

## **Contributo del settore dei fuels producers al Piano del Mare 2026 – 2028 con riferimento alla direttrice del Piano “I Porti”,**

Il trasporto marittimo costituisce, tra i diversi sistemi di trasporto, quello con il minore impatto sull'inquinamento globale. Parallelamente, esso rappresenta una componente chiave della competitività economica dell'Unione Europea, con centinaia di milioni di tonnellate di merci movimentate ogni anno nei porti europei, e riveste un ruolo nevralgico nella logistica globale, nella pesca, nella sicurezza e nella connessione tra le regioni costiere. Tuttavia, il continuo incremento e la rapida crescita dei volumi scambiati via nave registrati nell'ultimo ventennio porta a stimare che le merci trasportate con questa modalità possano raddoppiare nei prossimi anni, richiedendo una sempre maggiore attenzione alla sostenibilità e alla decarbonizzazione del settore.

Il fuel mix del settore nel medio periodo, in prospettiva 2030, risulta sostanzialmente predeterminato in quanto strettamente connesso all'attuale consistenza del naviglio su cui è difficile ipotizzare modifiche tecniche di rilievo in così breve tempo, nonché all'esistenza di una rete infrastrutturale di produzione e distribuzione dei fuels ampia, consolidata e commisurata alla domanda.

Per assicurare una reale transizione energetica nel trasporto marittimo sarà tuttavia imprescindibile soddisfare il futuro fabbisogno energetico del settore mediante combustibili climaticamente neutri. Conseguentemente, dovranno essere adeguate le infrastrutture portuali preposte all'approvvigionamento, allo stoccaggio e alla distribuzione di questi carburanti alternativi.

In tale contesto, i produttori di carburanti italiani, con la loro esperienza industriale, la capacità di innovazione e la crescente attenzione alla sostenibilità, possono rappresentare un asset strategico per una nuova politica marittima europea integrata, verde e competitiva.

### **L'importanza dell'adeguamento dell'infrastruttura energetica dei porti europei**

Il settore della raffinazione e distribuzione di prodotti petroliferi e low carbon riveste un ruolo fondamentale per l'attività portuale in Italia, sia sotto il profilo quantitativo, in termini di volumi movimentati, sia per la sua valenza strategica, legata alle funzioni logistiche, energetiche e industriali che essa assolve. Nonostante la progressiva contrazione dei consumi di petrolio, in conseguenza della transizione ecologica in atto, grazie allo sviluppo dei low carbon fuels le merci rinfuse liquide (principalmente greggio, prodotti raffinati e biocarburanti) continuano a rappresentare uno dei pilastri dell'economia portuale nazionale. Infatti, il peso del settore petrolifero e dei prodotti low carbon sul movimentato dei porti è rilevante e pari a circa il 35% a livello nazionale. In particolare, il movimentato del settore, oltre a distribuire quotidianamente 10 milioni di litri di prodotti per la navigazione, assicura la copertura del 36% della domanda energetica nazionale.

In prospettiva futura, oltre a produrre combustibili alternativi a basso o nullo contenuto carbonico per assicurare una transizione energetica, sarà essenziale garantire in modo capillare l'approvvigionamento, lo stoccaggio e la distribuzione di tali prodotti in tutti i porti dell'UE. I porti diventeranno quindi veri e propri hub energetici, sostenibili e interconnessi.

I porti attrezzati con infrastrutture green saranno preferiti da armatori che devono rispettare normative ambientali sempre più stringenti (ETS maritime, FuelEU Maritime, Strategia GHG IMO). È

fondamentale al riguardo non solo finanziare progetti infrastrutturali verdi con fondi UE ma soprattutto definire standard armonizzati europei per sicurezza, distribuzione e certificazione dei carburanti alternativi.

L'integrazione infrastrutturale dei carburanti alternativi nei porti europei è la chiave per una strategia marittima che coniughi sostenibilità, innovazione e competitività. I porti italiani, grazie alla loro posizione strategica nel Mediterraneo e alla presenza di operatori energetici avanzati, possono diventare nodi centrali di questa trasformazione e contribuire in modo decisivo alla leadership marittima dell'UE.

Tuttavia, esistono alcune criticità che è necessario rimuovere per mantenere il ruolo dei porti nazionali nel Mediterraneo e per preservarne la competitività.

Per rispondere alle normative ambientali più stringenti un ruolo centrale, almeno nel breve e medio termine, lo avranno i biofuels, prodotti già disponibili che possono alimentare il naviglio esistente senza alcun adeguamento impiantistico, attraverso le infrastrutture logistiche già presenti nei porti.

I biofuels più diffusi e quelli maggiormente promettenti nel breve periodo, anche per le loro caratteristiche di drop-in fuels, sono l'HVO (olio vegetale idrogenato: prodotto da grassi o oli vegetali idrogenati attraverso un processo di idrotattamento da soli o in co-processing con frazioni di origine petrolifera) e il FAME (estere metilico di acidi grassi: prodotto da oli vegetali, grassi animali o oli da cucina usati mediante transesterificazione).

A tal riguardo, in ambito ISO è stata ormai definita la nuova specifica ISO 8217 sulla qualità dei bunker che fissa le caratteristiche dei bunker in conformità con la revisione nel 2020 della Marpol Annex VI e regola le miscele ad alto contenuto di biocarburanti nei bunker, in modo da assicurare una sempre corretta operabilità dei motori marini. L'HVO, anche noto come diesel paraffinico e rinnovabile, può essere miscelato a qualunque percentuale con i combustibili marina ovvero utilizzato puro al 100%. Il suo standard di riferimento è la norma EN 15940. L'HVO ha un elevato potere calorifico, molto simile a quello del gasolio e superiore a quello del FAME, e utilizzato puro permette un abbattimento di emissioni di CO<sub>2</sub>, calcolate lungo tutto il ciclo di vita del prodotto, compreso tra il 65% e il 90% rispetto al gasolio.

Il FAME è il tipo di biofuel oggi più ampiamente disponibile ed è spesso miscelato con il normale diesel marino. Gli standard internazionali di riferimento sono la norma ISO 8217 e la EN 14214.

Come anzidetto il FAME e l'HVO hanno già oggi una maturità produttiva e logistica che li rende sfruttabili nell'immediato, anche se vengono impiegati nel marittimo in quantità limitate e miscelati con carburante convenzionale.

Lo sviluppo e la diffusione di tali prodotti nei porti nazionali, necessari per il raggiungimento dei target ambientali, è però ostacolato dalla rigidità di diverse regolamentazioni nazionali, comunitarie e internazionali non coerenti con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore. Di seguito le principali criticità:

- **Recepimento Direttiva RED III** – La Direttiva RED III include anche i bunker tra i prodotti soggetti ad obbligo di quote di rinnovabili. Contestualmente, prevede una deroga agli obblighi di miscelazione di energie rinnovabili nei bunker per quei Paesi in cui la domanda di bunker rappresenta una quota molto elevata della domanda di energia complessiva. L'Italia non rientra in questa deroga e pertanto i porti nazionali saranno obbligati a rendere disponibile agli armatori bunker miscelato con biofuels, con pesanti aggravii di costo rispetto ai Paesi che beneficiano della deroga. Questo consentirà a quei Paesi di offrire bunker a prezzi molto più competitivi di quelli nazionali, determinando contrazioni del mercato dei bunker e un conseguente forte ridimensionamento di movimentato nei porti italiani. Andrebbero attivate tutte le leve per eliminare questa pesante distorsione del mercato nell'Area Mediterranea.

- **Utilizzo in purezza di HVO nelle navi.** L'utilizzo in purezza del biocarburante HVO è oggi rallentato dalla mancata revisione del D.Lgs 152/2006, che ha recepito nel nostro ordinamento la Direttiva sullo zolfo nei combustibili liquidi, ormai ampiamente superata dalle norme IMO sullo zolfo e dall'Area SECA in Mediterraneo. L'attuazione pedissequa dell'art. 295, comma 20, di tale decreto, nel regolare i metodi di riduzione delle emissioni, subordina non solo l'utilizzo di scrubber, ma indirettamente anche l'utilizzo dei biocarburanti, ad una fase sperimentale da cui risulti una completa idoneità ai fini delle emissioni di SOx, certificate in atti rilasciati dalle competenti autorità di bandiera. Tale adempimento viene richiesto nonostante il contenuto di zolfo dei biocarburanti sia pari a zero. Andrebbe quindi eliminato.
- Inoltre, l'utilizzo in purezza dell'HVO è ostacolato anche da norme IMO. Anche l'annesso VI della Marpol richiede infatti una fase sperimentale quando si utilizzano biocarburanti per verificare che tutte le apparecchiature di bordo (dai serbatoi ai sistemi di alimentazione e filtrazione, fino allo stesso motore) funzionino sempre correttamente con questa tipologia di prodotti diversi dai bunker fossili. È da sottolineare che l'HVO presenta caratteristiche prestazionali e composizionali del tutto identiche ai diesel marini e quindi tali verifiche sono del tutto ridondanti. Si richiede pertanto che le Autorità di Bandiera italiane adottino procedure fortemente semplificate nell'autorizzare l'uso di HVO nelle navi. In caso contrario si comprometterebbe all'origine lo sviluppo di questo mercato nel settore marittimo.
- **Bunkerine per il rifornimento di miscele con biocarburanti.** Le bunkerine, che oggi operano il rifornimento delle navi, sono autorizzate a trasportare prodotti con quote di rinnovabili non superiori al 25%; sopra tale limite diviene necessario impiegare bunkerine chimichiere (navi molto sofisticate, suddivise spesso in molte cisterne che permettono il trasporto di altrettanti prodotti diversi), peraltro non sempre disponibili nei diversi porti. Questo vincolo spesso intralcia operazioni di rifornimento di prodotti contenenti biocarburanti facendo perdere ulteriore competitività ai porti nazionali.

Tali rigidità normative richiedono urgenti revisioni o interventi di prassi, nel pieno rispetto della sicurezza e della tutela ambientale, per consentire il reale utilizzo di prodotti decarbonizzati.

### **Il contributo dei fuels producers italiani nello sviluppo di combustibili alternativi**

In termini di nuovo naviglio alimentato da combustibili alternativi si nota una costante crescita sempre più orientata verso soluzioni low carbon, strettamente connessa però alla presenza di una adeguata infrastruttura logistica in grado di soddisfare la corrispondente domanda di combustibili alternativi. Considerando la forte inerzia che contraddistingue questa modalità di trasporto in termini di vita utile del naviglio (30-35 anni) e il conseguente tasso di ricambio del naviglio esistente, prima che i sistemi di propulsione alternativi determinino concreti effetti sul livello di abbattimento delle emissioni climalteranti del trasporto navale passeranno alcuni decenni, mentre molte delle normative di decarbonizzazione in fase di adozione entreranno in vigore già da quest'anno.

E' necessario, pertanto, valorizzare al massimo la subito la capacità di riduzione della carbon intensity dei combustibili alternativi, favorendo nelle fasi iniziali l'utilizzo di biocarburanti a basso contenuto di carbonio in attuazione di una normativa basata sull'approccio Well-to-Wake.

I produttori e distributori italiani di carburanti stanno investendo già da parecchi anni nella transizione verso carburanti a basse emissioni, quali:

- Biocarburanti, in particolare avanzati (biomassa non food/feed, rifiuti e residui alimentari, agricoli e industriali);
- GNL e bio-GNL per il trasporto marittimo, che richiede però infrastrutture dedicate.

La loro immediata disponibilità offre quindi una leva concreta per centrare gli obiettivi del Green Deal europeo, della FuelEU Maritime Regulation e della strategia “Fit for 55” e rispettare i target di totale decarbonizzazione in ambito mondiale adottati a livello IMO.

Tali carburanti infatti possono accelerare nel breve e medio termine la decarbonizzazione della flotta marittima europea, che attualmente contribuisce a circa il 3-4% delle emissioni di gas serra dell'UE e solo nel lungo termine potranno essere affiancati da e-fuels (carburanti sintetici da idrogeno rinnovabile e CO<sub>2</sub>), idrogeno, metanolo e ammoniaca.

Di sicuro interesse nel lungo periodo sono gli e-fuels, combustibili di sintesi ottenuti dall'idrogeno (“verde” e “blu”) ed anidride carbonica catturata da impianti industriali o direttamente dall'aria. Questa tipologia di combustibili presenta indubbi vantaggi ambientali rispetto al loro equivalente fossile, in quanto consente un abbattimento potenziale della CO<sub>2</sub> lungo l'intero ciclo di vita fino al 100% in presenza di energia elettrica totalmente rinnovabile. Avendo la densità energetica tipica dei combustibili liquidi che è ben superiore a qualunque alternativa, possono trovare sicura applicazione nel settore marittimo ed in particolare nelle navi che operano su distanze transoceaniche. Possono essere impiegati nei trasporti senza alcun adattamento alla struttura del motore e sfruttando completamente le infrastrutture di trasporto e stoccaggio esistenti. In sostanza, rappresentano una soluzione tecnologica in grado di abbattere le emissioni di gas serra senza dover rinnovare la flotta.

Roma, 19 giugno 2025