

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Shipping all’anno zero nella transizione energetica”

edinet · Saturday, November 12th, 2022

Nel solco della Cop27 in svolgimento in Egitto si è tenuto a Livorno il convegno “La sfida della transizione ecologica: shipping anno zero” organizzato dal Propeller Club di Livorno presieduto da Maria Gloria Giani. L’argomento è all’ordine del giorno in particolare per tutto il settore dei trasporti che, incidendo sulle emissioni globali di Co2 per il 2,89%, viene chiamato ad affrontarlo nel rispetto di impegni e scadenze sempre più vicine e di difficile raggiungimento.

Il vertice della port authority toscana, Luciano Guerrieri, nel suo saluto ha ricordato l’impegno locale con gli impianti di rigassificazione del Gnl a Livorno (Olt Offshore Lng Toscana) e quello prossimo di Piombino (Snam). Su quest’ultimo, oggetto di resistenza da parte della città, il presidente ha affermato: “Siamo convinti dell’iniziativa di Snam come lo eravamo al tempo per quella Olt che purtroppo ebbe una lunga procedura per l’insediamento”. Il processo della decarbonizzazione è lungo e, ha continuato Guerrieri, “il gas ci accompagnerà ancora per tanti anni. In questo quadro credo che vadano bene le navi e non la costruzione di tubi perché quest’ultima rende meno flessibile la possibilità di cambiamento quando sarà possibile e necessario”.

Nel lungo processo di transizione che vede fra le soluzioni future il metanolo, ammoniaca e idrogeno, dalla normativa e dalle migliori soluzioni esposte dal C.A. Massimo Seno, Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, è emerso che per la sicurezza del rifornimento in porto di Gnl il migliore sistema fra i possibili è lo *ship to ship* attraverso bettolina. Il problema del prezzo oggi decuplicato rispetto al 2021 mette alla prova tutti gli operatori.

A parlarne per primo è stato Andrea Cosulich (F.lli Cosulich) che, gestore tecnico già dal 2009 dell’impianto Olt Offshore Lng Toscana, recentemente ha ordinato due bettoline per il bunkeraggio di Gnl, di cui la prima sarà pronta nell’autunno 2023. “Al momento sono circa 800 le navi (fra cruise e cargo) con propulsione a gas naturale liquefatto e questo ci dà fiducia per il loro utilizzo anche in questo senso, ma certo il prezzo è aumentato troppo e si corre il rischio di tornare al gasolio per sopravvivere” ha detto il vicepresidente.

Sul contenimento dei prezzi schizzati alle stelle la ricetta di Olt Offshore Lng Toscana – ha informato l’amministratore delegato Giovanni Giorgi – è quella di utilizzare le bettoline per trasportare il Gnl dai paesi dove il costo è minore – come la Spagna – per scaricarlo sul terminale. In questi giorni sulla Fsru sta lavorando la Gas&Heat – presente anch’essa al convegno con la

project manager Sara Evangelisti – per finalizzare il progetto Small Scale che permetterà intorno al primo trimestre 2023 a Olt di scaricare il Gnl su bettoline: “Questo sarà il trend dei prossimi 2-3 anni – ha detto Giorgi – fino a quando i valori non torneranno normali. Oggi produciamo il 5% del fabbisogno nazionale di Gnl. Anche su richiesta del governo cerchiamo di sopperire a quel mancante 40% dovuto alla guerra Russia-Ucraina e potenzieremo con vari strumenti portando al 6,5-7% del fabbisogno nazionale la nostra capacità”.

Nello scenario dei nuovi combustibili, che trova ancora molte realtà in sofferenza per restare al passo, si è mossa invece da molto tempo Gas&Heat che opera nelle infrastrutture del settore energetico e in particolare nei gas criogenici per il settore marino e offshore: già dal 2008 ha commissionato la costruzione di quattro navi che potrebbero trasportare anche l’ammoniaca. Nel 2012-13 l’avvio del progetto per la creazione del primo deposito Small Scale in Sardegna consegnato a marzo 2021 a Oristano. Poi la costruzione di sistemi di contenimento per bunker vessel in collaborazione con un cantiere norvegese, nel mezzo, nel 2016, un sistema di trasferimento di Lng da truck a nave su spinta di un armatore canadese e la costruzione di un corso per crew su un fuel system di loro progettazione.

Oggi la G&H sta costruendo un materiale che possa essere ammonia-ready per l’armatore: “Il 50% dell’investimento su una nave riguarda la parte dell’alimentazione, con questo sistema vogliamo consentire all’armatore di avere un impianto multicomcombustibile in attesa che gli studi in corso sui fuel alternativi portino risposte” ha detto Sara Evangelisti informando infine che l’azienda da molto tempo sta anche lavorando sull’idrogeno.

Grazie alla presenza del general manager Stefano de Marco di Wartsila si è parlato anche delle grandi possibilità offerte dal biocombustibile sintetico (Lng di sintesi) sul quale l’azienda lavora, mentre da parte dell’amministratore delegato di Ham Italia, Aldo Bernardini, è stata presentata una soluzione per abbattere l’inquinamento prodotto anche dal piccolo e medio cabotaggio. “Abbiamo alcuni progetti con porti italiani, e non solo, che riguardano nostri impianti mobili ideali per il segmento medio-piccolo cabotaggio. La possibilità di avere una postazione in area portuale e di poter spostare l’impianto permetterebbe di far partire una filiera” ha detto Bernardini informando che una prima stazione Ham di questo tipo è già stata realizzata per la Tper di Bologna e che il progetto, avendo vinto una gara, sta attendendo l’assegnazione del posizionamento nel porto di Genova.

Le conclusioni del convegno Propeller sono state tratte da Luca Brandimarte di Assarmatori che ha sottolineato i problemi dati dai regolamenti Imo e dall’Ue cui dovrà far fronte la flotta traghetti italiana e sui quali emerge quello che riguarda l’oltre 73% delle navi che potenzialmente potrebbe essere non più in grado di navigare nel giro di tre anni con le penalizzazioni sui traffici che ne conseguirebbero. Sono state auspiccate proroghe ed esenzioni in tal senso con destinazioni di proventi per finanziare investimenti a terra e a bordo, una tempistica applicativa più graduale e nel frattempo la realizzazione a terra di impianti di cold ironing. Sui combustibili alternativi, questo è infine quanto aggiunto da Brandimarte: “Prima di capire – ha detto – quali saranno e quale sarà la loro disponibilità occorre l’investimento dei concessionari del servizio di bunkeraggio per rendere disponibili questi fuel con adeguata infrastrutturazione a evitare le inefficienze che potrebbero sorgere con aggravio sulla competitività dei nostri porti”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Saturday, November 12th, 2022 at 10:00 am and is filed under [Economia](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.