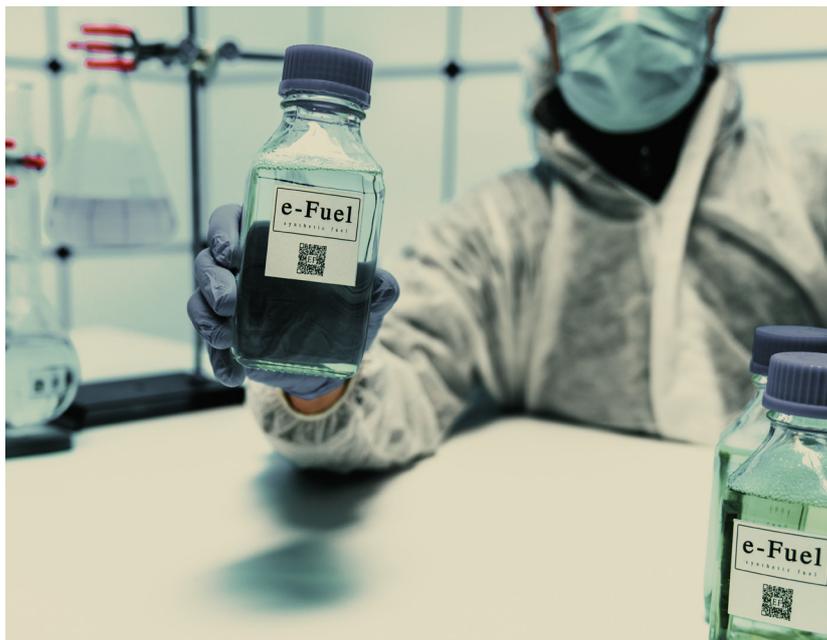


# SEI SU DICIASSETTE

Gli e-fuel potrebbero alimentare il 4% del trasporto marittimo europeo nel 2030. Questo è il dato di partenza della riflessione di T&E. Secondo gli analisti solo un terzo dei progetti sul tavolo sarebbe effettivamente licenziabile



**L**a Germania fa sentire il suo peso all'interno dell'Unione Europea per perorare la causa degli e-fuel. L'Italia guarda con maggior favore ai biocarburanti, come l'Hvo e il biometano. Transport & Environment, organizzazione ambientalista specializzata sui trasporti, inserisce un ulteriore elemento di valutazione, nel calderone delle alternative al gasolio nella nautica. L'analisi mostra che, qualora tutti i progetti maturassero sino alla fase di produzione, quasi il 4% (corrispondente, in termini energetici, a circa 1 Mtep) del trasporto marittimo europeo potrebbe essere alimentato con carburanti verdi entro il 2030. Pare che l'Italia fatichi ad attirare gli investimenti necessari per la sintesi di questi vettori cosiddetti "co-compatibili".

**Carlo Tritto**, Policy Officer per Transport & Environment Italia, ha commentato: «È preoccupante dover rilevare l'assenza dell'Italia all'appello per lo sviluppo di una nuova industria, che promette di prendere piede in molti Stati europei. Il nostro Paese sembra non comprendere fino in fondo il ruolo che questi carburanti avranno. Lo si vede bene dalla proposta di PNIEC sin qui circolata, dove i volumi nazionali di consumo di e-fuel, da qui al 2030, vengono pianificati per il 93% per il trasporto su strada, mentre appena il 7% è

*riservato ai settori hard-to-abate come l'aviazione e il marittimo».*

La ricerca di T&E ha rilevato che, ad inizio 2024, erano almeno 17 i progetti europei volti alla produzione di carburanti sintetici a base di idrogeno verde – più comunemente chiamati e-fuel – da impiegare nel settore marittimo. Come anticipato, se tutti questi progetti vedessero la luce, contribuirebbero a soddisfare circa il 4% (1.06Mtep) del fabbisogno totale di energia dello shipping europeo al 2030 (28 Mtep circa). Ad oggi, sono appena 6 i progetti sicuri di ricevere i finanziamenti necessari alla produzione; i due terzi dei progetti sono ancora in attesa di una decisione in merito. Ci sono ulteriori 44 progetti che potrebbero fornire idrogeno al settore marittimo, portando a 61 quelli mappati da T&E: ma la loro eventuale produzione potrebbe essere contesa da altri settori industriali "affamati" di idrogeno. Se tutti i progetti mappati da T&E raggiungessero la fase di produzione, si conseguirebbe facilmente l'obiettivo introdotto dal FuelEU Maritime – il Regolamento UE che definisce la quota minima di carburanti verdi da impiegare nel settore – pari al 2% al 2034. Tuttavia, la maggior parte dei progetti deve ancora ricevere finanziamenti e nessuno, tra quelli specifici per il settore navale, è attual-

mente operativo. I produttori di e-fuel individuano come principali ostacoli il rischio di una domanda troppo bassa (quindi un'incertezza relativa alla capacità del settore marittimo di assorbire la futura produzione) e le incertezze determinate da un quadro regolatorio che non orienta in maniera chiara il futuro energetico del settore, in specie riguardo allo sviluppo di vettori capital-intensive. La sola Danimarca rappresenta più della metà di tutti i volumi di idrogeno previsti per i 61 progetti mappati da T&E. Guardando alla produzione di carburanti per il marino, la Spagna ha il potenziale più grande, con un terzo dei volumi previsti. Italia e Grecia non sembrano interessate, nonostante la comune vocazione navale.

L'ammoniaca sintetica rappresenta il 77% dei volumi previsti. A oggi, tuttavia, nessuno di questi progetti poggia su una decisione finale di investimento. Nel recepire la Direttiva UE sulle rinnovabili (RED III), T&E raccomanda agli Stati membri della UE di introdurre un sotto-obiettivo di e-fuel nel trasporto marittimo di almeno 1,2%, come suggerito dalla revisione della Direttiva. Questo fornirebbe garanzie agli attuali progetti già finanziati e agli ulteriori progetti in attesa di una decisione finale di investimento.