

Il direttore di Assocostieri a Nova. Puntare sul Gnl per la transizione energetica del settore marittimo”aa

Quello del trasporto marittimo “è un settore definibile come ‘hard to abate’, per il quale non ci sono soluzioni immediate a breve termine”, tuttavia esiste la roadmap “delineata nell’ambito del pacchetto del Fit for 55” e “sotto questo punto di vista oggi abbiamo già una soluzione disponibile, che le nostre infrastrutture e depositi esistenti possono contribuire a veicolare: il Gnl”. Lo spiega il direttore generale di Assocostieri, Dario Soria, in un’intervista concessa ad “Agenzia Nova” a pochi giorni dall’Assemblea dell’associazione, che si terrà il 20 giugno a Roma. “Oggi – evidenzia il dg di Assocostieri – abbiamo una logistica energetica del Gnl messa a terra e già sviluppata”. Tuttavia, secondo Soria, “questo va anche guardato con il terzo anello della catena, che oltre alle infrastrutture e alle berrine è rappresentato dagli armatori e dalle navi che possono utilizzare questo combustibile. Oggi – prosegue Soria – sappiamo che già solcano il Mediterraneo decine di navi che possono essere alimentate a Gnl e quindi abbiamo una flotta completa”. Tuttavia, “nel mondo abbiamo circa 80 mila navi e non è pensabile che queste possano essere sostituite tutte immediatamente. Anche perché, se consideriamo che ogni anno potremmo sostituirne circa mille, avremmo bisogno di ottant’anni per rinnovare la flotta”. Quindi, secondo il dg di Assocostieri, “immediatamente i biocarburanti e il Gnl possono essere utilizzati”, ma “immaginiamo che il prossimo futuro veda motorizzazioni navali alternative in un’ottica di mix, e su questo forse il metano, per la maggiore facilità di messa a terra, può essere una delle principali. Ma poi – osserva ancora Soria – immaginiamo un mondo del trasporto marittimo multi-fuel in cui l’ottica del mix sia prevalente. Anche qui, vista l’urgenza, non bisogna perdere tempo: bisogna cercare di ottimizzare la logistica nazionale per far sì che a questa decarbonizzazione condivisa possa essere affiancato anche un obiettivo di competitività nazionale che per noi di Assocostieri è fondamentale”.

Soria evidenzia come la sicurezza energetica sia “un bene primario per il nostro Paese, così come per il resto d’Europa. In questo contesto, spiega Soria, Assocostieri “rappresenta le infrastrutture energetiche strategiche, che hanno un ruolo fondamentale almeno per due aspetti principali: la sicurezza degli approvvigionamenti – la recente crisi del conflitto russo-ucraino ci ha ricordato quanto questo obiettivo sia vitale – e tutto il contesto relativo al raggiungimento degli obiettivi della decarbonizzazione. Entrambi questi obiettivi – prosegue – devono essere raggiunti grazie al sistema logistico del nostro Paese, ed è quindi inevitabile che la logistica possa essere da un lato la risposta alle crisi e, dall’altro, il valore su cui poter contare”. Secondo il dg di Assocostieri, tuttavia, “affinché questo avvenga dobbiamo ragionare con un approccio che sia il più possibile equilibrato su tutto ciò che oggi è disponibile per poter facilitare la transizione verso i combustibili rinnovabili. Assocostieri – ricorda Soria – accoglie sistemi come quello dei depositi costieri di oli minerali, di oli vegetali e prodotti chimici, le infrastrutture – anch’esse strategiche – di Gpl costiero e i terminali di rigassificazione preesistenti, più quelli di Piombino e di Ravenna. Sono tutte infrastrutture – sottolinea il dg di Assocostieri – che devono avere un ruolo fondamentale in questo processo”.

In questo quadro, la decarbonizzazione del settore energetico, in particolare modo quella dei trasporti, “riveste caratteri d’urgenza”, ma sul tema “dobbiamo cercare di ragionare con equilibrio e capacità critica su quale possa essere il mix di soluzioni adatte”, spiega ancora il dg di Assocostieri. Soria ricorda infatti che su questo fronte “non abbiamo una soluzione preconfezionata da mettere a terra, che possa nel breve termine risolvere tutti i problemi. “Proprio questa mattina – racconta il dg di Assocostieri – mi trovo a ragionare con dei ragazzi della scuola primaria su dei ‘business case’ sull’auto elettrica e altre possibili soluzioni di decarbonizzazione del settore del trasporto leggero. Alla fine quello che normalmente viene concluso in questo tipo di analisi è che tutto ciò che oggi è già disponibile, e può essere utilizzato per decarbonizzare subito il settore dei trasporti, va messo immediatamente in pratica”. Secondo Soria, “questo vale per il settore del trasporto leggero, per il trasporto pesante ma anche per i settori tradizionalmente definiti ‘hard to abate’, come quelli del trasporto aereo e navale”. Quindi “un mix di soluzioni subito utilizzabili”, prosegue Soria, secondo cui “da questo punto di vista le infrastrutture strategiche rappresentate in Assocostieri possono essere degli ottimi veicoli per portare il gas e i

