

Decarbonizzazione e *cold ironing* le questioni protagoniste al Think Tank Liguria 2030

In occasione della 7^a edizione del forum si è dibattuto delle principali sfide del cluster marittimo e portuale. Folgiero: “Fincantieri al fianco degli armatori sottoposti a una forte pressione regolamentare”. Messina: “Fit for 55 penalizza la competitività delle imprese italiane”

di Marco Valentini

È arrivato alla sua 7^a edizione il Think Tank Liguria 2030, forum organizzato da The European House – Ambrosetti con il supporto della Regione Liguria e in collaborazione con diverse importanti realtà come - tra le altre - Enel, AdSP del Mar Ligure Occidentale, Gruppo Messina, Ansaldo e Confindustria Nautica. L'evento, che si è svolto presso l'Excelsior Palace Hotel di Rapallo, si è focalizzato principalmente su due macro argomenti: lo stato dell'arte della visione “Liguria: dal mare alla vita” - definita nel corso dei precedenti meeting - e l'avanzamento degli investimenti su infrastrutture fisiche e digitali.

Tra i panel di giornata, spiccava per rilevanza quello dedicato a “I percorsi di decarbonizzazione e competitività: Portualità e Cantieristica”, al quale hanno preso parte Pierroberto Folgiero, amministratore delegato Fincantieri; Stefano Messina, presidente Assarmatori e Gruppo Messina; Giuseppe Canepa, Direttore della Direzione Tecnica e Ambiente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale; Federica Montaresi, Segretario Generale dell'AdSP Mar Ligure Orientale; Sonia Sandei, Head of Electrification Enel e Andrea Razeto, Vicepresidente di Confindustria Nautica. A emergere nel dibattito sono stati i grandi temi legati alla transizione energetica, dal cold ironing ai carburanti alternativi, e la resilienza dei diversi soggetti che costituiscono il cluster marittimo e portuale di fronte alle sfide epocali che stanno affrontando.

Nel sottolineare che Fincantieri “già oggi ha raggiunto l'obiettivo del -55% di emissioni previsto dal Fit for 55”, Folgiero ha spiegato che “per il 30% delle riduzioni si è intervenuti con uno sforzo gigantesco fatto per trovare soluzioni nelle fasi precedenti all'ingresso in sala macchine. Riguardo al restante 25%, fondamentale è il Gnl che ad oggi è una tecnologia matura e soprattutto disponibile”.

Il numero uno di Fincantieri, poi, ha



Razeto, Sandei, Canepa, Messina, Montaresi, Folgiero

rimarcato che “abbiamo raccolto la sfida di aiutare gli armatori e quindi di essere, su temi come le nuove motorizzazioni e la nave digitale, pionieri e catalizzatori, dimostrando di avere un'economia di scala e di scopo. Gli armatori sono sottoposti a una forte pressione regolamentare esercitata dall'IMO (Internazionale Maritime Organization) e dall'Unione Europea e, se non accompagnati, il peso che grava sulle loro spalle rischia di diventare insormontabile. Anche perché, le tecnologie per fare un investimento del genere sulle navi, per ridurre le emissioni, non sono ancora stabili”.

Un assist quello servito da Folgiero, che è stato prontamente raccolto da Messina, il quale ha evidenziato: “Gli armatori sono una categoria sottoposta a numerosi livelli di controllo: l'IMO, l'Agenzia delle Nazioni Unite che regola a livello mondiale, poi c'è la UE che ha compiuto un clamoroso balzo nel luglio del 2021,

con le nuove norme del Fit for 55 che nessuno si aspettava e con le quali si impongono delle regole più stringenti rispetto a quanto stabilito dall'IMO per tutto il resto del mondo”.

Condizioni che, ha proseguito il leader di Assarmatori, “per l'Italia, che è un Paese ad alta marittimità, hanno rappresentato uno shock. Perché avere regole più stringenti può comportare delle penalizzazioni anche in termini di tasse da pagare rispetto al benchmark degli altri paesi europei. Il che pone le imprese in una condizione di minore competitività ed è assolutamente contraddittorio rispetto agli sforzi e agli investimenti pubblici fatti”.

“Proprio in questi giorni - ha proseguito Messina nell'analisi - dal 31 di luglio al 4 di agosto, ci sarà in sede di IMO una delle ultime discussioni riguardo ai combustibili alternativi, e mi rivolgo al ministro Salvini e al viceministro > 26

> 25

Rixi, perché c'è da fare una battaglia per far accettare i biofuel anche per i sistemi di trasporto di merci, quindi navi e non solo".

In conclusione del suo intervento, infine, il numero uno dell'associazione datoriale ha detto: "Gli operatori si sono adeguati anche alle nuove norme - gennaio 2020 - su combustibili a basso tenore di zolfo, tuttavia, in particolare per quanto riguarda le Autostrade del Mare e i collegamenti con le isole, la normativa è molto penalizzante perché colpisce le navi che sostano in porto, pur bruciando combustibile a bassissimo tenore di zolfo. Risulta quindi importantissimo

e urgente collegarsi con il cold ironing e accelerare anche qui investimenti pubblici. Oggi solo una minoritaria parte della flotta esistente al mondo, quindi, della flotta che viene verso il porto di Genova, è adatta per collegarsi alle banchine elettrificate. C'è da dire che, però, l'investimento a bordo della nave è esiguo ed è molto più facile rispetto alla rete".

E, proprio a proposito di cold ironing, Sandei ha dichiarato che "è necessario elettrificare, e la possibilità di farlo c'è grazie ai fondi del PNRR e non solo a quelli, considerato che al porto di Genova si è partiti prima. Quello che manca in

questo momento, però, è la transizione burocratica. Abbiamo la grande infrastruttura di ricarica, ma non ci sono le regole e la possibilità di utilizzare il cold ironing come un servizio. Un pezzettino di strada, però, lo abbiamo percorso. Perché il DL Concorrenza ha recepito il fatto che il cold ironing sia un servizio. Un pezzo della regolazione, quindi, ce lo abbiamo già, ora dobbiamo arrivare all'ultimo miglio: la tariffa. Dobbiamo avere, cioè, una tariffa che all'interno del servizio, come accade per l'infrastruttura di ricarica elettrica per la mobilità, renda competitivo per gli armatori utilizzare il servizio stesso".

GREEN

12/07/2023

Imparando dagli errori (altrui) lo shipping prepara una strategia per non subire la transizione green

Assarmatori e Confitarma fanno fronte comune con l'Eni e presentano un documento che delinea un quadro di breve e medio-lungo termine per il passaggio ai fuel alternativi. Se il carburante 'idrotrattato' sembra la soluzione più immediata, il futuro vedrà protagonisti metanolo e ammoniaca

di Marco Valentini

Roma - Partendo dalla consapevolezza che la transizione energetica è un fatto non più procrastinabile anche nel settore dello shipping - con tanto di regolamenti e timeline particolarmente sfidanti già stabiliti da organismi sovranazionali come IMO (International Maritime Organization) e Unione europea - l'industria del trasporto marittimo sta lavorando per evitare che le soluzioni tecnologiche per decarbonizzare vengano calate dall'alto, come accaduto per l'automotive.

In quel caso non c'è stata la capacità da parte dei costruttori di automobili e dei produttori di vettori energetici di fare squadra e di studiare un percorso che fosse sostenibile, sia dal punto di vista della tenuta sociale del sistema che da quello dell'implementazione delle infrastrutture necessarie. Una mancanza di confronto che ha comportato enormi problemi per il comparto, trovatosi a inseguire una rivoluzione, improntata sull'elettrificazione, che non consente tappe intermedie. Proprio dalla volontà di non ripetere



l'errore, è nata l'iniziativa, promossa da Eni in collaborazione con Confitarma e Assarmatori, di presentare il documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo". Un progetto a cui hanno contribuito 3 delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/

Assogasliquidi, Assocostieri e RINA e a cui, da marzo, hanno lavorato 40 esperti con l'intento di elaborare una strategia comune. Un piano pragmatico, che parte dall'analisi di una realtà che vede ancora il 99% della flotta mondiale alimentata da fuel tradizionali (con un'età media delle unità che supera i 20 anni) e in cui non è stata ancora sviluppata una > 27

> 26

tecnologia davvero 'game changer', e che possa essere considerata tale per le diverse tipologie di trasporto marittimo, ognuna con le sue specificità.

La tesi di fondo del documento, quindi, è quella che ci sarà bisogno di andare per gradi, individuando quali carburanti alternativi a ridotta intensità carbonica possano essere i più adatti per una soluzione di breve, medio e lungo periodo.

Per presentare i risultati di questo paper e per discutere in profondità del tema, si è tenuto, nel Palazzo di vetro dell'Eni di Piazza Mattei a Roma, un convegno a cui hanno partecipato: Giuseppe Ricci, Direttore Generale Energy Evolution di Eni; Mario Mattioli, Presidente di Confitarma e della Federazione del Mare; Stefano Messina, Presidente di Assarmatori; Ugo Salerno, Presidente e Amministratore Delegato di RINA; Pasquale Lorusso, Vice Presidente di Confindustria con Delega all'Economia del Mare; Luigi Giardino, Capo Reparto Sicurezza della Navigazione e Maritime Security, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; l'Ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare Italiana; Stefano De Marco, General Manager, Sales - Business Development SEAF, Wärtsilä; Marina Barbanti, Direttore Generale di Unem; Silvia Migliorini, Direttore Federchimica/Assogasliquidi; Andrea Lazzaro, General Manager Business Development di WinGD; Maurizio Maugeri, Head Sustainable B2B



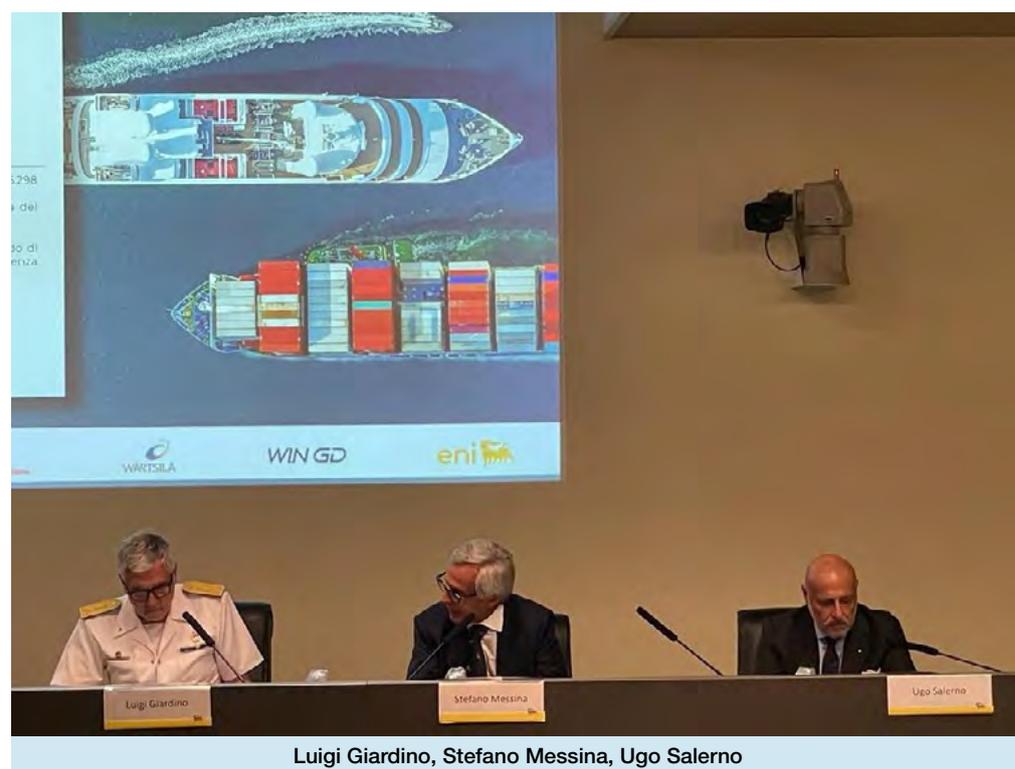
Coordination, Energy Evolution di Eni; Lapo Pistelli, Direttore Public Affairs di Eni e Franco Del Manso, Consulente per i Rapporti internazionali, ambientali e tecnici di Unem.

Ad aprire i lavori del primo panel dedicato a policy e opportunità è stato Mattioli, il quale dopo aver sottolineato che "lo shipping è un complesso estremamente importante di interessi - viaggiando via mare il 90% dei traffici - che vanno regolamentati a livello internazionale nella maniera più omogenea possibile",

ha dichiarato: "Siamo molto impegnati nella transizione energetica, che è sul tavolo da tanto tempo. Ma per quanto ci sforziamo di trovare delle soluzioni, non credo di poter dire che siamo arrivati al traguardo, anzi siamo abbastanza lontani. Secondo l'opinione pubblica la transizione l'avremmo dovuta fare ieri e molti pensano, ragionando di pancia, che non si vuole realizzare perché eccessivamente costosa. Non è così, siamo distanti dalla meta per mancanza di soluzioni alternative".

Proseguendo nel ragionamento, poi, il presidente di Confitarma ha specificato: "Ci adegueremo sicuramente dal punto di vista normativo e tecnologico, a quello di cui sarà possibile disporre. Il grande punto di domanda per chi vuole costruire una nave oggi, però, è su quale tipo di propulsione scommettere, non essendoci una via certa da percorrere. Oltre alle new building, un altro tema è quello del rinnovamento della flotta, perché immaginare che le 100.000 navi che solcano i mari del mondo da domani potranno essere refittate con una tecnologia diversa, mi sembra impensabile. E c'è infine un problema, che in Italia stiamo scontando persino con una tecnologia matura che è quella del GNL, e cioè la disponibilità di queste fonti energetiche. È molto difficile rifornire una nave con il gas naturale liquido e anche la questione dello stoccaggio viene vista come una pericolosità che insiste all'interno delle città, essendo la maggior parte dei porti all'interno dei centri urbani".

> 28



> 27

Tutte criticità, quelle elencate dal leader dell'associazione datoriale, che andranno comunque superate considerata la pressione regolamentare che incombe: "L'Europa ci ha dato uno sprone anche un po' troppo spinto, perché non è pensabile immaginare una tassa che vada a punire un comportamento non virtuoso, che è quello dell'utilizzo dei carburanti fossili, nel momento in cui non è disponibile un'alternativa. In più l'ETS confligge con quanto firmato a livello internazionale da tutti gli Stati membri e la cosa peggiore è che questa tassa, applicandosi anche a Paesi che sono al di fuori dell'Europa, genererà altre tasse regionali. Per questo, attraverso l'International Chamber of Shipping (ICS), stiamo proponendo una tassa che vada a essere applicata per ogni tonnellata di CO2 emessa da qualunque nave in qualunque parte del

carburante che è disponibile. L'order book dei cantieri vede una graduale modifica di questa situazione, con una crescita di ordinazioni di unità dual fuel, specialmente per quanto riguarda le grandi navi. Ad esempio, di ciò possiamo guardare alla scelta di Maersk che realizzato già in sede di delivery una serie di navi a metanolo, passando da un sistema di feeder a Post Panamax". Il leader di Assarmatori ha poi ampliato la sua riflessione sottolineando che "per quanto riguarda gli approvvigionamenti anche noi armatori dovremo vivere di maggiore programmazione ed essere meno spottisti, non solo nell'approvvigionamento del carico, quanto nella pianificazione degli acquisti. E già oggi, infatti, si vedono scenari di contrattualistica pluriennale nell'ambito del bunkeraggio di LNG o metanolo, che



Maurizio Maugeri e Lapo Pistelli



mondo. Questo potrebbe generare un fondo (tra i 10 e i 12 miliardi di dollari) più importante a livello mondiale, gestito dall'IMO, che potrebbe essere utilizzato per investimenti in nuove tecnologie e per sovvenzionare il differenziale di costo per quelle aziende marittime pioniere che, attraverso la messa a disposizione delle loro navi, consentiranno di sperimentare i carburanti alternativi", ha concluso Mattioli.

All'inizio del suo intervento, Messina ha subito posto l'accento su un dato di fatto incontrovertibile e di cui bisogna necessariamente tenere conto: "Oggi il 99% della flotta mondiale, come numero di navi, e circa il 95-96%, come tonnellaggio, è alimentata da fuel tradizionali. Noi da tempo diciamo che siamo pronti per compiere la transizione, ma sappiamo benissimo che attualmente andiamo a reperire il

non si era mai visto obiettivo nel vecchio bunker tradizionale".

Spostando poi l'attenzione sulla flotta attualmente in mare, molto datata, Messina ha spiegato che "noi pensiamo che il biocombustibile sia la soluzione che consente di abbattere le emissioni e rientrare nel perimetro di obiettivi tracciato dall'IMO e dall'Europa, senza comportare stravolgimenti tecnici e mantenendo la compatibilità degli attuali profili operativi del naviglio. Quindi in termini di obiettivi strategici noi spingiamo perché il nostro Paese si muova immediatamente in questa direzione, ammettendo l'utilizzo dei biocombustibili con una procedura di calcolo del coefficiente di carbonio valutata sull'intero ciclo di vita del fuel stesso. Questo per evitare che le navi che battono bandiera nazionale siano penalizzate rispetto a quelle battenti altre

bandiere della UE, con una classificazione CII peggiore di queste ultime. L'azione deve essere portata avanti con urgenza e l'interlocutore principale è certamente il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

E parlando del più volte citato processo di rinnovo delle flotte e del grande interrogativo legato al combustibile alternativo che si imporrà in futuro, qualche certezza in più nel corso della presentazione del documento è stata fornita. È emerso, per esempio, che si stima che una vera e propria accelerazione nel processo di ringiovanimento del naviglio arriverà tra una decina di anni, quando non sarà più retrofittabile il gran numero di unità costruite tra gli 'anni 2000 e gli 'anni 2010. Dallo studio risulta, inoltre, abbastanza prevedibile il fatto che la scelta dell'LNG, per quanto non sia la panacea, potrebbe restare un'opzione largamente diffusa nei prossimi 30 anni e che sul breve termine la soluzione sono i carburanti idrogenati (in particolare l'HVO - Olio vegetale 'idrotrattato'). Per quanto riguarda il medio periodo, invece, è realistico immaginare che potrebbe prendere sempre maggiore spazio il metanolo, con un necessario abbattimento dei costi che al momento non rendono questo fuel competitivo. Arrivando, infine, al lungo termine la chiave di volta potrebbe essere rappresentata dall'ammoniaca, che però comporta problemi odorigeni, e, maggiormente di nicchia, l'idrogeno per i sommergibili.

Come sottolineato da Maugeri al termine dell'evento, comunque, "il documento è un punto di arrivo, ma anche di partenza. L'obiettivo è quello di rivederci ciclicamente, già a partire dall'anno prossimo, per verificare se quanto affermato nell'analisi avrà anche riscontri empirici.