

Porti, le opportunità della transizione energetica e i costi del non fare

Infrastrutture

Oliviero Baccelli

Il sistema portuale nazionale è ancora molto distante dai grandi porti asiatici e del Nord Europa per quanto riguarda la capacità di mettere a disposizione dei sistemi economici filiere logistiche e organizzative per lo sviluppo di fonti energetiche alternative ai combustibili fossili, con impianti dedicati all'importazione, alla produzione, allo stoccaggio e alla distribuzione. Su scala nazionale, ad esempio, non sono presenti esempi di investimenti completati per l'importazione di idrogeno e dei suoi derivati, né per la filiera della CO₂ trasportata via mare. Anche l'importazione di semilavorati per biocombustibili è limitata ai soli due terminal a supporto delle due bio-raffinerie Eni di Gela e Venezia. La capacità di offrire un supporto logistico specializzato in ambito portuale per lo sviluppo dei parchi eolici offshore è ancora molto limitata e i modelli organizzativi sono estemporanei, nonostante l'Italia sia al centro di una ricca progettualità, soprattutto in Sardegna e Sicilia, dove sono state presentate 26 proposte per circa 18 GW con l'iter di Valutazione di Impatto Ambientale presso il Mase già avviato. Le iniziative di supporto alla decarbonizzazione del trasporto marittimo, come i servizi di on-shore power e di rifornimento di bio-GNL, allo stato attuale hanno visto solo poche esperienze che possono essere definite come test.

Questi ritardi non permettono agli armatori di disporre di strumenti chiave per ridurre l'impatto dell'Emission trading system, la tassazione proporzionale al livello di emissione imposta a livello europeo e che dall'inizio di quest'anno comporterà un incremento dei costi dei carburanti del 40% rispetto al 2023.

In sintesi, le opportunità di valorizzare le nuove filiere legate ai nuovi mercati energetici non sono state sicuramente ancora colte dalla portualità nazionale e i costi del non fare divengono sempre più evidenti.

I nuovi strumenti di governance e le nuove

modalità di gestione degli investimenti, alla base dell'ipotesi del disegno di legge di riforma portuale, che il governo ha presentato al Parlamento alla fine dello scorso anno, dovranno tener conto di questo obiettivo strategico. Infatti, ridurre i costi e i rischi della filiera energetica è la priorità numero uno per mantenere la competitività sia del sistema manifatturiero italiano sia del tessuto socio-economico legato

alle attività marittimo- portuali. In questo contesto così critico, i germogli di crescita devono esser valorizzati, adattati e diffusi su scala più ampia.

Il contesto portuale di Ravenna è quello che offre gli spunti di maggior interesse, non solo perché ha attivato un articolato piano per la produzione di energia elettrica rinnovabile con una partnership pubblico privata con Renco Spa, ma anche perché è al centro del principale

progetto di Carbon Capture and Storage (Ccs) nel Mediterraneo. Questo progetto, denominato Callisto (CArbon LIquefaction transport and STOrage) e frutto della collaborazione fra Snam, Eni e Air Liquide, ha lo scopo di facilitare la decarbonizzazione di vari cluster industriali ad alta intensità energetica, incluso nel medio periodo anche il trasporto marittimo, grazie alle tecnologie di on board Ccs già valorizzate ad esempio da Fincantieri. Il progetto prevede la raccolta e il trasporto di CO₂ e la successiva iniezione e stoccaggio a 3.000 metri di profondità sfruttando la grande capacità dei

giacimenti di gas esauriti dell'Adriatico. L'investimento è supportato dagli indirizzi strategici del Piano Nazionale Energia e Clima dell'Italia e del Net Zero Industrial Act della Commissione europea, dove viene indicato come l'Ue ambisca ad avere una capacità operativa di stoccaggio con CCS di 50 mln di tonn di CO₂ all'anno entro il 2030, con un potenziale aumento a circa 280 entro il 2040 e 450 entro il 2050.

Per poter offrire un quadro regolatorio chiaro agli investitori nella filiera del Ccs nel giugno del 2025 è stato presentato uno schema di disegno di legge da parte del Mase, ma non risulta che abbia ancora preso avvio l'iter parlamentare.

La filiera dell'eolico off-shore, che si avvantaggia anche dei brevetti di Saipem per turbine di nuova generazione basate su fondazioni galleggianti

semi-sommergibili, è quella più promettente in tempi brevi e che richiede specializzazioni *ad hoc*, con aree dedicate all'assemblaggio, navi di supporto, oltre a sofisticate navi posacavi. Anche in questo caso e a Ravenna, dove è presente un distretto specializzato in grado di cogliere prima di altri le nuove opportunità, sono previsti due progetti promossi da AgnesPower a circa 22 km dalla costa. Il primo è composto da 25 turbine eoliche, mentre il secondo ne prevede 50, in entrambi i casi da 8 MW alte 170 metri e con un rotore di diametro pari a 260 metri. Accanto al primo parco verrà installato un impianto fotovoltaico galleggiante di potenza pari a 100 megawatt di picco (mwp), ovvero la potenza istantanea teorica massima producibile da un generatore elettrico.

Quest'ultimo progetto è ancora in fase di analisi, in quanto, le complessità date dall'ambiente marino, unitamente alla parziale maturazione del fotovoltaico galleggiante offshore, comportano uno schema di costi sicuramente più sfidante rispetto al fotovoltaico terrestre, che il legislatore non sembra avere correttamente considerato nel Decreto Ministeriale del 2024 dedicato agli incentivi per impianti rinnovabili innovativi. Un quadro normativo più chiaro, nuovi investimenti alimentati da uno specifico Port Decarbonisation Fund alimentato dai proventi dell'Ets del trasporto marittimo, e il sostegno allo sviluppo di Comunità energetiche portuali, potrebbero essere i primi passi di un percorso verso la trasformazione dei porti in hub energetici integrati a supporto della competitività del Paese.

Responsabile area trasporti, Green Centro di ricerca dell'Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Col vento. Turbine eoliche nel Mare del Nord

LA PORTUALITÀ
NAZIONALE
NON HA ANCORA
VALORIZZATO
LE FILIERE LEGATE
AI NUOVI MERCATI
DELL'ENERGIA



058336