

## **Transizione ecologica: Assocostieri, puntare sulle soluzioni ready to use e sviluppare i carburanti bio**

### **Soria all'Isola dell'Energia, grandi speranze nel Piano Mattei, oggi già disponibili soluzioni Gnl e biocarburanti**

Roma, 22 settembre 2023 – Per favorire la transizione energetica nel trasporto marittimo bisogna sfruttare le soluzioni ready to use come il Gnl e l'HVO, e incentivare lo sviluppo di bio-Gnl e biometano. Ed è necessario consentire alle grandi imprese della logistica di partecipare alle CER portuali. Lo ha detto Dario Soria, direttore generale di Assocostieri, intervenendo al panel "Evoluzione della logistica e nuovi combustibili", organizzato per la VI edizione del Congresso internazionale "Isola dell'Energia" a Cagliari. E riferendosi alla situazione della Sardegna in particolare, Soria ha evidenziato che "è necessario sviluppare il processo di metanizzazione in essere facendo chiarezza nella pianificazione regionale a beneficio degli imprenditori".

L'associazione nutre "grandi speranze nel Piano Mattei per far divenire l'Italia un Hub energetico del gas prima e in futuro un Hub dell'idrogeno". Ad oggi sono già disponibili soluzioni di Gnl e biocarburanti. Tuttavia, nel 2022 il trasporto marittimo ha visto una copertura del 21% di gasolio, in linea con l'anno precedente, e di olio combustibile per il restante 78%. Il GNL nel 2022 ha perso la quota residuale che era stata raggiunta nel 2021, pari allo 0,2%, a causa della situazione dei prezzi del gas naturale e per la necessità di massimizzare la quantità di gas naturale rigassificato per contribuire a mitigare gli effetti dell'aggressione russa all'Ucraina. Ancora oggi dei 3 milioni di tonnellate circa di bunkeraggio, il 75% è composto da fuel oil e il 25% da marine diesel, salva la virtuosa presenza del Gnl nel 2021 con la sperimentazione del porto di La Spezia che non ha avuto seguito per assenza di una filiera e di conseguenza per ragioni di prezzo. Inoltre, il Pniec, di recente inviato a Bruxelles, prevede una componente oil & gas ancora superiore al 50% al 2030, di conseguenza il comparto navale attualmente presenta un mix energetico nazionale privo di componenti rinnovabili.

Soria ha quindi sottolineato che il settore dello Shipping sia sotto pressione a causa della normativa sia internazionale IMO, che europea. "La Direttiva ETS, in particolare, estende al trasporto navale (per navi sopra le 5.000 DWT) l'ambito di applicazione del Sistema di Emission Trading, e questo inevitabilmente si traduce in una perdita di competitività dei porti europei rispetto a quelli non EU. Di conseguenza, l'attenzione degli armatori si è concentrata sull'indicatore CII (Carbon Intensity Indicator), che si prefigge di assegnare un rating per migliorare nel tempo le performance operative delle navi esistenti".

Secondo l'Associazione, quindi, in questa fase occorre puntare su quelle soluzioni che già sono ready to use e hanno un impatto ambientale ridotto. "Il Gnl e l'Hvo in particolare possono contare su una logistica consolidata – ha sottolineato il Direttore Generale di Assocostieri. - È necessario inoltre puntare sullo sviluppo dei gas rinnovabili come il biometano, il biognl e i biocarburanti in purezza, e sotto questo profilo il meccanismo delle Garanzie di Origine può favorirne la diffusione". Nel caso del comparto marino è necessario però un intervento ulteriore: "bisogna garantire a questi combustibili l'esenzione accisa per il bunkeraggio". È fondamentale inoltre intervenire sulla disciplina delle CER portuali, come la stessa Assocostieri ha chiesto nel corso di una recente audizione al Senato sul DDL concorrenza 2022. "Si deve consentire alle grandi imprese di logistica energetica di partecipare alle Comunità energetiche portuali, producendo in loco energia rinnovabile da destinare anche al cold ironing. E si deve estendere – ha concluso Soria - alle CER Portuali la deroga relativa all'obbligo di connessione di impianti ed utenze connesse sotto la stessa cabina primaria".