

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il project cargo italiano potrà fare a lungo affidamento sull'industria oil&gas

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 22nd, 2023

San Donato Milanese (Milano) – Il futuro della mobilità e della produzione di energia elettrica dipenderà ancora per molto tempo dal petrolio. Con tutto ciò che ne consegue in termini di indotto per il mondo della logistica e delle spedizioni di project cargo che potrà sommare i tradizionali servizi offerti al mondo dell'oil&gas a tutti i nuovi progetti nel campo delle energie rinnovabili.

È questa una delle evidenze emerse dal convegno intitolato “La decarbonizzazione dei trasporti non è un’opzione!” organizzata a Milano dalla sezione Logistica, Trasporti e Spedizioni di Animp (Associazione nazionale impiantistica industriale) presieduta dall'avv. Enrico Salvatico (studio legale Mordiglia).

Sul fatto che il petrolio avrà ancora per molti anni un ruolo di primissimo piano nonostante il lento processo di transizione ecologica lo ha mostrato, numeri alla mano, Davide Tabarelli, presidente di Nomisma Energia, sottolineando come nel bilancio energetico mondiale oggi le fonti rinnovabili pesino appena per il 4%. In Italia quasi il 90% della domanda di trasporto è soddisfatta con prodotti derivati del petrolio. “Attualmente solo 2 milioni di barili/giorno su 100 milioni complessivi sono biocarburanti per cui le fonti fossili continuano a dominare” è stata la conclusione di Tabarelli, che ha sottolineato come le quantità minime disponibili di metanolo e di altri biocarburanti rappresentino ancora un ostacolo alla diffusione di combustibili puliti. ‘Bocciate’ (almeno nel breve termine) per ragioni di sicurezza e di complessità le alternative rappresentate da ammoniaca e idrogeno, mentre il Gnl rappresenta attualmente un’opzione reale ma pur sempre fossile.

Di particolare interesse anche l’intervento dell'avvocato Marco Lopez de Gonzalo (studio legale Mordiglia) dedicato all'impatto della decarbonizzazione sui contratti di trasporto marittimi. L'esperto legale ha evidenziato come questi costi “graveranno in prima istanza sugli armatori ma a tutti gli effetti diventeranno un costo aggiuntivo del trasporto. Già si sente parlare di Ets surcharge che potrebbe dar vita a un mercato secondario e quindi di derivati”.

Il prof. Lopez de Gonzalo ha affermato che “le emissioni diventano quindi elementi strutturali della nave come lo sono la portata linda e altre caratteristiche tecniche; il valore stesso dell’asset dipenderà dal reddito energetico così come da un maggiore o minore grado di decarbonizzazione dipenderà un accesso privilegiato al credito (i Poseidon Principles ne sono un esempio evidente). Raggiungere certi standard diventerà sempre più un requisito per partecipare a certe gare, non solo

pubbliche” mentre “navi con un cattivo reddito energetico saranno sempre più messe fuori mercato”.

Durante la tavola rotonda organizzata sempre dalla sezione Logistica di Animp e alla quale hanno preso parte diversi stakeholder sono emerse le tante incertezze (tecniche e normative) che ancora oggi avvolgono questa materia. Enrico Allieri (Assarmatori) ha posto l’accento sul delicato tema della disponibilità e dell’approvvigionamento di fuel alternativi (metanolo e Gnl) mettendo invece in secondo piano la diffusione a breve di idrogeno e soprattutto dell’ammoniaca per ragioni di sicurezza a bordo delle navi.

Secondo Ignazio Messina, amministratore delegato della compagnia di navigazione Ignazio Messina & C., oltre alle incertezze evidenti su quali strade il mercato navale debba seguire per raggiungere gli obiettivi imposti dall’Europa al 2030 e al 2050, esistono anche altre criticità importanti in materia di decarbonizzazione del trasporto marittimo. “I cantieri navali possono produrre un massimo di mille navi all’anno ma ce ne sono attualmente 80mila in navigazione; il rinnovamento e l’aggiornamento della flotta dovrà inevitabilmente passare attraverso il retrofit delle navi già esistenti” per l’armatore genovese. Che ha aggiunto anche un tema economico: “Sarà difficile per gli armatori ribaltare i costi dell’Ets sui caricatori e in questo momento, in cui si vedono rate da 50 dollari (Thc incluso) per trasporti dal Mediterraneo al Medio Oriente la vedo difficile che le compagnie di navigazione possano investire nel rinnovamento delle flotte”. Secondo Ignazio Messina il legislatore dovrebbe “dare due alternative e dire agli armatori di scegliere un’opzione fra quelle”.

In realtà, alcune previsioni presentate durante il convegno, mostrerebbero come in futuro la propulsione navale sarà garantita da un mix di diverse alternative di carburanti a seconda dei mercati e delle tipologie di navi.

Davide Bionda, responsabile della divisione R&D di Fincantieri – divisione navi mercantili, ha affermato che gli e-fuel sarebbero la soluzione più semplice da adottare ma ad oggi c’è una criticità legate alla disponibilità di prodotto sul quale non esistono garanzie. “Sull’ammoniaca siamo più indietro mentre già oggi si realizzano navi methanol-ready che vengono predisposte per poter utilizzare un domani questo combustibile pulito. Anche il Gnl ormai è una realtà” ha concluso Bionda. Aggiungendo che a proposito di idrogeno “Fincantieri una prima installazione su una nave passeggeri l’ha fatta (su una nuova costruzione di Msc Crociere, *n.d.r.*) ma si è dovuto installare un elettrolizzatore a bordo per generare l’idrogeno altrimenti in Italia la normativa attuale non consente di rifornirlo a bordo”.

A dimostrazione che il lavoro da fare è ancora molto, a partire dallo schema normativo nazionale e internazionale, prima di arrivare a risultati concreti in materia di decarbonizzazione del trasporto marittimo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, November 22nd, 2023 at 8:25 pm and is filed under [Economia](#), [Politica&Associazioni](#)

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

