

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La transizione energetica nello shipping: sotto la lente del Propeller Club Livorno prospettive e sfide

Nicola Capuzzo · Monday, November 20th, 2023

Il recente convegno “Transizione energetica e carburanti alternativi: quale futuro per lo Shipping?” organizzato dal Propeller Club Livorno guidato dalla presidente Maria Gloria Giani, ha riunito operatori privati, rappresentanti delle amministrazioni pubbliche e esperti per esplorare soluzioni percorribili alla luce delle scadenze internazionali ed europee date dall’Imo, che chiede infatti riduzioni di emissioni di Co2 del 50% entro il 2030 e del 100% entro il 2050 e dall’Europa con l’incumbente regolamento Ets. Due temi, le incognite sono ancora molte.

A iniziare il dibattito sulle sfide della transizione energetica è stata Michela Nardulli, presidente di Italia Marittima, compagnia del gruppo Evergreen Line. “Stiamo attualmente preparando tre navi alimentate a biofuel Fame, con miscela B30, per affrontare i test, già autorizzati dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, i cui risultati saranno disponibili a febbraio ed abbiamo già avuto ottimi risultati da quelli condotti a Singapore e a Panama da Evergreen” ha informato la presidente per poi spiegare che la soluzione scelta è vista come ideale nel breve periodo poiché il prodotto già miscelato è più facile da approvvigionare e da usare e che per poter pensare al biofuel come carburante del futuro devono essere risolti i problemi di distribuzione, stoccaggio e del costo elevato. Nell’ottica della compagnia c’è anche l’esplorazione degli Hvo, per arrivare, tra alcuni anni, all’obiettivo comune nel settore che è l’idrogeno, ma intanto: “Riteniamo che a medio termine vere alternative possano essere il metanolo e l’ammoniaca, anche se per quest’ultima soluzione crediamo occorrono ancora molti passaggi per risolvere la questione della sicurezza” ha concluso Nardulli.

Secondo Sara Evangelisti di Gas & Heat, azienda attiva nei sistemi di stoccaggio di gas liquefatto, il carburante di transizione è il Gln che purtroppo però sconta i ritardi infrastrutturali legati al bunkeraggio per le navi già in navigazione e in costruzione. G&H, guardando alle scadenze – ha informato – sta esplorando l’importazione di idrogeno liquido dal Nord Africa nel 2030 per stoccarlo nel Nord Europa, progettando così quella che sarà la prima catena logistica europea. Nel frattempo l’azienda propone agli armatori che devono investire in nuove costruzioni sistemi di alimentazione flessibili che potranno essere convertiti al momento opportuno dall’attuale Gnl all’ammoniaca.

L’ammiraglio Massimo Seno del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, ha esposto i dati del commercio marittimo globale sottolineando che questo movimenta il 12% del Pil mondiale,

producendo il 2.8-3% delle emissioni di Co2, con ciò dimostrando l'efficienza di questo tipo di trasporto rispetto ad altri. L'ammiraglio ha poi spiegato, riferendosi in particolare all'Ets, che il meccanismo della tassazione presenta delle storture che dovranno essere corrette viceversa il rischio sarà il danneggiamento della portualità italiana e soprattutto quella del Mezzogiorno, a vantaggio dei porti del Nord Africa. Sul tipo di combustibile da adottare nel periodo di transizione Massimo Seno ha affermato di approvare il Gnl per la sua capacità di ridurre del 25% le emissioni. Valido, secondo l'ammiraglio, anche il Biofuel sia perché già capace di usufruire della logistica e delle infrastrutture esistenti sia perché presenta un rischio minore rispetto ad altri carburanti.

Francesco Tomas C.V., capo reparto ambientale marino del Corpo delle Capitanerie di Porto, ha paragonato la minore incidenza delle emissioni tra il trasporto marittimo (pari al 13,5%), evidenziandone l'incidenza minore rispetto al trasporto stradale (71%) e aereo (14,5%) riconoscendo che in ogni caso tutti i settori devono fare la propria parte. In questo contesto ha poi riconosciuto l'importanza del Cipom (comitato interministeriale delle politiche del mare) che, nel facilitare il rapporto tra stakeholder e amministrazione, ha consentito la realizzazione di studi importanti in grado di fotografare la situazione reale e studiare giuste contromisure. “Gli investimenti cui sono chiamati gli armatori sono enormi (70/80 milioni di navi stanno navigando nel mondo, ciascuna con operatività di 20-30 anni) – ha detto il capitano di vascello – ma questo vale anche per tutta la logistica dei porti italiani e altrettanto – con la futura applicazione del regolamento europeo Afir (che concerne la creazione delle relative infrastrutture di stoccaggio essenziali) – varrà per privati e enti pubblici ed ha concluso evidenziando la necessità di finanziamenti dedicati la cui valutazione potrebbe già essere inserita nel prossimo Consiglio dei Ministri.

Dario Mazzarelli, amministratore delegato di Bio Bunkermed è intervenuto sui costi dei carburanti alternativi: “Il costo alto del biofuel in Europa – ha detto – è compensato dagli incentivi che vengono dati direttamente al trader (o al produttore dei carburanti) che lo ribalta sull'armatore mentre in Italia, con il ‘decreto energia’ questo non sarà possibile perché le società petrolifere hanno l’obbligo di stabilire i prezzi del biocarburante.”. Informando che dalle simulazioni già eseguite sarà sufficiente miscelare un 4-5% per essere compliance con il primo step dell’Ets si è poi soffermato sui costi che l’armatore dovrà subire con l’applicazione della norma europea, da marzo 2025, e del rischio che corre di pagare multe per maggiori emissioni rispetto a quelle compensate oltre alle tasse, in caso di portacontainer e traghetti, anche per le soste in porto. E sui combustibili: “La soluzione più immediata, oltre al Gnl, ritengo sia la miscela olio-combustibile. Al momento la B24 sembra la migliore” ha affermato sottolineando che le troppe tipologie di miscele di biofuel creano difficoltà e sarebbe utile una scelta comune agli armatori per semplificare la logistica e la miscelazione.

Fra le conclusioni portate dal moderatore del convegno Luca Brandimarte, membro Propeller Club e Assarmatori, quella che a fronte dell’aumento dei costi che proverranno dall’applicazione delle normative Imo e Ets rispetto ad oggi, va sottolineato però che l’Ets può generare in Italia un gettito su base annua di circa 7,5 miliardi di Euro e si può ipotizzare che, ai sensi della normativa europea, circa il 75% di tale importo venga riassegnato al nostro Paese (in quanto paese produttore) che, a sua volta, dovrà destinarlo alla de-carbonizzazione del settore. Quindi, in sintesi, una volta che le varie storture dell’Ets saranno riviste, la norma europea potrà consentire un ritorno in benefici agli operatori, sia del lato mare che del lato terra.

Alla serata è intervenuto il governatore della Toscana Eugenio Giani per testimoniare l’importanza del tema della transizione, riscontrabile anche negli interventi emergenziali sempre più frequenti

cui è sottoposta la regione.

Hanno portato inoltre il loro saluto Lucia Calvosa, presidente Eni dal 2021 al maggio 2023, e il vescovo Simone Giusti. Hanno fatto il loro ingresso ufficiale al Propeller Club livornese anche due nuovi soci: Marino Biancotti, capo piloti del Porto di Livorno ed Elena Di Tizio, fondatrice e amministratore delegato di Gente di Mare, centro di formazione di cui è attualmente socio anche il gruppo F.lli Cosulich.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, November 20th, 2023 at 9:54 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.