

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

12 LUGLIO 2023 ALLE ORE 12:26



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 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”.

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 pò 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 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 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 ha realizzato già in sede di delivery una serie 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 non si era mai visto obiettiva 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.