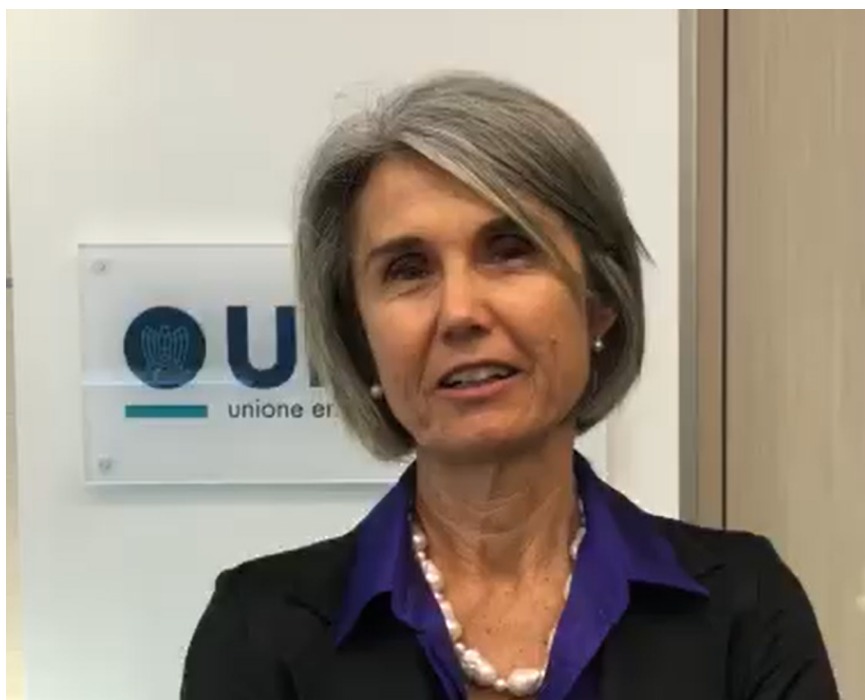




UNEM: quale sarà il futuro delle energie per la mobilità?

ROMA - **Marina Barbanti, è direttore generale di UNEM**, Unione energie per la mobilità. Con lei abbiamo provato a ripercorrere i passi fatti negli anni nel settore dei carburanti maggiormente utilizzati e capire il loro impatto ambientale, proiettandoci nel futuro per immaginare quali saranno le soluzioni dei prossimi decenni, con la tappa del 2050.

Partiamo dal suo ruolo di direttore generale. Una donna al vertice oggi non è più una mosca bianca ma ancora rara. Come vive questo aspetto?

A dire il vero, nel mondo associativo che fa capo a Confindustria ci sono molte altre donne che ricoprono il mio stesso ruolo. Anche nelle nostre Associate ci sono donne che ricoprono incarichi di vertice. Non mi sono mai posta il problema perché credo che non sia una questione di genere, ma di capacità e competenze e, come a volte accade, anche di un pizzico di fortuna.

Come ci è arrivata?

Sono entrata in quella che una volta era l'Unione Petrolifera nel 1992 per occuparmi della razionalizzazione della rete carburanti, di cui allora si parlava come fosse imminente. Sono passati oltre 30 anni e se ne sta ancora parlando. Con il passare degli anni mi sono poi occupata di molti altri aspetti della vita associativa e del settore crescendo progressivamente.

Un settore che nel tempo ha allargato il proprio ambito alle diverse energie per la mobilità, con una grande attenzione, negli ultimi 10-15 anni, anche ai temi della decarbonizzazione. La mia è stata una crescita continua non solo grazie alla professionalità dei miei vertici, ma anche delle Istituzioni e delle Associate con le quali il confronto è continuo. È stato quindi quasi naturale, nel 2017, succedere al precedente direttore, il Dott. De Simone.

Ha trovato o trova difficoltà?

Se parliamo di difficoltà legate al fatto di essere una donna, direi proprio di no. Nonostante il nostro ambiente fosse inizialmente prevalentemente maschile, data l'impronta fortemente industriale del settore, ho sempre avuto rapporti paritari e di reciproco rispetto con i miei interlocutori.

Unem oggi è nel bel mezzo di una transizione. Quali sono le istanze portate avanti?

Chiediamo di poter utilizzare al meglio gli strumenti che già abbiamo, valorizzando le nostre eccellenze infrastrutturali, tecnologiche e di competenze. Nel corso del tempo ogni transizione energetica è sempre stata progressiva e volta ad aumentare la disponibilità di energia e non a limitarne l'accesso. Non si può quindi pensare di marginalizzare tecnologie che oggi assicurano la copertura del fabbisogno energetico e il nostro benessere, ma dobbiamo lavorare perché le stesse si evolvano decarbonizzando processi e prodotti, rimanendo al contempo efficienti, competitive e flessibili per garantire la sicurezza energetica del Paese.

La nostra eccellenza sono i carburanti liquidi, e la loro evoluzione verso prodotti di origine non fossile, a basse emissioni di carbonio, come biocarburanti ed e-fuels, rappresenta a nostro avviso uno degli strumenti centrali per la decarbonizzazione. Il loro sviluppo è però oggi pregiudicato da una normativa comunitaria disabilitante. Negli ultimi anni la Commissione europea ha enunciato spesso il principio della neutralità tecnologica, ma per la decarbonizzazione dei trasporti ad oggi la neutralità rimane solo un principio, continuando la normativa comunitaria a calcolare le emissioni solo allo scarico e quindi valorizzando solo poche tecnologie.

Trasporti: quale è oggi la percentuale di utilizzo dei diversi combustibili?

Attualmente sulle nostre strade circolano oltre 55 milioni di veicoli tra auto, camion, autobus e motocicli. Oltre il 90% di questi utilizzano carburanti di origine fossile con quote crescenti di componente bio.

Per quanto riguarda le auto, la quota di elettrico in termini di circolante non va oltre l'1,4% ed è prossima allo zero nel trasporto pesante, così come in quello aereo e marittimo. Considerati gli attuali tassi di ricambio dei mezzi, appare chiaro che gli obiettivi previsti siano molto difficili e onerosi da raggiungere sulla base delle sole tecnologie abilitate dall'attuale normativa per conseguirli. La soluzione ci sarebbe ed è quella di rendere i motori a combustione interna (ICE) *carbon neutral* azzerando la *carbon intensity* dei combustibili che li alimenteranno. Ma deve cambiare la normativa europea sul modo in cui calcolano le emissioni che dovrebbero essere conteggiate lungo l'intero ciclo di vita e non solo allo scarico.

La benzina di oggi però non è quella di vent'anni fa per emissioni?

Nel corso degli anni sia la benzina che il gasolio sono profondamente cambiati in termini qualitativi e ciò ha permesso di abbattere sensibilmente sia le emissioni inquinanti che climalteranti. A partire dal 1990 le emissioni degli inquinanti derivanti dal trasporto leggero, come PM e NOx, si sono drasticamente ridotte fino sostanzialmente ad azzerarsi. Inoltre, dal 2005, anno di introduzione delle prime quote di biocarburanti, abbiamo avuto una riduzione delle emissioni totali di CO2 del 13% a fronte di un aumento del parco circolante del 17%. Ciò vuol dire che il processo di decarbonizzazione del trasporto su strada ha fatto passi in avanti significativi e che il percorso intrapreso negli ultimi decenni dal nostro settore e dalla filiera dell'automotive era quello giusto.

Ci può dare qualche dato sui consumi petroliferi?

I dati relativi al primo semestre dell'anno confermano il progresso dei prodotti destinati alla mobilità, in particolare la benzina che in termini di volumi ha toccato i massimi dal 2011 vista la continua crescita delle immatricolazioni di auto ibride che sono diventate la prima scelta dei consumatori con una quota intorno al 45%.

Positivi anche i consumi jet fuel favorito da una decisa ripresa del traffico aereo. Segni di rallentamento ha invece mostrato il bunker marina, ossia il combustibile utilizzato dalle navi, che risente del passaggio del Mediterraneo ad area SECA (Sulphur Emission Control Area) dal 1° Maggio 2025, che prevede l'obbligo di utilizzare combustibili con un contenuto di zolfo non superiore allo 0,1%, nonché del mutare delle rotte commerciali dal Canale di Suez che favorisce i rifornimenti

lungo le coste africane.

Come si prevede andranno le cose alla data 2030?

È un lasso di tempo talmente breve quando si parla di energia che non mi aspetto grandi cambiamenti nel mix energetico attuale. L'obiettivo finale è quello delle emissioni nette al 2050 e se vogliamo raggiungerlo dobbiamo ripensare il percorso sinora immaginato dall'Europa.

Ets: il trasporto marittimo lamenta il fatto che sia il settore che inquina meno ma che è colpito maggiormente.

È vero, il trasporto via mare è la modalità a minor impatto emissivo, anche rispetto alle merci trasportate. Complessivamente, infatti, contribuisce per il 2% emissioni di CO2 mondiali e il 3-4 % di quelle europee, pur trasportando l'80% delle merci globali. Il punto è che le regole Ue si vanno a sovrapporre a quelle IMO (International Maritime Organization) che già prevedevano specifici obiettivi di riduzione. L'impatto può essere significativo, tale da alterare la competitività internazionale e favorire lo spostamento dei traffici verso porti meno impattati dalle norme europee. Anche in questo caso l'Europa rischia un altro autogol come con l'automotive.

La strada dell'elettrico è il futuro?

L'elettrico sarà sicuramente una parte del futuro, ma non sarà l'unica soluzione. Presenta indubbi vantaggi in alcuni contesti, come può essere il trasporto su strada in ambito urbano, ma ha ancora enormi limiti in molti casi.

Nei prossimi decenni vedremo un mix di soluzioni per le varie diverse tipologie di trasporto perché, come ho detto, ci sono modalità di trasporto dove l'elettrificazione è praticamente impossibile. Il nostro settore sta lavorando per arrivare ad offrire una pluralità di carburanti a basse emissioni per contribuire concretamente al raggiungimento degli obiettivi.

LEGGI ANCHE

<https://www.messaggeromarittimo.it/il-talento-non-ha-genere/>

