

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Genova fra i combustibili di domani per il trasporto marittimo emerge la vela

Nicola Capuzzo · Friday, June 13th, 2025

Genova – All'incontro intitolato “I combustibili di domani per il trasporto marittimo” (qui le presentazioni illustrate) promosso dal Gruppo ChEnPe di Confindustria Genova per un confronto fra esperti sul quadro normativo e di mercato e sui prodotti, la ‘notizia’ emersa è che il gruppo navalmeccanica Genova Industrie Navali, non solo sta costruendo due moderne bettoline dedicate ai futuri nuovi carburanti (una per il metanolo e una per il Gnl) ma intende investire molto in futuro anche sullo sfruttamento dell’energia eolica a bordo.

“Genova Industrie Navali crede molto nel contributo che la propulsione eolica navale può dare alla decarbonizzazione del settore dello shipping, ed è per questo che facciamo parte della International Wind Ship Association. Il nostro interesse per i vari sistemi di propulsione eolica è concreto ed esteso, perché possiamo contribuire in diversi ambiti all’interno del network di aziende che compongono il gruppo Gin, sia sul piano industriale di retrofit e costruzione navale nei nostri cantieri presenti nel Mediterraneo, sia su quello della loro progettazione e realizzazione, in quanto i materiali compositi innovativi, ambito nel quale SanGiorgio Marine è particolarmente attiva ad alto livello, rappresentano la base per la realizzazione di manufatti di questo tipo” ha fatto sapere a SHIPPING ITALY Paolo Cremonini, strategic development manager del cantiere san Giorgio del Porto, a margine dell’incontro. “Genova Industrie Navali – ha aggiunto – sta collaborando con aziende del settore per sviluppare e possibilmente realizzare costruzioni navali dotate di propulsione eolica, e si sta candidando a partecipare, insieme a un team di istituti di ricerca e aziende europee, a un progetto di sviluppo di soluzioni innovative nel quadro dei programmi europei Horizon EU relativo alla propulsione eolica”.

I lavori dell’incontro sono stati introdotti da Marco Novella, vertice della società Ciane che opera nel trasporto di carburanti navali nei porti liguri. “Dagli inizi quando si trasportava solo olio combustibile, si è passati poi a fornire nel corso del ‘900 anche gasolio, per poi arrivare negli ultimi anni a bettoline che devono poter segregare quattro diversi tipi di bunker: gasolio, Hfo al 3,5% di zolfo, Hsfo allo 0,1% e allo 0,5%. Genova rimane uno dei porti leader nel Mediterraneo per i rifornimenti e finora ha saputo offrire al mercato tutti i carburanti richiesti dalle navi”. Gli effetti della progressiva decarbonizzazione si stanno però già facendo sentire perché a livello nazionale il mercato del bunker in termini di volumi è già calato da 3,5 a circa 2 milioni di tonnellate di bunker/anno secondo quanto spiegato da Novella, che con il suo gruppo, attraverso la joint venture Gnl Med partecipata pariteticamente da Sofipa (Società Finanziamenti Partecipazioni

Spa) e da Autogas, si prepara ricevere la tanto attesa concessione per realizzare a Vado Ligure un deposito di gas naturale liquefatto. Oltre al Gnl, il futuro dei carburanti sarà nel metanolo e in parte residuale dell'ammoniaca, con la propulsione nucleare vista come soluzione possibile ma più nel lungo termine. “Secondo dati Clarksons oggi sono già in attività quasi mille navi alimentate a Gnl, altrettante sono attualmente in costruzione, mentre per il rifornimento esistono 60 Lng bunker tanker e altrettante sono state già ordinate (di queste almeno una quindicina nel 2025 finora)” ha spiegato ancora Novella.

Un grido d'allarme è stato lanciato da Pietro Profumo (Iplom): “Nel porto di Genova negli ultimi 5 anni – ha riferito – sono state commercializzate mediamente 800 mila tonnellate di bunker tradizionale (oltre un milione nel 2020 e circa 700 mila nel 2024) con una costante perdita di competitività. Dal 1 maggio scorso l’Imo ha reso il Mar Mediterraneo un’area Eca (Emission control area) e quindi le navi possono consumare carburanti con al massimo lo 0,1% di tenore di zolfo”. A fronte di ciò Iplom “ha accolto la nuova normativa introducendo sul mercato un nuovo prodotto di migliore qualità a un prezzo competitivo rispetto al gasolio bunker. Questo permetterà di coprire la crescente domanda di fuel allo 0,1% che altrimenti non verrebbe soddisfatta in altro modo nel porto di Genova” ha concluso il general manager di Iplom.

Nello stesso incontro presso Confindustria genova è intervenuto, fra gli altri, anche Alessandro Russo (Capitaneria di Porto di Genova) che, guardando al futuro, ha rassicurato gli operatori sul fatto che “le operazioni di rifornimento con i nuovi carburanti saranno autorizzate perché esistono letteratura e strumenti per poterli fare in sicurezza”. Arrivare al risultato richiederà però preventivamente studi, simulazioni e accurate analisi di risk assesment.

Emanuele Franchini (Fratelli Cosulich) a questo proposito ha evidenziato le criticità di oggi nell’industria del bunkeraggio di nuovi fuel. In particolare sono state segnalate carenze di infrastrutture specifiche; necessità di implementazione dei procedure di sicurezza, risk management e regolamentazioni; il fatto che finora sono stati effettuati rifornimenti solo con autorizzazioni ‘ad hoc’; c’è poi un tema di bunker hub che dovranno nascere in varie regioni del mondo; necessità di creare partnership fra operatori (attarverso consorzi, joint venture o altri agreement); necessità di normative a livello globale che non penalizzino i vettori che coprono determinate aree geografiche. in attesa che il quadro di contesto si chiarisca il gruppo Fratelli Cosulich si è portato avanti costruendo due Lng bunker tanker (già attive), sei Imo2 bunker tanker (methanol ready) e ha in corso uno studi per realizzare una prima bettolina ad ammoniaca.

Anche Enrico Paglia (banchero costa) ha analizzato le prospettive future del mercato evidenziando alcuni numeri significativi a proposito degli obiettivi Imo ed Eu di ridurre del 20% al 2030, del 70% al 2040 e del 100% al 2050 le emissioni di CO2 generate dal trasporto marittimo rispetto ai numeri del 2008. “In quell’anno, però, la flotta mercantile mondiale valeva 1,1 miliardi di tonnellate di portata lorda mentre nel 2024 questo valore era salito a 2,4 miliardi di tonnellate in termini di capacità di stiva. Ciò significa che, a parità di volumi di traffico, sarà necessario mettere in pratica azioni ancora più efficaci per ottenere i risultati richiesti e questo potrà avvenire rinnovando le flotte esistenti o riconvertendo navi già oggi sul mercato” ha sottolineato Paglia. Secondo il quale “saranno i grandi armatori liner a guidare il cambiamento; in futuro, diversamente da ciò che è avvenuto in passato, esisteranno diverse alternative di carburante per le navi”.

Oggi, se si analizza il segmento delle navi portarinfuse, portacontainer, da crociera, traghetti e tanker, l’80% dell’orderbook ha propulsione con carburanti standard, il 13% a Gnl, il 6% a metanolo, l’1% ad ammoniaca e una minuscola percentuale a idrogeno. Includendo però anche le

predisposizioni alle conversioni future verso carburanti alterntaivi, la percentuale delle navi Lng ready sale al 16% del portafoglio ordini, le methanol ready al 14% e le ammonia ready al 4%. Le alternative per le navi ‘tradizionali’ saranno rappresentate dal “pagare crescenti multe, penali o crediti (finchè possibile), utilizzare biofuel, utilizzare sistemi di carbon capture and storage o impiegare appunto nuovi carburanti alternativi”.

Che il futuro sarà multi-fuel lo ha sottolineato anche un rappresentante del mondo dei produttori di motori, Stefano de Marco (Wartsila): “Oggi nel navale – ha detto – abbiamo già 2.180 motori dual fuel a gas in servizio, oltre 250 motori a metanolo venduti e un primo progetto di motore ad ammoniaca è in consegna nel 2025”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

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





This entry was posted on Friday, June 13th, 2025 at 12:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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