



Una diversa governance nei porti per affrontare i bisogni energetici

Infrastrutture

Oliviero Baccelli

Il ruolo dei porti italiani nella transizione energetica del sistema economico europeo è in una fase di rapido sviluppo, con risvolti sia di natura trasportistica ed industriale sia di tipo geoeconomico e geopolitico. Infatti, la crescente necessità di rafforzare la sicurezza e l'autonomia energetica è costantemente ribadita da tutte le policy europee in materia. Questo aspetto è divenuto prioritario dopo il marzo del 2022 a valle dell'aggressione della Russia ai danni dell'Ucraina, che ha portato in cima alle agende di tutti i Paesi membri della Ue la diversificazione dei mercati di approvvigionamento per azzerare la dipendenza da Paesi a rischio, oltre allo sviluppo delle fonti per energetiche a minor impatto ambientale. Questi trend hanno enfatizzato il ruolo dei porti quali hub energetici essenziali non solo per le filiere dei combustibili fossili tradizionali, ma anche per l'importazione, la produzione e la distribuzione di nuovi vettori energetici (GNL, biometano, idrogeno e derivati, elettricità da fonti rinnovabili) e per lo sviluppo di nuove tecnologie di settore, quali le energie off-shore e il *carbon capture and storage in reservoirs* sottomarini. In sostanza, la dipendenza del sistema energetico italiano dall'efficienza dei porti è evidente anche perché per i propri approvvigionamenti resta fortemente dipendente dall'estero (74,6% nel 2023 vs media UE del 58%). Anche la portualità italiana dipende dai traffici dei prodotti energetici, in quanto ancora oggi quasi il 40% dei volumi movimentati è riconducibile a combustibili fossili. Ad esempio, arrivano via mare il 99,8% del greggio e il 100% del carbone, sebbene quest'ultimo sia comunque in rapido declino. Anche la necessità di affrancamento dalle forniture russe della Repubblica Ceca ha avuto conseguenze sulla portualità italiana. Infatti, il terminal TAL di Trieste, che è parte integrante della Transalpine Pipeline e rifornisce otto raffinerie di

tre stati differenti, ha sottoscritto un accordo con il governo ceco per incrementare in tempi brevi di quattro milioni di tonnellate annue la capacità di importazione, stoccaggio e distribuzione di petrolio greggio. Fra il 2018 e il 2024 i volumi di GNL importati via mare in Italia, in sostituzione del gas russo via gasdotti terrestri, sono cresciuti del 70% grazie all'incremento di capacità dei tre rigassificatori esistenti e l'entrata in funzione dei nuovi rigassificatori a Piombino (2023) e Ravenna (2025) realizzati in logica emergenziale. I dati evidenziano anche una crescente dipendenza dagli Usa da cui proviene circa un terzo del GNL importato in Italia e il 50% del carbone. Questa dipendenza è crescente anche perché la produzione nazionale di gas è crollata nel corso degli anni. In particolare, nel 1994 si raggiunse il massimo storico con 20,5 miliardi di metri cubi, mentre nel 2023 la produzione è stata di soli 3 miliardi di metri cubi, pari al 4,9% dei consumi nazionali. Nell'autunno del 2024 ha preso avvio la produzione del giacimento Argo Cassiopea nel canale di Sicilia operato in joint venture da ENI (60%) e Energean (40%), che dopo decenni di cali permetterà di incrementare la produzione annuale nazionale, con 1,5 miliardi di metri cubi a regime. Questo investimento ha rivitalizzato almeno in parte le attività del porto di Gela, che a seguito della conversione da raffineria a bio-raffineria fra il 2014 e il 2019 ha visto ridursi i volumi di attività a meno del 20% rispetto ai picchi, con gravi problemi di gestione dell'evoluzione del tessuto socio-economico. Il porto di Gela è stato uno dei primi ad essere impattato in modo significativo dalle scelte strategiche verso la decarbonizzazione, ma non certo il più rilevante. Ad esempio, tutti gli ambiti portuali che ospitano centrali a carbone, con l'eccezione di Porto Torres e di Portovesme in Sardegna dove non sono ancora disponibili alternative, hanno dovuto affrontare processi di forte calo dei traffici e la conversione di aree con complessi iter autorizzativi. Il caso della centrale di Torrevaldiga Nord che verrà dismessa a fine dicembre 2025 è solo l'ultimo di una serie che ha coinvolto Vado Ligure, Genova, La Spezia e Brindisi, per citare solo i principali.

Anche offrire nuovi servizi energetici in ambito portuale risulta complesso. Ne è testimone l'esempio della rete di servizi di on-shore power supply, che andrà a regime a supporto dei traffici crocieristici e container nei principali porti entro la fine del 2026. Infatti, questo sistema, fortemente sostenuto dalle policy europee e da specifiche misure del PNRR, prevede la sostituzione dei motori a bordo delle navi con un allaccio diretto alla rete di trasmissione elettrica quando la nave è in porto. Questi sviluppi hanno richiesto investimenti al 100% pubblici (oltre 400 mln di Euro solo per i principali terminal) ed interventi normativi di sostegno ad hoc. Fra questi ultimi sono stati necessari una modifica delle normative in tema di approvazione delle nuove infrastrutture, per adattarla alla necessità di tempistiche brevi di realizzazione, ed una richiesta

di ammissibilità di aiuti di stato (per 570 milioni di Euro sino al 2033) per poter gestire l'approvvigionamento di elettricità direttamente in banchina con logica di servizio di interesse generale, quindi con terzietà e pricing incentivanti. Il quadro normativo in questo ambito in realtà non è ancora completo in quanto mancano ancora gli indirizzi regolatori per un modello economico di gestione sostenibile.

In sintesi, per avere nuove energie nei porti è necessario avere anche un modello di governance in grado di timonare gli indirizzi strategici di pianificazione nelle nuove direzioni. Chissà se la nuova riforma portuale attesa entro la fine dell'anno sarà in grado di offrirlo.

*Responsabile area trasporti GREEN - Centro di Ricerca dell'Università Bocconi
(Prima di tre puntate)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA SICUREZZA
E L'AUTONOMIA
ENERGETICA
È RIBADITA
IN TUTTE LE POLICY
EUROPEE
IN MATERIA**

99,8%

LA SITUAZIONE ITALIANA

Arrivano via mare il 99,8% del greggio e il 100% del carbone, sebbene quest'ultimo sia comunque in rapido declino.

