

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Uwe Lauber (Man): “In arrivo combustibili alternativi, più efficienza e meno consumi”

Nicola Capuzzo · Sunday, October 27th, 2024

In occasione del Marine innovation summit 2024 organizzato dal colosso svedese dell'energia Alfa Laval è intervenuto Uwe Lauber, a.d. e chief sales office di Man Energy System, primario produttore di motori marini, per dare la sua risposta a una delle domande più importanti per il settore: l'industria marittima può raggiungere l'obiettivo la neutralità carbonica per il 2050?

Questa la lunga risposta di Lauber: “Il 3% delle emissioni globali di Co2 proviene dall'industria marittima, una quantità significativa simile a quella dell'industria automobilistica, ma la buona notizia è che il 90 per cento delle merci scambiate a livello mondiale viene trasportato via mare, la navigazione è il modo più efficiente per trasportare beni da un punto all'altro. L'Imo ha fissato obiettivi precisi per il 2050: dobbiamo arrivare a zero emissioni di gas serra. L'obiettivo è chiaro, ma come ci arriviamo? Questa è la domanda chiave per noi di Man Energy Solutions che alimentiamo oltre il 50% del commercio mondiale. Siamo obbligati a offrire ai nostri clienti una soluzione, che è anche piuttosto ovvia: abbiamo bisogno di combustibili alternativi. Questi giocheranno un ruolo chiave nella decarbonizzazione del mondo marittimo e della sua energia perché l'elettrificazione non è una tecnologia utilizzabile. Dobbiamo investire in combustibili sintetici come metano sintetico, metanolo e ammoniaca verde. Dal punto di vista tecnologico i motori sono dual fuel e sono pronti a utilizzare questi combustibili neutrali rispetto alla Co2. Il metanolo è disponibile da oltre cinque anni e abbiamo 200 navi o motori del genere nel nostro orderbook. Proprio adesso in Giappone i nostri partner stanno testando il nuovissimo motore ad ammoniaca e sono abbastanza convinto, conoscendo già i risultati, che anche questo sarà disponibile piuttosto presto. Il tema chiave che noi come società dobbiamo affrontare è ovviamente quello dei costi, significativamente più alti. Quindi il business non è garantito. Dobbiamo potenziare la nostra infrastruttura e anche la gestione dei combustibili sintetici. Dall'altro lato, dobbiamo lavorare su misure di efficienza energetica e la digitalizzazione gioca un ruolo reale in questo aspetto per ottimizzare le prestazioni delle navi. Più efficientemente navighiamo negli oceani, meglio è in termini di prestazioni e quindi, naturalmente, il consumo di carburante e le emissioni saranno inferiori.

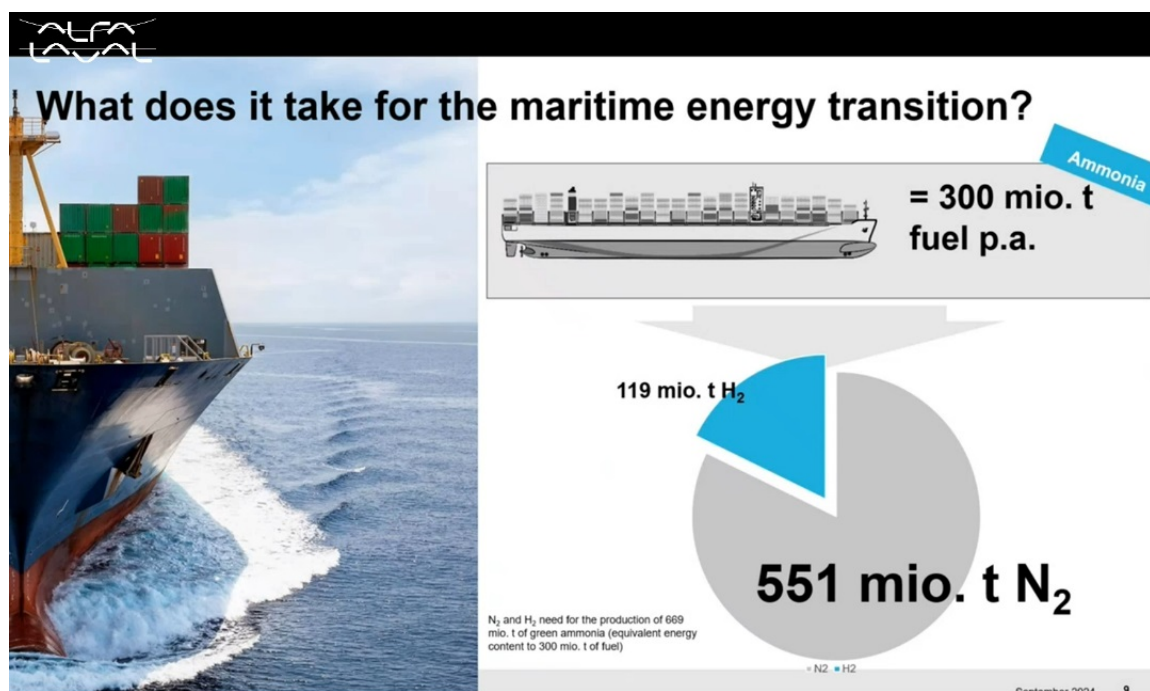
L'obiettivo dell'industria marittima è sostituire il consumo di 300 milioni di tonnellate di olio combustibile pesante (heavy fuel oil, Hfo, *n.d.r.*). Per sostituirlo con l'ammoniaca avremo bisogno di circa 120 milioni di tonnellate di idrogeno (si vedi prima slide in fondo all'articolo, *n.d.r.*) e di una massiccia quantità di azoto: oltre 550 milioni di tonnellate. Pertanto dobbiamo potenziare gli

impianti di separazione dell'aria per ottenere l'azoto da combinare con l'idrogeno per produrre ammoniaca. Se al posto dell'ammonica usiamo il metanolo, sono necessarie 120 milioni di tonnellate di idrogeno (si veda seconda slide in fondo all'articolo, *n.d.r.*), la stessa quantità che serve per l'ammoniacca, e di circa 860 milioni di tonnellate di CO_2 . Da un lato vogliamo evitare la CO_2 perché è un gas serra, dall'altro lato diventerà un prodotto e sarà davvero molto importante per noi.

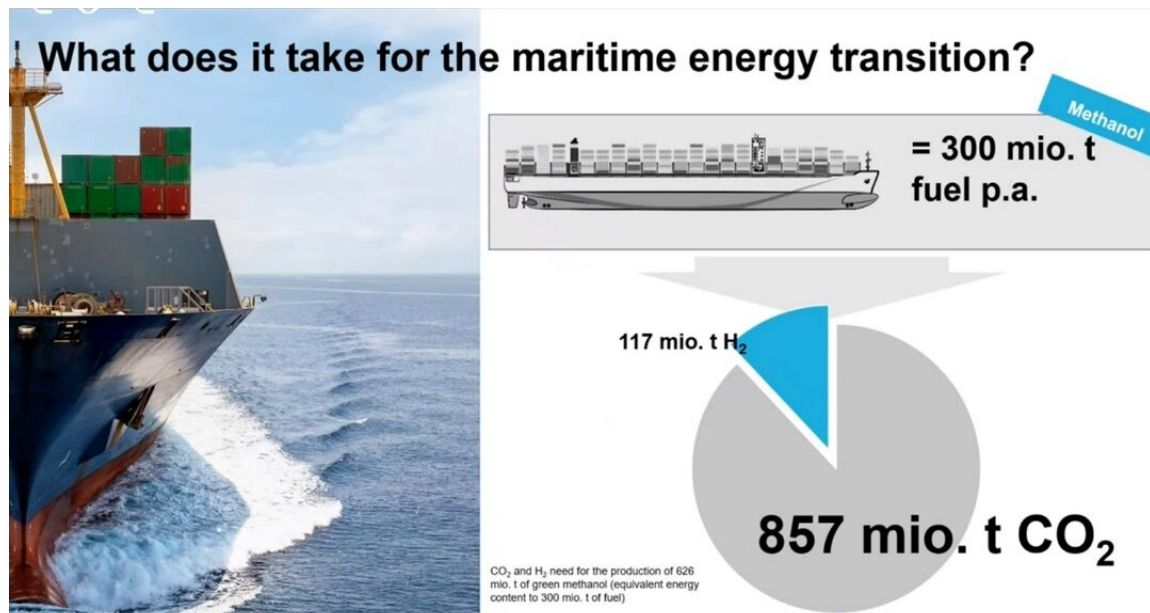
Quindi, se i combustibili neutrali sono scarsi come lo sono di fatto oggi, dobbiamo esplorare altre opzioni, ovvero ridurre al minimo possibile il consumo di carburante. Quindi l'efficienza energetica è un tema chiaro qui. E se vogliamo raggiungere gli obiettivi non c'è altra strada che aumentare il nostro livello di efficienza. Penso che il messaggio sia chiaro: non dobbiamo aspettare un futuro lontano per iniziare a ridurre le emissioni, possiamo iniziare oggi stesso. Le tecnologie sono già disponibili; dobbiamo accelerare l'utilizzo dei combustibili alternativi e in combinazione con nuove piattaforme digitali possiamo aumentare il livello di efficienza e ridurre il consumo di carburante. Si tratta di una strada a doppio senso. Le misure di efficienza devono essere implementate quanto più possibile per ottimizzare l'operazione delle navi e questo vale non solo per le nuove navi ma può essere applicato anche a quelle esistenti”.

SCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI



Slide 1: per eliminare 300 milioni di tonnellate di olio combustibile pesante con l'ammoniacca servono 119 milioni di tonnellate di idrogeno e oltre 550 milioni di tonnellate di azoto.



Slide 2: per eliminare 300 milioni di tonnellate di olio combustibile pesante con il metanolo servono 117 milioni di tonnellate di idrogeno e oltre 857 milioni di tonnellate di CO₂.



Uwe Lauber (Man)

This entry was posted on Sunday, October 27th, 2024 at 9:45 am and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.