

«Carburanti green per le navi? Bisogna raddoppiare l'eolico»

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Mentre la Commissione europea si appresta, a partire dal 2024, a tassare le emissioni delle navi inserendole nello schema dell'Ets - comprendendo con tutta probabilità anche le navi a gas, sui cui gran parte delle compagnie aveva puntato forte come viatico per la transizione energetica - dall'ultimo Energy Report presentato a Bruxelles da Srm, il Centro studi collegato a Intesa Sanpaolo e dal Politecnico di Torino, emerge quanta strada ci sia ancora da fare verso i carburanti alternativi, quelli che della transizione energetica rappresentano il punto di arrivo, in grado di spingere i motori senza inquinare.

Il principio di tutti questi nuovi carburanti sintetici (principalmente la discussione è su ammoniac e metanolo) è che dovranno, al contrario di quanto accade adesso, essere prodotti con energia elettrica da fonti rinnovabili, in modo tale che dalla produzione fino al consumo non ci sia danno per l'ambiente.

Dall'Energy Report, focalizzato come sempre sul Mar Mediterraneo, emerge però che «se si adottassero combustibili sintetici per la decarbonizzazione dei soli settori del trasporto aereo (sia nazionale che internazionale) e marittimo nel Mediterraneo, il fabbisogno di energia elettrica sarebbe pari a 1.198 terawattora l'anno, ovvero il 58% dell'attuale produzione elettrica del Mediterraneo». Questo «corrisponderebbe all'installazione di 605 gigawatt di solare fotovoltaico (più di otto volte la capacità attualmente installata) per il

settore aereo e 462 gigawatt per il settore marittimo, o all'installazione di 363 gigawatt di capacità eolica a terra (più di quattro volte la capacità attualmente installata) per l'aviazione e 237 gigawatt per il settore marittimo (più di due volte e mezzo la capacità installata, ndr). In termini di capacità di generazione nucleare equivalente, la decarbonizzazione dei sottosettori dell'aviazione e della navigazione richiederebbe invece 202 gigawatt aggiuntivi». Insomma, l'analisi complessiva, si legge nel rapporto «mostra che i combustibili sintetici non possono rappresentare né un'alternativa ai combustibili fossili, né un concorrente dell'energia elettrica, ma potrebbero invece essere utili per conservare le conoscenze tecniche storicamente consolidate e le infrastrutture esistenti legate all'industria petrolifera e gasiera, che potrebbero essere parzialmente riconvertite per supportare la generazione, la distribuzione e lo stoccaggio di questi nuovi carburanti».

I bio-carburanti, cioè quelli ricavati da biomasse, possono dare una mano fino a un certo punto, ma per i volumi limitati rispetto alla domanda complessiva, nei fatti si rivelano anch'essi come una soluzione di transizione: «Il potenziale tecnico totale risultante per la sponda settentrionale dell'Ue - dice il rapporto - è stato stimato in circa 28 milioni di tonnellate di petrolio equivalente. Il potenziale di carburante sostenibile per l'aviazione (Saf) previsto da oli e grassi potrebbe coprire circa il 15-16% della domanda per il 2030, mentre la produzione di Bio-Gnl prevista potrebbe coprire circa il 20% della domanda prevista per il settore marittimo».

Massimo Deandreis, diret-

tore di Srm, sottolinea poi che per quanto riguarda la produzione di elettricità, le Autorità di sistema portuale dovrebbero cominciare una pianificazione nel quadro della legge sulle Comunità energetiche, stabilendo le fonti di produzione rinnovabile che potrebbero essere installate (eolico o fotovoltaico) al largo degli scali marittimi.

I dati di Srm e Politecnico di Torino, commenta Stefano Messina, presidente di Assarmatori, «conferma quello che sosteniamo da tempo: il trasporto marittimo deve avere a disposizione i carburanti alternativi per poterli utilizzare, ma al momento questa disponibilità non esiste, mentre esiste un serio problema di produzione. Per questo abbiamo sottolineato l'intempestività del pacchetto Fit for 55, a partire dall'ingresso dello shipping all'interno del sistema Ets. Lo ha evidenziato anche recentemente un rapporto della Struttura per la Transizione ecologica del nostro ministero dei Trasporti. Anche per questo - conclude Messina - riteniamo importante che la quota significativa dei proventi dell'Ets che sarà destinata al bilancio nazionale sia utilizzata esclusivamente per finanziare investimenti nel settore marittimo, accelerando la ricerca e l'innovazione nei nuovi carburanti alternativi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GREEN SHIPS

09605

09605



4,9% della
Flotta in acqua

5%
della flotta sarà
alimentato
in modo alternativo
entro l'inizio del 2023

46,1% del
portafoglio ordini in
tonnellaggio (GT)
in grado di utilizzare
combustibili
o propulsioni
alternative



Il parco eolico di Taranto, preso a modello per lo sviluppo delle reti per l'energia rinnovabile nel Mediterraneo