

Sui nuovi carburanti marittimi Ricci (Eni) non ha dubbi “Escludere ammoniaca e idrogeno”

La oil major italiana ha da tempo puntato sulla riconversione delle proprie raffinerie italiane che oggi producono biocarburanti più cari e per i quali viene chiesto un contributo pubblico per coprire il differenziale di prezzo

DI NICOLA CAPUZZO

3 LUGLIO 2024

[STAMPA](#)



Roma – In sintonia con quanto comunicato da Assarmatori, all’annual meeting organizzato dall’associazione degli armatori presieduta da Stefano Messina anche il gruppo Eni è intervenuto per bocciare alcune ipotesi di nuovi carburanti per il trasporto marittimo promuovendo al contempo altri. “Escludiamo ammoniaca, idrogeno e tutte le soluzioni che costano moltissimo e sono futuribili; non bisogna guardare solo al costo di produzione del vettore energetico ma a tutte le spese necessarie per sviluppare la filiera. Già così stringiamo il campo al Gnl e ai bio carburanti che sono la soluzione migliore” secondo quanto affermato da Giuseppe Ricci, chief operating officer Energy Evolution di Eni, intervenuto durante la tavola rotonda moderata dal segretario dell’associazione, Alberto Rossi. “La combinazione dei due (Gnl e biocarburanti, *ndr*) è la vera soluzione. Soluzione concreta e pragmatica”.

Il rappresentante di Eni tira acqua chiaramente al proprio mulino aziendale ma ammette che sul gas naturale liquefatto alcune limitazioni ancora oggi esistano: “Il biocarburante è la soluzione migliore. Il Gnl è disponibile in tutto il mondo oggi (tranne in qualche porto italiano) ma bisogna infrastrutturare negli scali i depositi che in Italia si fatica a realizzare. Io stesso ci avevo provato in Liguria ma senza successo. Oggi prendiamo ancora da Barcellona e da Marsiglia il Gnl che distribuiamo nelle nostre stazioni di servizio in Italia. Il

biometano, invece, è disponibile ma non è infinito e necessità di essere stoccare in apposite infrastrutture” ha spiegato Ricci.

Eni da tempo ha puntato sulla riconversione di diverse sue raffinerie ai biocarburanti decarbonizzati “che costano di più da produrre; il rapporto è di 10 a 1 rispetto all’output produttivo e i costi sono molto più elevati” ha sottolineato il chief operating officer Energy Evolution del gruppo. Per favorire la diffusione di questa alternativa di combustibile per abbattere le emissioni del trasporto marittimo la oil major italiana fa squadra con Assarmatori nel sostenere la richiesta che “le risorse derivanti dall’Ets vadano destinate alla decarbonizzazione dello stesso settore”. Più precisamente un sostegno economico pubblico è stato chiesto per coprire il differenziale di prezzo oggi esistente fra costo del bunker low sulphur e quello dei nuovi green fuel.

La transizione ecologica è entrata nel vivo e anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha ammesso che bisogna agire in materia di Fuel Eu: “Due anni fa eravamo un po’ sconvolti, oggi dobbiamo adempiere in quanto Stato membro dell’Ue. Sui carburanti non possiamo immaginare di seguire tutte le strade indicate dall’Europa; in tutti i porti nn possiamo pensare di avere depositi diversi per tutti i carburanti esistenti. Bisogna fare delle scelte per individuare i carburanti alternativi. Chiediamo un tavolo ufficiale affinché si possano individuare e condividere i bisogni delle compagnie sulla base di quanto emerge sul mercato. Puntiamo sui biocarburanti e sul Gnl, la sfida è partita; usando questi possiamo già raggiungere gli obiettivi posti dall’Ue”. L’armatore genovese ha proseguito dicendo: “Attendiamo il sostegno economico per l’utilizzo di questi carburanti, soprattutto sulle linee di prossimità. Per le rotte internazionali sosteniamo i green corridor. I proventi generati dall’Ets vengano destinati al nostro settore, non dispersi ad altri settori o peggio ancora neanche spesi. La legislazione ha inserito tasse di scopo imposte alla merce e ai passeggeri per sostenere un percorso di transizione lungo e costoso che non può essere realizzato senza il sostegno dello Stato”.

Sorent Toft, amministratore delegato di Msc e ospite d’onore all’annual meeting di Assarmatori, ha posto in evidenza il concetto che “lo shipping è un business globale e per questo necessità di regolamentazioni globali. I green corridor assicurano che siano disponibile le infrastrutture per il rifornimento di alternative fuel sul alcune rotte principali. Abbiamo bisogno di una regolamentazione chiara che indichi quali carburanti le navi dovranno consumare e di conseguenza si potranno dare segnali chiari anche ai produttori dei fuel”.

Secondo Ugo Salerno, presidente del Gruppo Rina, “l’esigenze della navigazione a lungo raggio sono diverse da quelle dello short sea. Ok alle regole internazionali ma le soluzioni devono essere regionali. Per il corto raggio esistono problematiche diverse”. Anche Salerno concorda sul fatto che “impensabile di avere in ogni porto 10 bocchettoni diversi per il rifornimento di bunker alle navi” ma, a proposito delle rotte di short sea, ha posto in evidenza la necessità di “scegliere i carburanti che impongono consumi inferiori perchè nel corto raggio il trasporto marittimo compete con altre modalità di trasporto. I contributi pubblici devono essere centrati al miglioramento del settore”.