

Blue economy e transizione energetica gli armatori corrono, la burocrazia frena

IL RAPPORTO DELL'OSSERVATORIO INTESA SANPAOLO: SERVE UN CAMBIO DI APPROCCIO NEGLI APPALTI

IL FOCUS

Antonino Pane

Nella decarbonizzazione del trasporto marittimo italiano, un ruolo fondamentale sarà giocato dalla pubblica amministrazione. Fino a quando le procedure per interrare serbatoi o per appaltare infrastrutture sono quelle di oggi, possiamo metterci una pietra sopra, la transizione energetica nei porti sarà lenta e farraginosa. Lo sostiene uno studio del Blue Economy Monitor, nuovo osservatorio di Intesa Sanpaolo e Sda Bocconi School of Management, che muove da alcune premesse: le difficoltà, in generale, di un percorso di transizione green del settore del trasporto via mare (investimenti iniziali elevati, frammentazione regolatoria, cantieri navali pieni), che in Italia si sommano ad altre specifiche del particolare contesto.

LO SCENARIO

In pratica gli armatori corrono, con navi pronte per utilizzare carburanti alternativi; di contro, la burocrazia frena. Nei porti le lunghezze burocratiche, e carburanti puliti non disponibili in larga scala, portano a prezzi differenziati sul mercato del bunker e si rischia, come mette in evidenza il rapporto, di non produrre effetti significativi sulla transizione ecologica. I dati emersi dallo studio sono molto preoccupanti: da quando è iniziata la corsa alla transizione ecologica, si è risparmiato solo il 5% di CO₂, sommando gli effetti del gas naturale liquefatto e del cold ironing. Secondo lo studio, ripreso da Shipping Italy, le politiche italiane di decarbonizzazione del trasporto via mare, basate principalmente sullo sviluppo del Gnl come carburante e del cold ironing per le soste in porto, produrranno effetti limitati in termini sulle emissioni di settore, pari a meno del 5% entro il 2026.

GLI OSTACOLI

Ma andiamo con ordine e cominciamo col dire che le due azioni hanno evidenziato limiti strutturali. Per il gas naturale liquefatto, l'analisi fa risalire la scarsa incidenza soprattutto alla sua capacità contenuta di ridurre le emissioni. Dal semplice Gnl bisognerebbe passare al più presto al bio-Gnl o all' e-Gnl. Questi combustibili non sono ancora disponibili su larga scala e l'utilizzo nel settore è anche limitato dalla competizione con il settore del trasporto stradale. Insomma, per ora, l'effetto di riduzione delle emissioni del trasporto via mare con questi combustibili arriva appena

all'1%. Per il cold ironing, invece, bisogna analizzare varie questioni. Quella più importante riguarda il fatto che nelle reti che si stanno costruendo finirà in larga parte corrente elettrica prodotta con metodi tradizionali, cioè inquinanti. In buona sostanza, dunque, la nave spegnerà i motori nel porto, ma comunque deve alimentare con corrente prodotta in modo tradizionale e, quindi, con processi che emettono CO₂. Il cold ironing vero, quello che servirebbe ad esempio nel porto di Napoli, dovrebbe essere alimentato da pannelli solari posti sui tetti dei fabbricati che insistono nel porto e che occupano migliaia e migliaia di metri quadrati. Insomma, un'operazione che se estesa a tutti i porti, come stanno facendo in Turchia, porterebbe risultati ben più importanti di quelli attuali. Intanto diciamo che il cold ironing può servire un numero ridotto di navi, principalmente da crociera e container, cioè i settori specifici in cui sono stati previsti i finanziamenti del Pnrr. Sulla base di dati Ispra 2023, l'analisi ha calcolato che gli attracchi di unità di questo tipo (anno di riferimento il 2019) è pari al 18,8% del totale, per circa 3.435 navi. Ora, se si considera che in media i consumi in porto sono equivalenti al 20% del totale delle emissioni delle navi, il risultato è che quando le infrastrutture saranno completate (entro la fine del 2026), se pure il cold ironing venisse utilizzato da tutte le navi container e da crociera, inciderà sino al 3,8% del totale delle emissioni di gas clima-alteranti del trasporto marittimo a livello nazionale. Lo studio ha evidenziato, in conclusione, che «non debba esser minata la competitività» del trasporto via mare rispetto a quello su gomma. Pertanto ha sottolineato la necessità che gli operatori nazionali del trasporto via mare, grazie «alla loro posizione di leadership», si spendano per far sì che i proventi dell'Ets di settore, stimati da 333 a 414 milioni di euro all'anno dal 2026, siano tutti destinati a rafforzare l'intermodalità marittima e in via prioritaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA