

Lo studio dell'Unem sul trasporto marittimo. Murano: «Cambiare le regole Ue per non restare sotto gli obiettivi»

# «Lo shipping punta sui biocarburanti Nel 2050 domanda coperta all'80%»

## L'INTERVISTA

Gilda Ferrari / GENOVA

«Oltre il 90% della domanda dei trasporti è ancora coperta da prodotti di origine petrolifera, se vogliamo favorire la transizione e ottenere risultati certi in termini di riduzione delle emissioni l'unica strada è aprire a tutte le tecnologie in grado di dare un contributo concreto, valorizzando le nostre infrastrutture strategiche e le eccellenze tecnologiche e umane delle filiere». Gianni Murano, presidente dell'Unem (ex Up), oggi a Roma presenterà l'ultimo studio dell'Unione energie per la mobilità sulla decarbonizzazione dei trasporti pesanti.

### L'elettrificazione del trasporto marittimo e aereo è un obiettivo realistico?

«È praticamente impossibile, se non in minima parte. Sarebbe invece segno di pragmatismo e realismo anticipare la rivalutazione del percorso delineato nei Regolamenti europei: l'industria della produzione di carburanti e la cantieristica navale sono settori ad alta intensità di capitale, i piani di investimento vengono fatti con largo anticipo e richiedono tempi di ritorno economico molto lunghi. Più ci avviciniamo alle scadenze del Fit for 55, più rischiamo danni irreversibili non solo dal punto di vista economico e occupazionale, ma anche per la sicurezza degli approvvigionamenti».

### Ci racconta dello studio che presentate oggi a Roma?

«Lo studio è uno spin-off del primo documento, pubblicato

nel 2020, ed è incentrato sui segmenti del trasporto merci stradale e marittimo, che rappresentano il 96% del trasporto merci in Italia. Con il Rie di Bologna, abbiamo immaginato due scenari: uno a normativa invariata (dunque con il permanere del phase-out dei motori endotermici e della chiusura della Ue verso i biocarburanti nel trasporto leggero), l'altro di apertura verso l'utilizzo anche dei biocarburanti e dei low carbon fuels in generale».

### Ci anticipa qualche dato?

«In entrambi gli scenari che presentiamo, al 2050 si giungerebbe a una riduzione delle emissioni di CO2 in linea con gli ambiziosi target europei. Lo scenario che proponiamo può però contare su tecnologie certe. In linea di massima, posto che per il 2030 lo scenario di consumo è sostanzialmente predeterminato e dunque ancora con la prevalenza dei combustibili di origine fossile, in ottica 2040-2050 il contributo più rilevante al processo di decarbonizzazione del trasporto marittimo proverrà dalla diversificazione delle alimentazioni powertrain per la propulsione delle navi. La flessibilità e l'accompagnamento contestuale verso una o poche nuove soluzioni stabili sarà preminente».

### Molto dipenderà dal quadro normativo.

«Se non cambierà, considerati i limiti di sviluppo dei biocarburanti dovuti al mancato raggiungimento di economie di scala che sarebbero connesse alla loro diffusione anche nel segmento stradale, per ridurre le emissioni bisognerà affidarsi soprattutto ai carburanti sintetici, con i relativi problemi di futura accessibilità sia in termini di costi che di volumi. Allo stato dell'arte, al 2040 potrebbero arrivare a coprire una quota del 6% della domanda complessiva e del 16% al 2050. Se invece ci si orienta in

uno scenario con maggiore uso dei biocarburanti, spinti dalle economie di scala che si creerebbero con il trasporto stradale, al 2040 potrebbero arrivare a coprire il 50% della domanda e circa l'80% al 2050. Una tecnologia già matura, immediatamente disponibile, dai costi accessibili, senza particolari necessità di adeguamento della logistica distributiva».

### Gnl, biometano, metano, ammoniaca: quale sarà il mix, in progressione?

«Come dicevo, il fuel mix dipenderà dallo scenario in cui ci muoveremo, che deve peraltro tenere conto di quanto disposto dalla strategia lanciata nel 2023 dall'Imo, che punta sempre a emissioni zero nette al 2050, lasciando però liberi gli operatori di scegliere le soluzioni tecniche idonee per conseguirli. Essendo la regola Imo applicata senza eccezioni a livello mondiale, il mercato godrà anche di un level playing field che manca nelle politiche europee, che invece introducono possibili distorsioni alla concorrenza non solo tra le imprese armatoriali ma anche tra quelle della filiera collegata, dai cantieri navali ai fornitori di carburanti».

### Cosa accadrà al Gnl?

«Vediamo una sua progressiva sostituzione con il bio-Gnl, che può essere impiegato sia in miscela che al cento per cento, e che potrebbe consolidare la sua crescita già vista nei decenni precedenti, date le potenzialità evidenziate del settore del



Peso: 62%

biometano».

**L'ammoniaca?**

«È una soluzione interessante per il fatto che il settore marittimo necessita di combustibili facilmente trasportabili e facilmente mantenibili allo stato liquido per lunghi periodi di tempo (40-45 giorni di navigazione). Ma per ora è una soluzione allo stato di sperimentazione o poco più».

**Perché la decarbonizzazione del trasporto marittimo è così complessa?**

«Il trasporto marittimo presenta una maggiore inerzia rispetto a quello stradale, dovuta alla vita media lunga del naviglio e per l'indisponibilità su larga scala di soluzioni alternative rispetto alle alimentazioni attuali. I tempi di sostituzione di una nave si aggirano sui

30-35 anni e dunque occorre ragionare fin d'ora su quali potranno essere le nuove alimentazioni in grado di rispondere alle esigenze del settore e alla necessità di ridurre l'impronta carbonica. C'è anche un problema di standardizzazione dei nuovi prodotti, che devono essere disponibili ovunque e della stessa qualità: serve tempo per realizzare e testare carburanti a basse emissioni disponibili su larga scala».

**Perciò il quadro di regole deve essere «certo, chiaro e non ideologico»?**

«Occorre ricordare che oltre il 96% del nuovo tonnellaggio globale è costruito in Asia e che l'incidenza dell'industria cantieristica europea è marginale rispetto a quella mondiale. Questo è un dato che in-

fluenza necessariamente anche il processo di decarbonizzazione dello shipping di cui l'Unione europea ha deciso di assumere la leadership, ma che in gran parte è al di fuori del suo diretto controllo». —



**I biocarburanti saranno una delle scelte a disposizione degli armatori**

“

**GIANNI MURANO**  
PRESIDENTE UNEM  
UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ

L'Imo punta alle emissioni zero entro il 2050 e lascia liberi gli operatori di scegliere

L'elettrificazione è possibile solo in minima parte, va cambiato il percorso delineato dai regolamenti Ue



Peso: 62%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.