

# UNA NUOVA LOGISTICA DELL'ENERGIA PER CONTARE NEL MEDITERRANEO

## MANCA ANCORA UNA CAPACITÀ DI GOVERNANCE PER TUTELARE GLI INTERESSI STRATEGICI

di **Massimo Deandrea**

È noto che l'Italia ha un'alta dipendenza energetica dall'estero. Se prendiamo come indicatore il rapporto tra le importazioni nette di petrolio e la somma del consumo interno vediamo come la dipendenza italiana sia del 77,1%, valore superiore a quello di gran parte degli altri Paesi europei. Sul gas naturale la percentuale è del 90%. Questo è un elemento di fragilità, poiché l'energia è la base primaria su cui poggia lo sviluppo economico, produttivo e sociale di un Paese avanzato.

Se non possiamo cambiare la geografia, che ci ha dato un'Italia povera di materie prime (da cui discende per contro la nostra capacità di essere un grande trasformatore) possiamo però agire per migliorare la competitività e l'efficienza delle infrastrutture di connessione, quelle "porte" di accesso attraverso cui arriva l'energia importata.

Osservando i dati vediamo che, fatto 100 le importazioni di petrolio, il 71% arriva via nave nei porti del nostro Paese e il 25% attraverso le *pipelines*. I primi cinque porti italiani arrivano a coprire i 3/4 dell'intero traffico nazionale. Trieste da sola movimentata il 23% e grazie al Tal (Oleodotto Transalpino) la città giuliana è ormai la porta di accesso verso la Baviera, in una logica europea non solo nazionale. E poi c'è il ruolo strategico del Mezzogiorno dove si concentra gran parte della produzione nazionale fossile (petrolio in Basilicata) ma anche delle fonti rinnovabili dove la capacità prodotta è fortemente aumentata in questi anni. Il Sud è, inoltre, strategico perché, grazie al suo posizionamento geografico così proteso al centro del Mediterraneo, è il punto di arrivo di importanti oleodotti. Tre porti del Mezzogiorno (Cagliari, Augusta e Milazzo) da soli coprono il 40% della

movimentazione totale di *Oil* nazionale; un settore (lavorazione, raffinazione e indotto) di un certo rilievo e con oltre 25.600 addetti in Italia.

Chiaro che in questo contesto la capacità del sistema portuale e logistico di essere efficiente, competitivo e anche di saper investire per innovare, avrà un impatto sempre maggiore sulla struttura dei costi dell'energia con dirette ripercussioni economiche su tutto il sistema produttivo e industriale del nostro Paese. Il porto è destinato a diventare una infrastruttura rilevante anche per il regolare funzionamento del mercato dell'energia. Ancor più per un Paese come l'Italia.

Dunque, sia via mare, sia con le *pipelines*, la nostra fragilità (alta dipendenza dall'estero) coincide con una forza derivante dal posizionamento geo-economico: essere al centro del Mediterraneo lungo una rotta che dal Golfo passa via Suez (dove transita quasi il 10% del traffico petrolifero mondiale) e sale verso Nord.

Ora però occorre comprendere un punto fondamentale: per trasformare veramente questa debolezza in una forza bisogna aumentare l'efficienza dei "nodi" di accesso energetico: renderli davvero competitivi e capaci di essere punti essenziali e indispensabili della rete europea. Il nostro sistema portuale potrebbe, ad esempio, aumentare la sua competitività dotandosi di terminali che possano accogliere investimenti in nuovi combustibili come l'Lng. La creazione di ulteriori *entry point* per il gas naturale liquefatto darebbe un positivo impulso sul fronte industriale poiché si tratta di energia maggiormente pulita ed economica e in linea con le politiche europee di sostenibilità europee. Avrebbe anche un positivo impatto in termini di competitività dei servizi marittimi in quanto molte naviganti in costruzione saranno alimentate con queste tipologie di combustibili. Essere un porto in grado di fornire questo tipo di rifornimento sarà in futuro un elemento di rilevanza. In diversi porti italiani vi sono progetti di creazione di terminal specializzati. Autorevoli stime hanno individuato un potenziale giro d'affari generabile da questo business pari a 1,3 miliardi di euro nel prossimo triennio.

Ma non è l'unico esempio che si può fare. Ci sono anche quelli dell'esigenza di specializzare alcuni dei nostri porti nella cosiddetta *energy logi-*

*stics* per rendere più veloce ed efficiente il passaggio dall'approdo della petroliera, alla successiva fase di lavorazione e distribuzione degli approvvigionamenti energetici; e poi ancora rafforzare la filiera del rifornimento e della manutenzione delle navi (cd. *bunkering*) e intensificare la connessione tra industria, porti e università tanto auspicata nelle nuove politiche di sviluppo che hanno previsto la nascita delle Zone economiche speciali nei porti del Mezzogiorno.

Non mancano nel nostro Paese capacità e una vasta pluralità di iniziative locali e potenziali investimenti. Non mancano neanche importanti operatori del settore, essendo presenti in l'Italia alcuni leader a livello globale. Quello che manca ancora è una visione d'insieme, la consapevolezza dell'importanza di questo settore e una vera capacità di *governance* che abbia al centro l'interesse strategico nazionale in chiave europea. Le battaglie contro un oleodotto, il dragaggio dei fondali di un porto, o l'ampliamento di una banchina o altro ancora, possono anche essere fondate a livello di interessi locali o settoriali, ma alla fine occorre una sintesi che tenga conto dell'interesse generale perché queste infrastrutture hanno un bacino molto più ampio del solo livello locale e incidono su tutta la rete nazionale.

Anche per questo sono importanti studi e analisi che inquadrino le problematiche del settore nella dimensione europea e mediterranea, così da diffondere maggiore consapevolezza nell'opinione pubblica e maggiore attenzione da parte della politica. In modo da ribadire la collocazione dell'Italia al centro - non solo geograficamente - ma anche economicamente, del Mediterraneo.

Direttore generale Srm (Centro studi collegato al Gruppo *Intesa Sanpaolo*) e presidente Gei, Associazione italiana economisti d'impresa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

