

ENERGIA E INFRASTRUTTURE

«Porti, autonomia energetica grazie a rinnovabili e bio-gas»

Gesù (Snam): «Il sistema è già possibile con un mix di fonti per gestire i picchi»
Entro il 2035 l'Italia potrebbe produrre 5 milioni di tonnellate di combustibile

Alberto Quarati / GENOVA

Una nave da crociera ferma in porto assorbe circa 10 megawatt di energia: è il dato ricorrente che fa sorgere tre domande ricorrenti sull'elettrificazione di banchina: chi paga la bolletta, da dove far arrivare tutta questa energia elettrica, e come produrla in modo pulito.

Secondo Emanuele Gesù, Head Small Scale Lng del gruppo Snam, almeno sul fronte della produzione le risposte potrebbero essere più semplici di quello che si teme. «I porti - dice infatti il manager intervenendo al convegno Shipping 4.0 organizzato da Assiterminal e dall'International Propeller Club - potrebbero costituire sotto il profilo energetico un sistema autonomo. L'elettricità infatti potrebbe essere prodotta da un mix di energie rinnovabili, penso soprattutto al fotovoltaico, e di bio-Gnl», dunque il gas natu-



Rifornimento di energia durante l'attracco di una nave

rale liquefatto prodotto dalla decomposizione biologica di materia organica, come cibo o rifiuti animali. Un gas che è quindi derivato di un processo industriale e che quindi evita più emissioni di gas serra di quante ne produce.

«L'elettricità per i porti sarebbe quindi garantita dal fo-

Già oggi esistono 700 impianti che possono essere implementati per generare biometano

tovoltaico e dalle altre fonti rinnovabili - dice Gesù - mentre l'immissione nella rete di energia prodotta dal biometano arriverebbe nei momenti di picco, quando giusto la presenza di navi più energivore potrebbe richiedere più potenza».

Questo meccanismo avrebbe anche un suo riflesso sulla

bolletta, spiega il dirigente della Snam: e infatti sia le rinnovabili, sia il biogas, sgancerebbero il costo dell'energia dalle dinamiche del mercato, che proprio in questo momento sta registrando, come è noto a tutti, un'impennata dei prezzi.

Un'architettura energetica, commenta Gesù, tutto sommato anche abbastanza facile da realizzare, considerato quanto è già in corso d'opera all'interno dei porti, dalla predisposizione di sistemi i cold ironing per le navi alla dotazione presso i terminal dei mezzi di banchina alimentati elettricamente.

Il sistema della produzione di biogas, dice Gesù, va rafforzato, ma già oggi in Italia ci sono 700 impianti che possono essere implementati per la generazione di questo tipo di combustibile. Il manager stima che entro il 2030-2035 la quota di biometano prodotto in Italia potrebbe aggirarsi tra i cinque e gli otto miliardi di metri cubi, pari a cinque milioni di tonnellate di prodotto.

Inoltre il decreto interministeriale 388 pubblicato a fine anno dal ministero per le Infrastrutture e le mobilità sostenibili incentiva l'apertura di punti di stoccaggio e distribuzione di Gnl e bio-Gnl nei porti: per Emanuele Gesù, un'opportunità da cogliere, visto che di idrogeno o ammoniaca come combustibile per le navi non se ne parlerà prima dei prossimi sei-otto anni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTOTRASPORTO



Maurizio Longo

Nasce Prima, l'associazione per aggregare i Tir in Italia

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Nasce una nuova associazione nel mondo dell'autotrasporto italiano. La nuova realtà, promossa da Trasportounito, si chiama Prima e si propone concretamente di aggregare tutte quelle associazioni e quei comitati che sul territorio nazionale, all'interno di confederazioni della piccola e media impresa e di associazioni settoriali locali, rappresentano concretamente su strada migliaia di aziende dell'autotrasporto.

Il processo di aggregazione, che già sta coinvolgendo soggetti associativi come Pmia, Confindustria Federazione Trasporti, Cepi e Sati, ha come obiettivo «entro un paio di mesi di portare sotto le insegne di Prima tutti quei soggetti che effettivamente hanno come fine quello di affiancare, sostenere e difendere le imprese», sottolinea Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito. «Prima vuole diversificarsi in modo netto dalle associazioni note - prosegue Longo - . Quelle associazioni ormai avulse da qualsiasi contatto con le aziende, lontane dai bisogni reali delle nostre imprese che ogni giorno operano su strade e autostrade e che hanno problemi concreti, distanti anni luce da quelli di associazioni abituate a lavorare solo dalle scrivanie degli uffici». Dietro il disegno il progetto di Prima si colloca quindi «una filosofia associativa e di rappresentanza del tutto nuova, che si pone come obiettivo di accendere i riflettori sui reali problemi della categoria, quelli che rischiano di fare implodere il settore, ormai da anni oppresso da una crisi operativa e finanziaria che sta raggiungendo il punto di non ritorno. Esistono grandi associazioni - conclude Longo - che ormai non hanno alcun contatto con la realtà e che vantano associati che nei fatti non esistono e che certo non rappresentano». La nuova associazione opererà su tutto il territorio nazionale e nei prossimi due mesi verranno nominate le cariche interne, dalla presidenza agli organi direttivi. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ieri l'assemblea, Morolla nuovo presidente
Giovannini: Pettorino consulente al ministero

L'orgoglio di Fedepiloti: «Noi fondamentali, garantiamo sicurezza»

IL REPORTAGE

Simone Gallotti

INVIATO A ROMA

Luigi Mennella è abituato per mestiere a navigare in mezzo alle tempeste. Ma ieri il capo dei piloti italiani, presidente della maggiore associazione di settore, ha ricevuto anche un grande aiuto quando il ministro dei Trasporti Enrico Giovannini, presente in prima fila alla 75esima assemblea di Fedepiloti, ha ricordato la necessità di «uno spirito di collaborazione» tra le associazioni «per superare le divisioni e presentarsi compatte di fronte alle sfide del Paese».

Fedepiloti segna così un punto decisivo e Mennella può lasciare il timone a Leo Morolla, capo dei piloti del porto di Brindisi.

Sul tavolo rimane comunque la necessità di riforma anche se è l'intero settore ad aver bisogno di una registrata. I piloti difendono con forza il proprio ruolo così peculiare e «fondamentale anche per la sicurezza degli scali»

dice Mennella. I servizi tecnici nautici - e quindi anche i piloti - «garantiscono la terzietà» così che l'ingresso in banchina - e quindi la competitività del nostro sistema - vengano preservati. «Il nostro è un modello irrinunciabile che va preservato» dice Mennella.

Il ministro partecipa in prima fila all'assemblea dei piloti che rapidamente si trasforma negli stati generali dello shipping. Ed è Giovannini, con un intervento che potrebbe essere ricordato come «il discorso di Simcity» a dare una scossa al cluster. A sorpresa il titolare del Mims cita il videogioco di simulazione che consentiva di creare e gestire sul computer una città e i suoi servizi, per spiegare come non esista anche nella realtà un truccetto che permette di accelerare i tempi. E subito dopo annuncia a sorpresa che Giovanni Pettorino, l'ammiraglio ex comandante generale della Capitaneria di porto, ex commissario dell'Autorità portuale di Genova e più recentemente di quella di Ancona, «da oggi sarà il nuovo super consulente scelto dal ministero sulla portualità» dice Giovannini.



Un rimorchiatore al lavoro al Terminal Sech del porto di Genova



L'ex presidente Luigi Mennella durante l'intervento in assemblea

In sala le molte divise della capitaneria guidate dall'ammiraglio Nicola Carlone sono visibilmente soddisfatte. I presidenti dei porti un po' meno. Perché equivale «a un commissariamento. O persino a una militarizzazione dei nostri temi» spiega un presidente di uno scalo, rigorosamente anonimo: «E' però chiaro che la figura è di grande caratura e quindi incontestabile». Il presidente di Assoporti Rodolfo Giamperi sul palco dice però di es-

sere «contento della nomina». Le associazioni approvano la scelta. Luigi Merlo guida Federlogistica e dice «è un'ottima notizia per il settore», Raffaella Paita, presidente della commissione Trasporti alla Camera, è sulla stessa lunghezza: «E' una scelta di altissimo profilo». Sul fronte politico invece si segnala l'asse tra Lega e Pd sul tema dell'autoproduzione perché sia Davide Garglio che Edoardo Rixi hanno bocciato ritenendo «inoppor-

tuni» gli emendamenti che vogliono consentire questa pratica nei porti italiani.

Il tema centrale rimane il pilotaggio. E non è un caso che Stefano Messina, presidente degli agenti marittimi, in sostanza la controparte dei piloti - ricordi che «c'è stato un confronto serrato, ma trasparente» e Mario Mattioli, numero uno di Confitarma ha invece auspicato «un ritorno all'unione tra i piloti», tema ricorrente soprattutto dopo lo strappo dei «genovesi» di qualche giorno fa che ha dato vita alla terza associazione. Alessandro Santi, presidente degli agenti marittimi, vola alto con l'analisi sugli scenari dei traffici con la guerra in Ucraina che ha aggravato un quadro già complicato per via della crisi delle materie prime. Ed ecco perché alla fine l'assemblea di Fedepiloti assomigliava molto agli Stati generali dell'economia marittima italiana: potrebbe essere stato il primo confronto di una stagione di riforme che richiede un po' tutto il settore. —