BIOENERGIE: QUALI SVILUPPI PER IL TRASPORTO MARITTIMO

di Laurence Martin, Segretario Generale Federazione del Mare

La Federazione del Mare esprime il cluster marittimo italiano riunendo le associazioni di imprese italiane dell'economia del mare nonché associazioni ed enti connessi a diverso titolo alla filiera della blue economy al fine di dare una rappresentanza sempre più efficace di tutto il settore affiancando le istituzioni competenti per facilitare decisioni e misure.

Oggi, la decarbonizzazione del trasporto marittimo è una delle sfide più complesse e strategiche dell'intero settore dei trasporti. Il comparto navale, responsabile di circa il 3% delle emissioni globali di CO_2, muove oltre l'80% delle merci a livello mondiale e rappresenta un elemento cruciale per la competitività economica e logistica dei Paesi costieri. Tuttavia, la sua forte dipendenza dai combustibili fossili tradizionali rende urgente la ricerca e l'adozione di soluzioni energetiche a basso impatto ambientale, e non può prescindere da un mix di soluzioni energetiche: bioenergie, gas rinnovabili, carburanti sintetici, idrogeno e tecnologie di cattura del carbonio, tra cui le bioenergie e i biocarburanti avanzati.

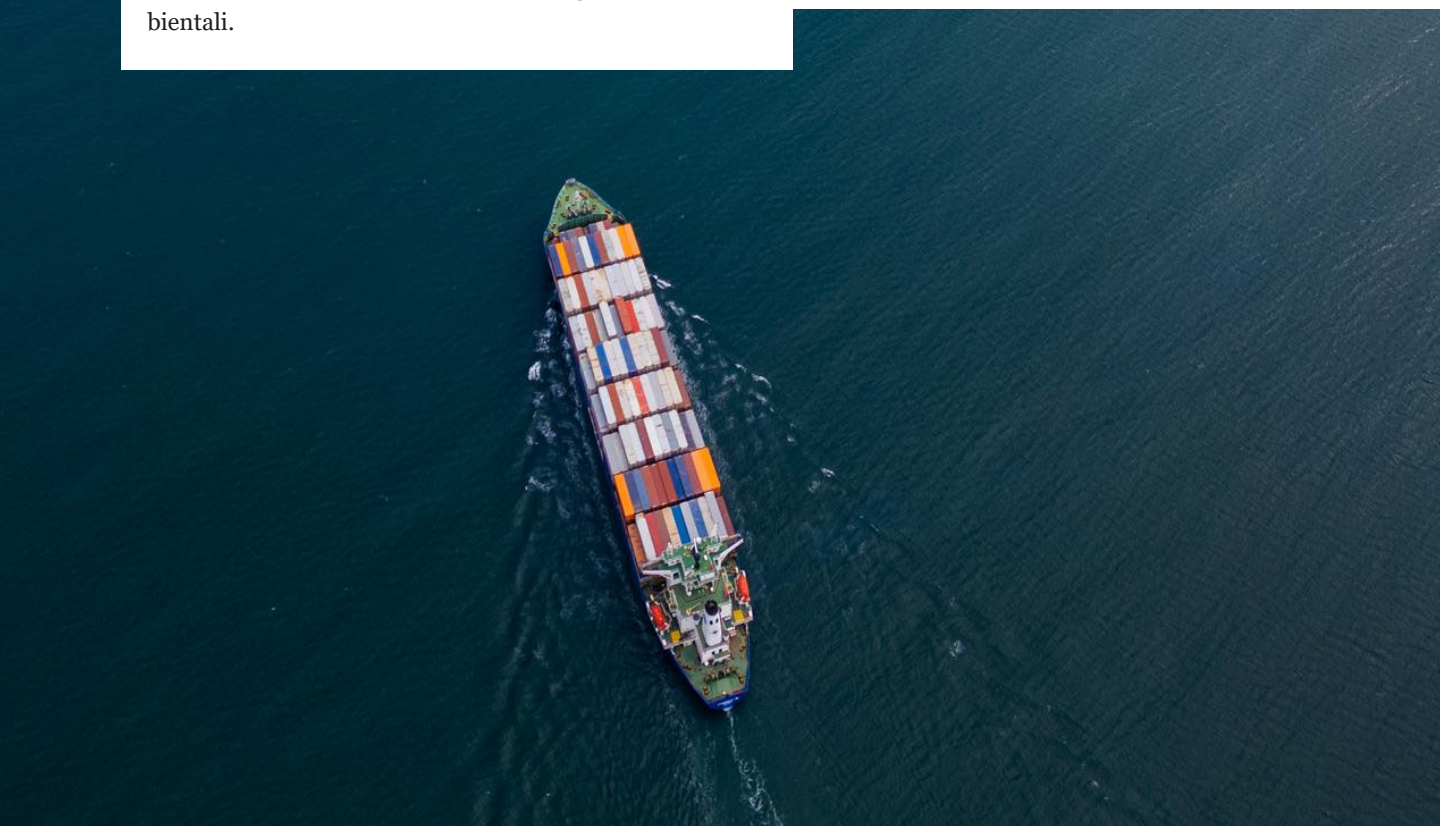
I biocarburanti rientrano tra le opzioni più prontamente applicabili per ridurre l'impronta carbonica delle navi in quanto, rispetto ai combustibili fossili, alcuni biocarburanti di nuova generazione (come biodiesel avanzato, Bio-LNG o biometano) possono essere utilizzati nelle infrastrutture e nei motori esistenti con minime modifiche, offrendo al contempo riduzioni significative di emissioni di gas serra nel ciclo completo "well-to-wake".

Peraltro, nonostante il potenziale dei biocarburanti, la transizione energetica nel settore marittimo è posta di fronte ad una serie di criticità strutturali che rappresentano ostacoli concreti e che vanno dalla frammentazione normativa internazionale, all'elevato costo dei carburanti alternativi rispetto al bunker fossile, dalla necessità di nuove infrastrutture di bunkeraggio e distribuzione nei porti alla disponibilità limitata di materie prime sostenibili. Inoltre, soluzioni a lungo termine come l'idrogeno green o l'ammoniaca sono oggi promettenti ma richiedono ulteriori sviluppi tecnologici e infrastrutturali per essere competitive su larga scala.

Non meno importante è la necessità di un forte coordinamento tra stakeholder pubblici e privati per creare un quadro normativo chiaro e incentivante, favorire gli investimenti e sostenere lo sviluppo di filiere nazionali. Solo così il trasporto marittimo potrà diventare un anello competitivo e sostenibile della catena logistica globale, contribuendo alla transizione energetica e alla crescita della blue economy italiana.

In questo contesto, l'Unione Energia per la Mobilità (UNEM), il cui Presidente Gianni Murano, oltre ad essere consigliere è anche presidente del Comitato Transizione ecologica della Federazione del Mare, gioca un ruolo attivo come associazione imprenditoriale che promuove l'utilizzo di carburanti rinnovabili e tecnologie energetiche diversificate per tutti i segmenti del trasporto, incluso quello marittimo. Federazione del Mare concorda con UNEM che l'adozione di biocarburanti e altre soluzioni a basse emissioni debba essere accompagnata da un quadro normativo favorevole, da incentivi e da investimenti nelle filiere di produzione sostenibile, per massimizzare l'efficacia delle misure di decarbonizzazione. Inoltre, come spesso UNEM sottolinea, è importante un approccio tecnologicamente neutrale e pragmatico, capace di combinare bioenergie, gas rinnovabili e carburanti sintetici per raggiungere gli obiettivi climatici.

In conclusione, è interessante ricordare il rapporto di sintesi del Working Group on Monitoring Methodologies of CO_2-Neutral Fuels (WGMM), secondo il quale la base di materie prime sostenibili in Europa è ampia e sufficiente a supportare un aumento significativo dei carburanti a zero emissioni di CO_2 per il trasporto su strada fino al 2050, parallelamente alla continua crescita dei carburanti rinnovabili per l'aviazione e il trasporto marittimo.

Le principali sfide ora consistono nel mobilitare queste risorse in modo economicamente vantaggioso attraverso investimenti nei sistemi di raccolta, trasporto e trattamento, e nel garantire che le legislazioni della UE e degli Stati membri riconoscano pienamente il contributo di tutte le filiere dei carburanti che soddisfano rigorosi criteri ambientali.

NON MENO IMPORTANTE È LA NECESSITÀ DI UN FORTE COORDINAMENTO TRA STAKEHOLDER PUBBLICI E PRIVATI PER CREARE UN QUADRO NORMATIVO CHIARO E INCENTIVANTE, FAVORIRE GLI INVESTIMENTI E SOSTENERE LO SVILUPPO DI FILIERE NAZIONALI. SOLO COSÌ IL TRASPORTO MARITTIMO POTRÀ DIVENTARE UN ANELLO COMPETITIVO E SOSTENIBILE DELLA CATENA LOGISTICA GLOBALE, CONTRIBUENDO ALLA TRANSIZIONE ENERGETICA E ALLA CRESCITA DELLA BLUE ECONOMY ITALIANA