

Focus

Energitalia

La strategia europea

Un mix di gas naturale, big data e AI è la via "pragmatica" alla transizione

LUIGI DELL'OLIO

Nell'accelerazione dell'innovazione tecnologica c'è la chiave per efficientare i consumi dei trasporti, cui si deve gran parte delle emissioni di Co2. E poi esiste una via di mezzo a basso impatto tra i combustibili fossili e le fonti rinnovabili

Ambizioso, ma al tempo stesso pragmatico. Il processo di transizione energetica avviato dall'Unione europea punta a rendere l'area il riferimento a livello globale per un nuovo modello di sviluppo sostenibile, nella consapevolezza che il traguardo delle zero emissioni non è dietro l'angolo, e quindi intanto occorre incentivare soluzioni a basso impatto ambientale.

Questo concetto vale soprattutto per il settore dei trasporti che, utilizzando combustibili fossili, producono quasi il 16% della CO2 totale. Un livello che raddoppia nel caso dell'Italia, tanto che proprio il nostro Paese è tra quelli chiamati a uno sforzo accelerato, che tra le altre cose dovrebbe portare a 6 milioni di veicoli elettrici in circolazione entro il 2030. Un obiettivo davvero ambizioso se si considera che, nonostante il raddoppio nel corso dell'ultimo anno, siamo ancora intorno a quota 200 mila, secondo le rilevazioni dell'Osservatorio Smart Mobility curato dalla School of Management del Politecnico di Milano. Gli esperti segnalano, inoltre, le disparità territoriali esistenti, con due elettriche su tre acquistate al Nord, laddove per altro c'è una maggiore diffusione delle infrastrutture di ricarica.

AZIONI SU PIÙ PIANI

Ma non è solo una questione di carburanti. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza mette sul piatto 38 miliardi di euro per agire a più livelli: dallo sviluppo della rete ferroviaria (alta velocità/capacità) al miglioramento dei sistemi di trasporto intermodale, in modo ad esempio di acquistare biglietti combinati treno più aereo e alle merci di passare senza soluzione di continuità da un modo di trasporto all'altro. Cosa possibile anche grazie allo sviluppo dei big data e dell'intelligenza artificiale, che possono consentire di ottimizzare le tempistiche agendo con tecniche predittive.

Una serie di interventi che coinvolge quasi tutte le regioni italiane e che richiede l'avvio dei cantieri in tempi rapidi per raggiungere gli obiettivi comunitari di abbattere del 90% le emissioni entro

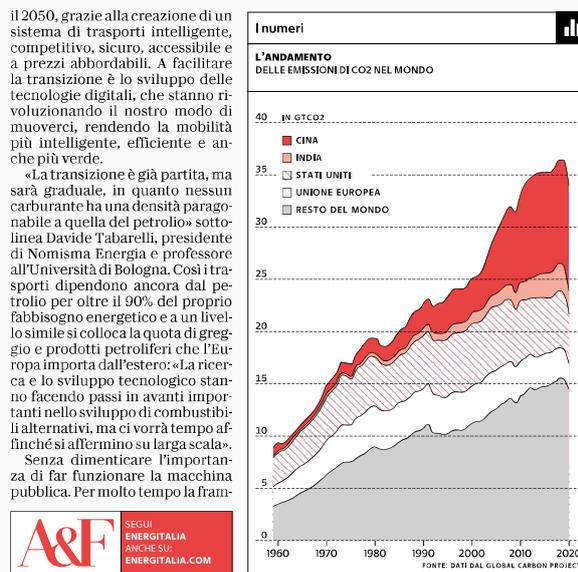
38

MILIARDI DI EURO
Le risorse messe in campo dal Pnrr per la transizione energetica in Italia

6

MILIONI
L'obiettivo di veicoli elettrici in Italia da raggiungere entro il 2030

Il Gnl viene trasportato via mare e può alimentare i traghetti



A&F SEGUI ENERGITALIA ANCHE SU: ENERGITALIA.COM

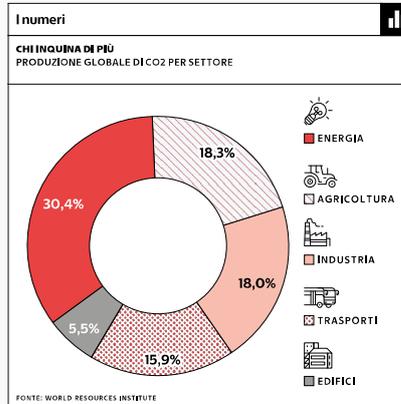
mentazione delle competenze energetiche tra i due ministeri dello Sviluppo economico e dell'Ambiente ha costituito un ostacolo. La creazione del nuovo ministero per la Transizione ecologica permette di eliminare le sovrapposizioni e rendere più coordinata l'azione, anche se la costruzione di un'amministrazione dotata della competenza oggi necessaria richiederà ancora del tempo. Così come è necessario un maggiore coordinamento tra i livelli europeo, nazionale e regionale.

IL RUOLO DEL GAS NATURALE

In questo scenario un ruolo centrale lo gioca il gas naturale, che nelle strategie comunitarie è l'unico combustibile che può accompagnare le fonti rinnovabili non programmabili come eolico e fotovoltaico verso una decarbonizzazione efficiente a livello nazionale ed europeo. «Non si tratta di una fonte rinnovabile, ma è caratterizzato da un impatto ambientale di gran lunga inferiore al diesel» spiega Tabarelli, indicando così il cuore della politica europea. Laddove ci sono soluzioni meno impattanti di quelle tradizionali, vengono prese in considerazione anche se non sono a impatto a zero. Questo non significa che siamo di fronte a



1



Ravenna

Edison, il deposito combatte lo smog trasporti più sostenibili con il Gnl

MILANO

L'impianto appena inaugurato potrà ridurre di 6 milioni di tonnellate le emissioni inquinanti garantendo l'alimentazione di 12 mila camion e 48 traghetti. Il trasporto allo stato liquido in spazi ridotti di 600 volte



una politica dei piccoli passi, sottolinea l'esperto, ma piuttosto a un approccio pragmatico da parte del legislatore comunitario.

Il gas, che ha limitate emissioni di anidride solforosa, di ossidi di azoto e di polveri sottili, è una fonte accessibile, data la presenza di notevoli riserve vicine all'Europa e può contare su infrastrutture di trasporto, stoccaggio e distribuzione già esistenti e in grado di sostenere la decarbonizzazione, garantendo al sistema energetico flessibilità, programmabilità ed economicità. Il nostro Paese, con il recepimento della direttiva Dafi (Deployment of Alternative Fuels Infrastructure) si è impegnato a sviluppare, entro il 2025, una rete di rifornimento del Gnl, con un numero adeguato di impianti.

Anche il gas, tuttavia, non è immune dai rischi che stanno interessando le materie prime nelle ultime settimane, in particolare quelle energetiche. «La transizione richiede tempo, altrimenti il rischio concreto è che vi sia un aumento dei prezzi che porti a una crisi finanziaria come quella del 2008», conclude Tabarelli, per il quale occorre evitare di affrettare i tempi rispetto a quelli necessari al mercato per accogliere le novità.

Un investimento da 100 milioni di euro per rendere sostenibile il trasporto pesante e marittimo e favorire la diffusione del gas naturale liquefatto nelle aree ancora scoperte, come il Centro-Sud Italia. Nei giorni scorsi Edison ha avviato il primo deposito costiero di Gnl Small Scale in Italia per l'approvvigionamento e la distribuzione di quella che è una miscela di idrocarburi costituita principalmente da metano. Si ottiene raffreddando il gas naturale a -160 gradi, dopo averlo separato dall'acqua e dalle altre sostanze che a queste temperature congelerebbero.

Una volta portato il gas allo stato liquido, così da occupare volumi 600 volte inferiori rispetto allo stato gassoso, può essere facilmente trasportato lungo le rotte marine con ampia flessibilità. Raggiunto il luogo di destinazione, viene scaricato e stoccato in impianti di piccola scala (da qui la definizione di *small scale*) per poi essere utilizzato come carburante per il trasporto marittimo oppure distribuito alle stazioni di rifornimento per l'alimentazione dei mezzi di trasporto pesanti.

Il terminale, frutto della collaborazione con Petrolifera Italo Rumena (Pir) e Scale Gas, si trova nel porto industriale di Ravenna. Il deposito ha una capacità di movimentazione annua di oltre un milione di metri cubi di gas e una capacità di stoccaggio di 20 mila metri cubi.

Secondo le stime dei promotori, è in grado di alimentare fino a 12 mila camion e 48 traghetti all'anno, consentendo di evitare lungo il ciclo di vita del deposito circa 6 milioni di tonnellate di CO2 e di azzerare le emissioni di particolato e di ossidi di zolfo altrimenti emesse da questi mezzi. La realizzazione del deposito costiero è stata affidata all'ingegneria di Edison che, nonostante l'epidemia da Covid-19, ha consegnato l'impianto nei 28 mesi previsti dalla tabella di marcia del cantiere.

Nella fase di costruzione sono

state coinvolte 60 imprese fornitrici locali, oltre 200 operai e 80 ingegneri. Depositi Italiani Gnl - composta al 51% da Pir, 30% da Edison e al 19% da Scale Gas - è la società che prende formalmente in carico la gestione delle attività operative del deposito costiero nel porto di Ravenna.

Edison si occuperà dell'approvvigionamento del deposito tramite la Ravenna Knutsen, una delle prime metaniere al mondo di piccola taglia (30 mila metri cubi) e di estrema flessibilità operativa. La capacità stoccata nel deposito sarà venduta a terzi per il 15% da Dig, mentre Edison disporrà dell'85% da destinare agli usi finali, in quanto operatore integrato dall'approvvigionamento del Gnl alla sua vendita.

«Grazie a questo impianto l'Italia beneficerà di un approvvigionamento stabile e sicuro per il mercato del Gnl nei trasporti: una soluzione concreta per contribuire immediatamente alla decarbonizzazione dei trasporti», rivendica Nicola Monti, amministratore delegato di Edison. Che ricorda come la direttiva europea Dafi (relativa alla promozione dei carburanti alternativi) favorisca l'adozione del Gnl per il trasporto pesante. Su

100
MILIONI DI EURO
L'investimento impiegato per realizzare il deposito di Ravenna

20
MILA METRI CUBI
La capacità di stoccaggio di Gnl del deposito realizzato a Ravenna

questo fronte l'Italia ha assunto nel 2016 l'impegno a coprire con il gas naturale liquefatto il 50% del consumo marittimo e il 30% di quello stradale entro il 2030. Un impegno rimarcato nelle scorse settimane attraverso i decreti attuativi relativi al fondo complementare del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza a sostegno del rinnovo delle flotte navali e dell'implementazione del Gnl.

«Quest'ultimo ha un ruolo cardine di accompagnamento della transizione energetica, in quanto permette di avviare subito il processo di decarbonizzazione dei trasporti marittimi e pesanti, dove altri tipi di soluzioni e tecnologie non sono implementabili su larga scala se non nel lungo termine - aggiunge Monti - Grazie a questa nuova infrastruttura, al lavoro del nostro gruppo come importatore long-term di Gnl e alla disponibilità di una nave metaniera small scale, avviamo un nuovo canale di approvvigionamento sicuro e competitivo, che riduce la dipendenza dalle importazioni via autobotte dall'estero e potrà favorire la diffusione di questo carburante nei trasporti anche in zone d'Italia dove ad oggi non risultava accessibile o competitivo».

Quanto al futuro, il manager spiega: «Puntiamo a realizzare almeno altri due punti di riferimento nella Penisola. Siamo al lavoro con progetti presso i porti di Brindisi e Napoli. L'augurio è che il processo autorizzativo riesca a procedere senza particolari intoppi».

Il progetto di Ravenna fa scuola con i suoi 18 mesi complessivi «un risultato eccezionale per l'Italia, anche se dovrebbe essere la norma». Monti conclude segnalando come l'azienda abbia già messo in campo progetti per la transizione energetica da circa un miliardo di euro complessivi. «Iniziativa concrete e a lungo termine. Siamo una realtà industriale, non finanziaria, ci piace investire ed essere presenti sul territorio e sostenerli nei processi di sviluppo». - I.d.o.



Il taglio del nastro del deposito di Gnl inaugurato a Ravenna