

Così una nuova portualità potrà essere protagonista della transizione energetica

Sistema trasporti

Oliviero Baccelli

Il processo di decarbonizzazione dell'economia, al centro di tutte le principali politiche europee e nazionali sia per mitigare gli effetti del cambiamento climatico, ha effetti estremamente significativi per la portualità italiana.

Infatti, attraverso il sistema marittimo portuale non solo passano gran parte delle fonti primarie per l'Italia, particolarmente vulnerabile in quanto nel 2022 ben il 79,7% dell'energia consumata su scala nazionale è importata, rispetto ad una media degli Stati Ue del 57,6%, ma le infrastrutture portuali sono chiamate a supportare anche il settore marittimo, per il 99% dipendente ancora da combustibili fossili, e grandi industrie energivore che spesso trovano nei porti la localizzazione ottimale. I casi dell'acciaiera di Taranto, della raffineria di Augusta o della centrale elettrica di Civitavecchia, ciascuna delle quali richiede la movimentazione di alcuni milioni di tonnellate di prodotti energetici, sono esemplificative. Nel caso di Trieste, dove è presente uno dei principali oleodotti europei, il ruolo della portualità è amplificato su scala internazionale in quanto dalla TAL, l'oleodotto transalpino che collega con l'Austria, la Germania, l'Ungheria e la Repubblica Ceca, dipendono le strategie di diversificazione degli approvvigionamenti dal petrolio russo di intere nazioni e pertanto oggetto di importanti investimenti in fase di completamento in tempi brevi.

I sistemi portuali devono quindi offrire risposte ad esigenze energetiche sempre più complesse e articolate su un mix di prodotti tradizionali e innovativi a tre settori: quello dello *shipping*, agli operatori terminalistici e logistici e alle imprese manifatturiere presenti in porto.

I Documenti di Pianificazione Energetica e Ambientale adottati dalle Autorità di Sistema Portuale anche solo 18 mesi fa appaiono obsoleti alla luce dell'intensità e rapidità dei cambiamenti richiesti dalle evoluzioni normative, dalle nuove tecnologie e dalla spinta di alcuni grandi *player* su scala mondiale, oltreché dai fattori geoeconomici e geopolitici derivanti dalle diverse crisi innescate principalmente dall'invasione russa in Ucraina e dai conflitti medio-orientali.

Le normative europee approvate nel corso degli ultimi mesi, come la direttiva Fuel EU Maritime e i regolamenti Alternative Fuel Infrastructure e Emission Trading Scheme per il settore dello

shipping, impongono investimenti in depositi LNG, *cold ironing* ed infrastrutture per accogliere bio-fuels e carburanti sintetici come il metanolo. In ogni caso, considerando i cicli di vita delle navi, per poter rispondere a requisiti sempre più stringenti in materia di decarbonizzazione gli armatori privilegeranno nel breve periodo soluzioni drop-in che permettano di ridurre gli impatti ambientali delle navi che attualmente usano carburanti fossili, con soluzioni già *ready-to-market*, quali il biodiesel, l'HVO e il bio-metano, e altre soluzioni ancora da consolidare, come il Bio-HFO, olio combustibile pesante di matrice biologica ottenuto da pirolisi.

Il processo verso la sostenibilità è sostenuto in modo importante anche dalle strategie di operatori che hanno sviluppato strategie sinergiche al fine di contribuire all'accelerazione delle iniziative pilota nel comparto. Fra queste, la più rilevante è quella promossa ad inizio di settembre dalla Zero Emission Maritime Buyers Alliance (ZEMBA). Si tratta del primo gruppo di acquisto del settore marittimo con la missione di accelerare la diffusione commerciale del trasporto marittimo a emissioni zero (ZE), consentire economie di scala e aiutare i proprietari dei carichi a massimizzare la riduzione delle emissioni, al di là di quanto un singolo acquirente di merci potrebbe fare in modo autonomo. Attraverso l'aggregazione della domanda e un processo competitivo di fornitura, i membri dello ZEMBA si pongono l'obiettivo di avere una disponibilità in tempi accelerati di servizi container attualmente non disponibili e creeranno fiducia nel resto della catena di valore marittima che esiste una domanda sufficiente di soluzioni ZE per stimolare ulteriori investimenti. Oltre 20 membri di ZEMBA, fra cui Amazon, Ikea e Nike, hanno annunciato una richiesta per servizi alimentati con carburanti ZE per 600.000 container da venti piedi (TEU) lungo tratte di 11mila km nell'arco di tre anni. La necessità di pianificare la conversione delle aree portuali attualmente dedicate a combustibili fossili è un ulteriore tema critico in diversi contesti, considerando, ad esempio, che Enel ha previsto il *phase out* dal carbone entro il 2025. A questo scopo è stata creata nel 2022 Enel Logistics, con l'obiettivo di gestire la valorizzazione delle diverse centrali a carbone in fase di chiusura nei porti di Genova, la Spezia, Civitavecchia e Brindisi, favorendo la conversione a depositi doganali per la logistica, la movimentazione e lo stoccaggio di merci. Un caso esemplificativo di particolare rilevanza delle opportunità di sviluppo dettate da questi trend è il porto di Ravenna. In questo contesto sono in fase di cantiere circa 3 miliardi di Euro di investimenti, di cui 1,1 di risorse pubbliche e 1,9 private. Oltre ad interventi di dragaggio,

consolidamento delle banchine e ammodernamenti funzionali ad accogliere navi di maggiori dimensioni, sono previsti interventi per l'attivazione di una nuova Floating Storage and Regasification Units per l'importazione e rigassificazione di gas naturale liquefatto a regime entro la fine del 2024, un deposito per *carbon capture storage* entro il 2026, un parco fotovoltaico galleggiante e due parchi eolici al largo di Ravenna entro il 2027.

Ancora più ambiziosi, sebbene ancora da pianificare in modo dettagliato, i progetti di valorizzazione dell'idrogeno verde nel porto di Taranto, anche per favorire la sostenibilità delle attività siderurgiche.

Una visione sistemica e coordinata di questi scenari dovrà essere inserita nei piani attuativi previsti dal Piano Nazionale del Mare perché è evidente che un'accelerazione degli investimenti pubblici e privati in risposta a questi trend è necessaria.

*Oliviero Baccelli è Direttore del Master MEMIT - Master in Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture, Università Bocconi
Primo di una serie di tre articoli*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

