrebbe già essere utilizzata per i nuovi prodotti, mentre parallelamente sia i grandi

armatori sia i costruttori di yacht e imbarcazioni stanno investendo in unità a doppia alimentazione, per carburanti tradizionali e green. Ma una serie di criticità normative e autorizzative, nonché culturali, frenano il mercato. E senza industrializzazione, i nuovi prodotti non possono beneficiare delle economie di scala necessarie a rendere competitivi i prezzi finali.

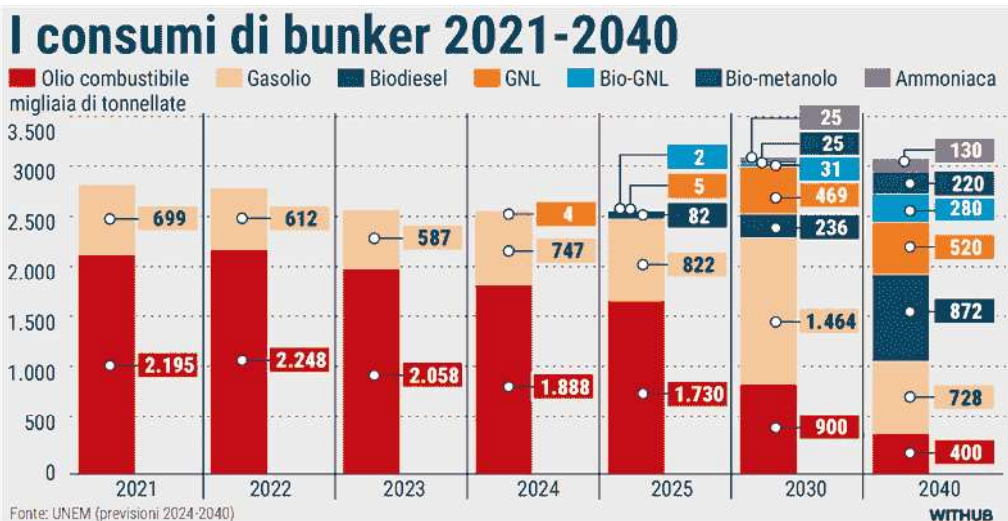
«I prodotti low carbon presentano livelli di abbattimento delle Co2 superiore al 65% che potrà arrivare al cento per cento, con il vantaggio di richiedere limitati adeguamenti infrastrutturali». Gianni Murano, presidente dell'Unem, è intervenuto al seminario sui Carburanti rinnovabili organizzato ieri al salone Nautico dal gruppo ChEnPe di Confindustria Genova, presieduto da Irene Bonetti, nell'ambito del quale sono saliti sul palco alcuni dei protagonisti di una filiera che in Liguria impiega 5.800

lavoratori e produce un valore aggiunto di oltre 800 milioni di euro considerando i settori trasporto marittimo, stoccaggio, trasporti a terra e industrie di prima trasformazione.

«I consumi del trasporto marittimo in Italia cresceranno, arrivando nel 2030 a 3,2 milioni di tonnellate, di cui il 74% sarà ancora di origine fossile rispetto al 99% attuale», spiega Murano, sottolineando che in futuro «il marittimo si baserà su un mix di soluzioni: biodiesel, bio-Gnl e biometanolo entro il 2040, e-fuels e ammoniaca nel più lungo termine».

«Il processo di decarbonizzazione deve fare i conti con le tempistiche individuate e con un principio di efficienza che portano a privilegiare soluzioni già pronte e in grado di rendere il percorso sostenibile anche economicamente», conferma Matteo Cimenti, presidente di Assogasliquidi-Federchimica. «I gas liquefatti come Gpl e Gnl - aggiunge - anche

nelle loro versioni bio e rinnovabili sono carburanti diffusi e serviti da infrastrutture di stoccaggio, reti di approvvigionamento e distribuzione tra le principali in Europa. Un patrimonio anche situato su sedime portuale che non richiede alcun tipo di adeguamento rispetto all'evoluzione dei prodotti destinati a essere arricchiti delle componenti bio e rinnovabili, utilizzate in purezza o in miscela per ridurre l'impronta carbonica. Occorre quindi che le politiche siano fondate sul principio di neutralità tecnologica». Sul lato sicurezza e opinione pubblica, per Tomaso Vairo, docente a Ingegneria chimica e dirigente Asl3 nel porto di Genova, affinché il percorso venga intrapreso occorre «una crescita culturale congiunta tra imprenditori e autorità, nella consapevolezza che la transizione energetica richiede un'analisi del rischio dinamica». —



Peso: 29%