

TRASPORTO MARITTIMO

RIFORMA  
PORTI CON  
UN OCCHIO  
ALL'AMBIENTEdi **Oliviero Baccelli** — a pag. 15

# La riforma dei porti deve tenere conto della variante green

Trasporto marittimo

Oliviero Baccelli

**I**l trasporto marittimo e la portualità nazionali sono fortemente dipendenti dal settore energetico, potendo ricondurre al petrolio greggio e prodotti raffinati praticamente tutte le 167,2 milioni di tonnellate di rinfuse liquide movimentate nei porti italiani nel 2023, di cui quasi 40 milioni destinate a paesi limitrofi. A queste vanno aggiunti circa 10 mln di tonn di carbone e poco più di 14 mln di metri cubi di gas naturale liquefatto gestiti dai 5 terminali specializzati. Inoltre, quasi 3 mln di tonn di bunker navale vengono distribuite dai porti italiani.

In sintesi, circa il 40% dei volumi movimentati nei porti italiani è di prodotti energetici fossili ed è impattato dagli obiettivi di riduzione del 55% delle emissioni di anidride carbonica al 2030 e di neutralità climatica al 2050 previste dalla normativa europea.

Ogni porto italiano è al centro di specifici sviluppi riorganizzativi ed infrastrutturali, che in molti casi richiedono radicali revisioni dei piani regolatori portuali per poter favorire la conversione di aree non più funzionali.

Questo, ad esempio, è il caso di Brindisi e Civitavecchia, dove la chiusura degli impianti a carbone di Enel entro il 2025, in conformità alle indicazioni e alle tempistiche previste dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima, permette potenziali progetti di conversione a fini logistici di enormi spazi portuali e retroportuali.

I due principali poli di raffinazione nazionali, quelli insediati a porto Foxi, vicino Cagliari, e Augusta hanno evidenziato una movimentazione rispettivamente del -6,8% e del -2,5% nel 2023 rispetto all'anno precedente ed un calo per ciascuno di oltre 3 mln di tonn

rispetto al 2017, evidenziando un trend che porterà alla necessità di pianificare importanti rifunionalizzazioni degli ambiti portuali.

L'applicazione di due normative europee accelererà le scelte in tema di carburanti marini alternativi ai tradizionali con la necessità di dover rivedere i sistemi di distribuzione e deposito dei combustibili in ambito portuale. Infatti, il combinato disposto del regolamento Emission Trading Scheme, che in modo graduale dal 1 gennaio 2024 è esteso al trasporto marittimo, inserendo così anche questo comparto all'interno del meccanismo *cap and trade* già previsto per i settori energivori, e del regolamento FuelEu Maritime, che richiede a partire dal 2025 che per ciascuna nave sia calcolato un indice di intensità dei gas serra (Ghg) medio annuo che non dovrà superare un valore di target e che si ridurrà significativamente nel corso degli anni (dal 2% nel 2025 all'80% nel 2050), porterà ad innalzare i costi dei carburanti tradizionali in modo rapido. Questo spingerà a cercare alternative, tenendo conto che saranno differenziate per tipologie di navi ed utilizzo prevalente. Dalla completa elettrificazione per le navi Ro/Ro attive su tratte brevi lagunari, lacuali o verso gli arcipelaghi, a metanolo o ammoniaca per le navi container impegnate su rotte oceaniche, passando per il Gnl, considerato un combustibile intermedio verso la transizione resa possibile dal biometano avanzato. Questo mix di combustibili e di vettori energetici rende il quadro scenariale più complesso ed incerto per i pianificatori.

La strategia più condivisa e da sviluppare in

tempi rapidi è quella di permettere di spegnere i motori ausiliari in ambito portuale, che contribuisce in modo marginale alla riduzione delle emissioni di gas serra, ma sicuramente abbatta gli inquinanti locali, favorendo un nuovo rapporto fra porto e città, così rilevante per il contesto italiano dove gran parte dei principali porti sono a ridosso di aree urbanizzate. Questa strategia è resa possibile dallo sviluppo dell'elettificazione delle banchine (*cold ironing*), oggetto di una specifica misura del Piano complementare al Pnrr del valore di 700 milioni di euro a cui si è affiancata, dopo il recente parere positivo della Commissione Europea che ha considerato lo strumento incentivante come aiuto di stato ammissibile, anche la possibilità di non far pagare gli oneri di sistema sino al 2033, per un valore stimato in 570 milioni di euro. Questa esenzione si tradurrà in uno sconto rilevante del prezzo dell'elettricità per le

navi quando si riforniscono da reti terrestri, rendendone competitivo il costo rispetto a quella prodotta a bordo utilizzando motori alimentati da combustibili fossili. I settori dei traffici Ro/Ro, container e crociere saranno i primi ad essere impattati. Le infrastrutture, però, non sono sufficienti ad accompagnare questo sviluppo in quanto mancano ancora le linee guida nazionali per le regole di *governance* e tariffarie da applicare alla gestione dei servizi e la definizione responsabilità del soggetto gestore del servizio e del fornitore di energia elettrica. Chiara visione strategica e indirizzi operativi condivisi a scala nazionale per gestire al meglio gli impatti pervasivi dei processi di decarbonizzazione dovranno, quindi, essere al centro della riforma portuale in discussione al Parlamento e prevista entro la fine dell'anno

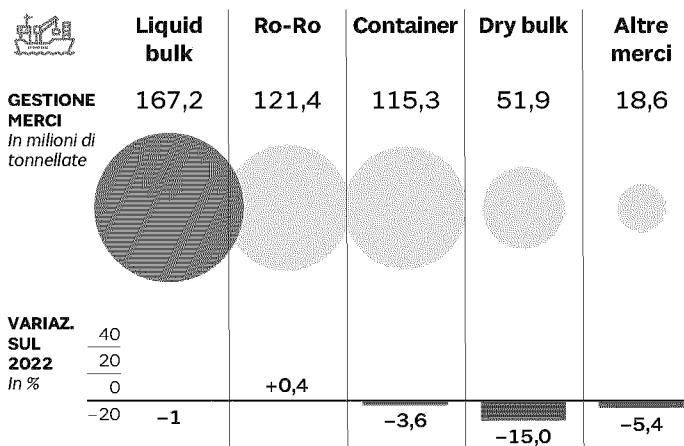
Direttore Master Memit, Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

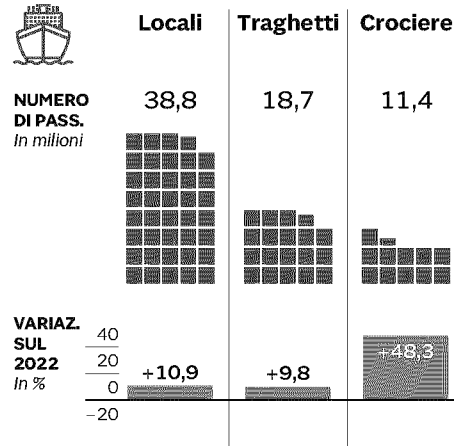
## Le performance

Traffico merci e passeggeri dei porti italiani nel 2023

### MERCI



### PASSEGGGERI



Fonte: Srm; Assoport

L'ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE È UN OBIETTIVO DI SVILUPPO PER ABBATTERE GLI INQUINANTI LOCALI

40%

#### PRODOTTI FOSSILI

Il 40% dei volumi movimentati nei nostri porti è di prodotti fossili ed è impattato dagli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica