

# Dalla ruota di Piacenza esce il numero del pragmatismo: sull'ottovolante delle fonti energetiche alcune fossili tradizionali restano alternative primarie alle rinnovabili e sostenibili

La 3<sup>a</sup> edizione del Pipeline & Gas Expo allestita da MediaPoint alla Fiera Expo emiliana ha visto un intenso dibattito nel convegno organizzato da Ship2Shore e partecipato da Assocostieri, AssoGasLiquidi, Comitato Italiano Gas, Federpetroli, Università di Genova, Assarmatori

dal nostro inviato a Piacenza  
Angelo Scorza

È stato un confronto tecnico di grande spessore e che – malgrado la provenienza piuttosto eterogenea, come settore e ruolo, dei sei relatori (dei quali la metà da remoto collegati in streaming) – ha visto alla fine una convergenza assoluta circa il quesito-madre, ovvero: “La rilevanza dei fossili quali fonti di approvvigionamento ancora necessarie e utili nell’ottica di un presente e futuro prossimo sostenibile per l’economia italiana di qua al 2050”.



Arzà

Ebbene, la risposta univoca, praticamente unanime, quasi plebiscitaria, esplicitata con dati e fatti oltre che con argomentazioni concrete, dal sestetto di esperti che aveva convocato Ship2Shore – organizzatore del convegno di apertura della 3<sup>a</sup> edizione del Pipeline & Gas Expo (PGE) – è stata quella che forse ha spiazzato i fautori della *new economy* ‘verde e virtuosa’ più oltranzisti, ma che invece mette d’accordo chi con l’industria (non solo oil&gas, ovviamente) e più in generale con l’economia, deve fare i conti quotidianamente: la *old economy* fatta anche da ‘pragmatismo sostenibile’



è tuttora lungi dal vedersi recitare il *de profundis*.

In altre parole, gli operatori di praticamente qualunque ambito e branca economica non sono ancora pronti del tutto per alimentare i loro cicli produttivi e logistici con le tanto appetibili (sulla carta) fonti alternative; e dunque debbono fare uso, ancora per un pezzo e su larga scala, delle ‘care vecchie sporche’ (ma utili) fonti fossili, chiaramente riviste e rinnovate, rispetto ad un passato di trascurata negligenza in termini di emissioni nocive ed inquinamento causato all’ambiente, revisionate ed aggiornate in chiave sostenibile 2.0 (e forse anche più).

A rompere il ghiaccio, Federchimica-Assogasliquidi, associazione che oggi conta 95 associati e nasce nel 1995 per rappresentare le istanze del settore del GPL e che dal 2013 ha assunto la rappresentanza anche delle imprese del settore del GNL.

Andrea Arzà, da due mandati Presidente - uscente, il prossimo luglio scadrà il suo mandato triennale - e già numero uno di Liguigas, ha aperto i giochi venendo subito al nocciolo della questione.

“Occorre salvaguardare il sistema industriale e sociale dell’ambiente. L’industria dei gas liquefatti sta facendo importanti investimenti per finanziare la ricerca così da arrivare ad avere dei processi industriali che possano produrre molecole di origine bio e prodotti sempre più sostenibili per alimentare sia i veicoli che i sistemi di riscaldamento delle abitazioni”.

Invece a livello europeo si fanno scelte spesso inconsapevoli.

“La UE ha fortemente disconosciuto le nostre prerogative, ma noi non possiamo fare scelte decise, che impongono grandi sforzi, senza sapere cosa ci può riservare il futuro; ovvero quello che possiamo permetterci come costi sostenibili e come sicurezza strategica per il Paese, in sostanza quali sono gli approvvigionamenti ottimali, da cui dipenderà l’indipendenza dell’Italia”.

Arzà ha ricordato che quando due anni fa la Russia ha cominciato ad attaccare l’Ucraina, si è coinvolto il primo fornitore di gas delle due maggiori potenze comunitarie, Germania ed Italia stesse. “Ma questo fatto non ci deve costringere > 38

&gt; 37

a sviluppare a qualunque costo l'industria elettrica; la diversificazione delle fonti è elemento centrale. Noi combattiamo la Direttiva UE che mette al bando i motori termici per vezione e uso domestico, anche perché è noto che il nostro Paese ma più in generale l'Europa sono sprovvisti di materie prime".

Secondo il numero uno di Assogasliquidi, le decisioni di Bruxelles spesso sono affrettate e senza basi di studio approfondite. "Occorre fare analisi dei cicli di vita completi delle fonti, dal costo di produzione a quello di smaltimento, senza demagogia. Così facendo, ci stiamo consegnando nelle mani della Cina".



Cagnoli

La conclusione di Arzà è spietata: "Occorre bilanciare il miglior utilizzo delle rinnovabili al fine di mitigare l'uso dell'energia tradizionale, certamente; ma l'unica soluzione è un mix tra fonti alternative e fonti fossili tradizionali, ed all'interno di queste del gas sopra le altre". Da un'associazione di categoria ad un'altra che tutela gli interessi di operatori affini presso gli stakeholder di riferimento. Assocostieri, fondata nel 1983, rappresenta le imprese attive nel bunkeraggio marittimo, i titolari di depositi costieri, doganali e fiscali di oli minerali, prodotti chimici e GPL, biodiesel, depositi e terminali di rigassificazione di GNL. Dopo l'introduzione di Dario Soria, Direttore Generale, come apertura iniziale, la parola è passata a Lorenzo De Medici, il quale ha portato all'attenzione dei presenti il ruolo fondamentale del GNL, dei biocarburanti come propulsori della decarbonizzazione immediata del settore trasporti e combustibili pivot per abilitare il passaggio ai fuels 100% sostenibili. Partendo dall'evoluzione del mix energetico nel nostro Paese in ambiti trasporti e specificamente nel segmento



marittimo, l'ingegnere ha annotato che lo shipping attualmente presenta un quadro privo di componenti rinnovabili. "Infatti nel 2023 il mix energetico del trasporto marittimo vede una copertura del 22% di gasolio, e di olio combustibile per il 77%. Il GNL nel 2023 ha mantenuto il valore nullo del 2022, 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 del conflitto tra Russia e Ucraina. Nel settore dell'aviazione i SAF (carburanti

nell'ultimo decennio la logistica del gnl composta da depositi SSLNG, terminali di rigassificazione, bunkerine di GNL.

"Occorre cercare di capitalizzare tale asset infrastrutturale, anche perché si tratta di fonti che consentono risparmi di costi nell'ordine del 20% su quelli tradizionali.

Finora, negli anni precedenti, le operazioni di bunkeraggio GNL sono state limitate a pochi rifornimenti, come quello della Costa Smeralda che ha impiegato prodotto caricato in Spagna. Ma adesso la logistica energetica del GNL per il trasporto marittimo nel 2024 si avvia ad entrare in attività" ha concluso il portavoce di Assocostieri per la quale quella di Piacenza è stata un'importante occasione per confermare la necessità di approcciare al tema della transizione ecologica in modo realistico e non ideologico, tenendo conto dello sviluppo del processo che prevederà un arco temporale pluridecennale.

Gli ultimi due interventi a braccio sono stati fonte di osservazioni congruenti a quelli precedenti.

Stefano Cagnoli, Direttore Generale del Comitato Italiano Gas (CIG), dopo esserne già stato Presidente nel triennio precedente, ha ricordato come l'ente, costituito il 9 dicembre 1953 con la finalità di migliorare la sicurezza e l'efficienza nell'uso dei gas combustibili estese alla distribuzione e alla utilizzazione del gas per gli usi civili e simili (ivi compreso il riscaldamento di ambienti nel terziario, nell'artigianato e nell'industria) e per gli usi industriali di larga e consolidata diffusione, ha come promotori i produttori e distributori di gas e i costruttori di apparecchi e dispositivi di utilizzazione; e che dal 1960 il CIG è entrato a far parte dell'UNI (Ente nazionale italiano di unificazione) come Ente federato, diventando così l'organo ufficiale italiano per l'unificazione > 39



Marsiglia

sostenibili per l'aviazione) sono ancora in quantità non significative (0,53% nel 2024)" ha detto De Medici. Eppure il nostro Paese dispone di una consolidata logistica energetica costituita da depositi costieri di oli minerali, di oli vegetali, prodotti chimici e GPL, armatori dediti al bunkeraggio e ha sviluppato



&gt; 39

di oil&gas. I grandi gruppi, visto il rischio di fare nuove operazioni che di solito hanno ritorni ventennali o anche più, si sono spaventati ed hanno sospeso gli investimenti. Il mercato si è spostato sul 'buy' con la conseguenza che già in estate 2021 si sono visti forti aumenti dei prezzi dell'energia.

Così l'ineffabile Birol ha cambiato idea e chiesto invece alle compagnie petrolifere di aumentare la loro produzione, per combattere la crisi energetica che si era creata. In altre parole, l'aumento dei prezzi del petrolio ha segnalato una potenziale carenza di fonti energetiche, chiarendo che c'è un abisso tra le ambizioni in materia di emissioni e le capacità di realizzare queste ambizioni".

Ma la gaffe 'ottomana' non è rimasta caso isolato.

"Mentre le rinnovabili non stanno andando alla grande, scopriamo che il petrolio potrebbe mancare e quindi aumenta, e così ci troviamo in una situazione pazzesca" ha affermato uno degli esperti di Wood Mackenzie. Senza nuovi investimenti, i combustibili fossili saranno sempre meno in grado di garantire la potenza extra necessaria, quando vento e sole sono insufficienti. Quello che è successo è che la domanda di energia è aumentata mentre l'offerta diminuiva, e questo ha fatto impennare i prezzi dei combustibili fossili. Il prezzo che sale mentre il consumo doveva diminuire. Queste sono le bellezze dell'economia" ha detto poi l'esperto di energia Massimo Nicolazzi.

Alberto Clò è stato anche più esplicito affermando che le Majors del petrolio avevano molto ridotto gli investimenti in nuove ricerche anche perché temevano di essere messe fuori legge a breve, ma ogni dollaro non investito oggi significa un barile in meno di petrolio fra 5 o 10 anni. E dato che la domanda di petrolio non è prevista scendere, mentre invece è chiaro che la produzione scenderà, rischiamo di restare senza benzina, oppure di pagarla una fortuna.

Infatti, la domanda di petrolio non sta diminuendo, anzi sta ancora aumentando. La produzione ha raggiunto un nuovo massimo nell'anno 2023 con 102,2 milioni di barili al giorno (mbpd), trainata dai viaggi aerei estivi, dalla forte attività petrolchimica cinese e dall'aumento dell'uso del petrolio nella produzione di energia. La richiesta resterà alta in generale, dovrebbe toccare il suo picco nel 2035 per restare alta fino al 2050" prevede l'esperto analista genovese, che mette il dito nella piaga.

"Alla COP28 si è raggiunto un accordo-farsa, e cioè di triplicare le energie



rinnovabili entro il 2030, per poi abbandonare le fonti fossili (76,7% del totale energetico mondiale) entro il 2050.

Ma le fonti rinnovabili (idrogeno, solare, eolico e altre) rappresentano oggi solo il 12,7% del totale. L'idrogeno non è triplicabile, anche perché avrebbe enormi impatti ambientali. Rimangono eolico, solare e altre che dovrebbero passare dal 6,4% di oggi al 19,2%, ma anche se li sommiamo agli altri non fossili, arriviamo a malapena al 30%". All'ultimo COP 28 di Dubai nel dicembre 2023 in pratica, dopo tante discussioni, i paesi emergenti hanno tenuto duro sul loro diritto di usare i combustibili fossili per assicurarsi un rapido sviluppo.

"Il campo dei paesi Anti-phase-out (dei fossili) ha negoziato come blocco unico. La UE è stata ancora una volta irremovibile sul suo linguaggio pro-phase-out, ma il mondo reale - quello che alla fine comanda i giochi - ha detto qualcosa di diverso".

Il petrolio è difficile da sostituire; pensiamo solo alle sue applicazioni al di fuori dei combustibili, come i prodotti petrolchimici, le plastiche, i detersivi, i solventi, i lubrificanti, i farmaceutici, la gomma sintetica, le fibre sintetiche, le resine, i fertilizzanti, il coke metallurgico, i prodotti per la pulizia, i refrigeranti, gli esplosivi, l'asfalto. Tali prodotti non-fuel contano per il 55% sul consumo di petrolio, e non abbiamo sottomano altre fonti succedanee.

"Come ebbe a dire lo sceicco Yamani, a lungo Ministro del Petrolio dell'Arabia Saudita, l'età della pietra non è finita perché sono finite le pietre, ma perché l'uomo ha trovato altri elementi più versatili, come il ferro; nacque così l'età del ferro. Ma invece

per il petrolio, dobbiamo ancora trovare chi lo sostituirà..." è l'aforisma, quasi un monito, con cui ha concluso l'intervento Palmesino.

Il parere della classe armatoriale è stato portato da Pietro Roth, Responsabile Relazioni Esterne di Assarmatori.

Il portavoce della principale (per dimensioni della flotta degli associati, che comprendono società con sede estera ma con interessi in Italia) associazione di categoria delle compagnie di navigazione ha ricordato innanzitutto che occorre considerare la sostenibilità economica (per le singole imprese ma anche per la collettività nella sua accezione globale) oltre che quella sociale ed ambientale di qualunque iniziativa intrapresa nel solco della transizione energetica.

"Un fatto che giudichiamo positivamente è la crescente rilevanza assunta dal trasporto marittimo negli ultimi anni per sopperire alle problematiche causate dalle crescenti tensioni geopolitiche.

Si pensi, per fare un esempio di cui molto si è dibattuto e si continua a dibattere, alle navi-rigassificatore, in particolare alla Golar Tundra oggi ormeggiata nel porto di Piombino. Parliamo di un'infrastruttura flessibile, di certo non l'unica presente in Italia. Non nei primi due mesi dell'anno il contributo del GNL arrivato nei 4 terminali italiani (Livorno, Piombino, Porto Viro-Rovigo e Panigaglia-La Spezia) da diversi Paesi stranieri, Stati Uniti in testa, ha pesato di più del gas algerino arrivato via tubo a Mazara del Vallo".

Infatti nel bimestre gennaio-febbraio il GNL ha rappresentato la prima fonte di approvvigionamento dell'Italia, attestandosi al 20% dei flussi (2,9 miliardi di metri cubi) e superando > 41

&gt; 40

i volumi in arrivo dall'Algeria via tubo (19%, 2,8 miliardi di metri cubi). I 4 terminali italiani hanno ricevuto GNL principalmente da USA, Algeria e Qatar, Egitto, Nigeria e Mozambico, secondo dati forniti da SNAM che raccontano la crescita dell'approvvigionamento via nave rispetto a quella via gasdotto. Italia, Germania e Olanda sono gli unici Paesi europei che nei primi due mesi di quest'anno hanno registrato arrivi in aumento rispetto alla media europea, che evidenzia una flessione del 7% a 25 miliardi di metri cubi. Se è vero che il consumo di gas in Europa è sceso al livello più basso degli ultimi dieci anni, i numeri mostrano che, a seguito di nuovi equilibri geopolitici, l'approvvigionamento via nave aumenta, anche per compensare il deficit di gas russo. Un trend che spinge diversi Paesi a costruire nuove infrastrutture. Dal 2022 a oggi in Europa sono entrati in funzione otto terminali nuovi e altri 13 potrebbero

diventare operativi entro il 2030.

Roth ha richiamato l'attenzione su ciò che accade a Bruxelles, prima di decidere 'dove dirigersi'.

“Come tutti i comparti industriali, il trasporto marittimo è alle prese con la transizione energetica, che troppo spesso, tuttavia, procede a tappe forzate, con indicazione di obiettivi altamente sfidanti ma senza tenere in considerazione delle tecnologie effettivamente disponibili, delle peculiarità di questo asset e dei porti, soprattutto quelli italiani, che sono incastonati all'interno delle città.

Dobbiamo dirlo chiaro e forte: la sostenibilità ambientale non è perseguibile se non è accompagnata a quella sociale ed economica, cioè alla tenuta delle imprese sul mercato internazionale e quindi alla salvaguardia ed implementazione dei posti di lavoro.

Sono tanti i temi di cui potremmo discutere: dal 1° gennaio è entrato in vigore

l'Emission Trading System (ETS); da poche settimane l'AFIR, il regolamento sulla distribuzione dei carburanti alternativi; c'è poi il Carbon Intensity Indicator (CII) voluto dall'IMO, l'Organizzazione Marittima Internazionale”.

In conclusione, senza entrare nel merito di ogni singolo tema, dalla sede piacentina Assarmatori ha lanciato un avvertimento. “Dobbiamo avere ben chiaro a mente come ormai le decisioni più impattanti per tutti i settori, incluso il nostro, vengano prese più a Bruxelles che a Roma. Serve quindi prestare maggiore attenzione al processo legislativo comunitario, onde evitare di essere costretti a intervenire in extremis o, ancora peggio, vedersi calare dall'alto decisioni talmente impattanti per il nostro settore tali da metterne a rischio la sua intera competitività qualora non adeguatamente (e nei tempi giusti) governate” ha terminato la sua prolusione Roth.

FIERE

03/06/2024

## Buona la terza (edizione) del Pipeline & Gas Expo (PGE) alla Fiera di Piacenza

Organizzatori soddisfatti per l'affluenza di visitatori e la presenza di stand di espositori nella 3-giorni emiliana. Lancio di successo anche per la prima edizione della Cybsec-Expo e gran suggello col Gala Dinner alla Galleria Alberoni

**dal nostro inviato**  
**Angelo Scorza**

**Piacenza** - Sicuramente non mancano lungimiranza e pure una certa audacia a Fabio Potestà, Direttore di Mediapoint & Exhibitions che da 15 anni – indubbiamente con grande coraggio e spirito visionario – organizza fiere dai contenuti inediti e spesso innovativi nel suo presidio preferito, ovvero la Fiera di Piacenza, infrastruttura posta in posizione strategica, nell'area industriale e artigianale di Le Mose, presso il casello autostradale di Piacenza Sud, uno dei maggiori nodi logistici e viari dell'Italia centro-settentrionale.

Avendo cominciato col GIS Giornate Italiana del Sollevamento, che nel 2025 giungerà alla 10° edizione, poco alla volta l'imprenditore genovese ha saputo aggiungere altri eventi espositivi



e congressuali su filoni di business anche assai diversi tra di loro, anno per anno incrementando il suo impegno e dunque portando una vastità notevole di operatori, italiani ed esteri, che sono messi volentieri in mostra.

Nel solo anno in corso, sono addirittura 5 gli appuntamenti in calendario di questo articolato palinsesto 2024: dalla 5° edizione del GIC Giornate Italiane del Calcestruzzo, andato in scena poco più di un mese fa, sino al T3 Truck > 42