

GREEN SHIPPING SUMMIT 2013: LNG nuova opportunità per l'Italia.

Fabio Capocaccia – Presidente IIC e co-fondatore SOS-Logistica. Chairman al Green Shipping Summit della Tavola Rotonda sulla proposta di Direttiva EU su LNG.

Dell'utilizzo del Gas Naturale Liquefatto (GNL, in inglese LNG) per la propulsione navale si parla da alcuni anni, e la città di Genova, riferimento obbligatorio per le nuove tendenze nel settore marittimo, è stata la sede di almeno tre importanti convegni sul tema.

Nel marzo 2012 l'Associazione di Logistica Sostenibile SOS-LOG organizzava a Palazzo san Giorgio, insieme all'Istituto Internazionale delle Comunicazioni (IIC) e all'Autorità Portuale, la *1st Sustainable Maritime Transport Conference* (fig.1), primo convegno internazionale organizzato in Italia sulle tecniche innovative di propulsione navale compatibile e sulla evoluzione ambientale dei porti. In quell'occasione, Helmut Morsi della Direzione Generale DG MOVE della Commissione Europea delineava per la prima volta le linee strategiche della politica comunitaria in tema di propulsione navale e annunciava che una quota parte dei finanziamenti del Programma Marco Polo sarebbe stata da allora riservata alle applicazioni LNG.

In cooperation with: RINA, ABB, ENEL, Ignazio MESSINA, GRIMALDI lines, GNV

1st Sustainable Maritime Transport Conference

Preliminary Programme
Genova, Palazzo san Giorgio – March 12, 2012 – 09.30

Welcome - Luigi Merlo – President Genoa PA, Paolo Pissarello – Deputy Mayor of Genoa, Franco Cornagliotto – President SOS-LOGISTICA

Keynote Address: Helmut Morsi – Dep. Head of Unit, EC DG-MOVE : Sustainable Maritime Transport

Morning Session – Ship propulsion and emissions

Chairman: Roberto Martinoli – GNV, CEO

Introduction: Enrico Pujia - Italian Ministry of Economic Development, Infrastructure, Transport

Paolo Salza - RINA: New generations of eco-compatible ships

Remo Pertica - SIIT-TPG (Genoa University): Hydrogen Propulsion

Ruggero Dambra – CETENA: Eco-MOS project

Paul Kyprianou – GRIMALDI Lines: Environment and economy compatibility (TBC)

Buffet (offered by RINA)

Afternoon Session – Green Ports

Chairman: Fabio Capocaccia - IIC and SOS LOGISTICA

Introduction: Cosimo Callendo – Italian Ministry of Economic Development, Infrastructures, Transport: (TBC)

Sonia Sandel - ENEL Green Power: Energy Generation and distribution

Stefano Messina – Ignazio Messina SpA: Sustainability of cargo terminals for new RoRo traffic (TBC)

GB Ferrari - ABB Automation : cold ironing in passenger terminals

Round table – Experiences in Italian ports : PA Genoa, Civitavecchia, Venice, Assoport

Conclusions: Corrado Clini – Minister of Environment (TBC)

Fig.1 – il Convegno organizzato da SOS-LOG nel marzo 2012

Nello stesso anno, nel mese di Novembre sempre a Genova, ClickUtility organizzava il primo Green Shipping Summit, nell'ambito di Port & Shipping Tech 2012, affidandone il coordinamento ad Andrea Molocchi – ECBA Project Srl, uno dei massimi esperti italiani di trasporti ambientalmente compatibili. Significativo il titolo del Convegno: *Gas naturale liquefatto per il trasporto marittimo: attrezzare i porti e ammodernare la flotta come fattore di competitività per il Sistema Italia*. Al convegno avevano partecipato, oltre a tecnici ed esperti, vari rappresentanti della pubblica amministrazione, e precisamente relatori del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, del ministero dello Sviluppo Economico e del ministero dell'Interno. Per meglio comprendere il contesto in cui il convegno si svolgeva, occorre tener presente che proprio in quei giorni (21 Nov 2012) veniva emessa la Direttiva Comunitaria 2012/33/EU che imponeva severi limiti alle emissioni navali nelle cosiddette aree SECA, ritenute di interesse prioritario per il controllo ambientale. Va detto che finora le aree SECA sono state definite nel Baltico, nel Mare del Nord e nella Manica, ma ci si attende che

presto vengano introdotte aree protette anche nel Mediterraneo. Non è difficile prevedere che cosa in tal caso accadrebbe: il contenuto di Zolfo nel combustibile navale (attualmente <5% nei bunker di uso comune) dovrebbe scendere a <0.1%, con un aumento più che doppio del costo del carburante, già oggi la voce principale di costo del trasporto marittimo. Non resta che rivoluzionare il sistema di propulsione marino, rendendo gli apparati motore compatibili con combustibili sostanzialmente diversi, privi di Zolfo all'origine, come appunto il Gas Naturale.

A un anno di distanza si è deciso, in occasione del Port & Shipping Tech 2013 a Genova dal 19 al 20 Settembre 2013, di fare confluire le riedizioni delle due manifestazioni sopra descritte in un unico Convegno, il *Green Shipping Summit 2013* che coincide quindi con la *2nd Sustainable Maritime Transport Conference* organizzata da SOS-LOG e da IIC. Decisione saggia che consente di riunire le forze in previsione di importanti cambiamenti che dovranno forzosamente verificarsi nella propulsione navale e nella struttura dei Porti dei prossimi anni. Le politiche comunitarie vengono presentate nella loro versione più aggiornata da Torsten Klimke e Herald Ruijters della DG MOVE, attraverso il Documento Programmatico *EU framework on LNG for shipping* (SWD 2013-4 final) e la proposta di Direttiva Comunitaria sulla nuova infrastruttura per combustibili alternativi (COM 2013-18 final). In sintesi la Direttiva prevede che entro il 2020 i porti della rete prioritaria TEN-T si dotino di rifornimenti LNG adeguandosi alla normativa comunitaria e che gli Stati Membri definiscano una propria strategia nazionale per i combustibili alternativi. Il ruolo dell'LNG in Italia sarà esaminato da Gilberto Dialuce e Enrico Maria Pujia, dei Ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti, dopo un'introduzione generale affidata ad Andrea Molocchi, che anche quest'anno coordina l'aspetto tecnico del Convegno.

Dopo un intervento del RINA, la proposta di Direttiva Comunitaria sull'LNG viene dibattuta nella Tavola Rotonda cui partecipano i vertici di Assoporti, Assogasliquidi, Assocostieri, Confitarma e Federagenti. Viene per la prima volta presentato il nuovo impianto off-shore OLT di Livorno, di cui parliamo tra poco. La sessione istituzionale viene conclusa da Carlo Fidanza, della Commissione Trasporti dell'Europarlamento e dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Vincenzo De Luca.

E' certamente utile a questo punto ricordare il contesto in cui si svilupperà in Italia questo ambizioso programma di graduale conversione ad LNG della propulsione navale.

Il nostro Paese, infatti, è stato tra i primi a preoccuparsi di riconvertire a Gas Naturale il parco nazionale delle centrali termiche, inizialmente progettate per l'olio combustibile. L'assenza di centrali nucleari, infatti, determinava una preoccupante soggezione nei confronti dei Paesi produttori di petrolio ed una inaccettabile vulnerabilità in caso di instabilità politiche. Sono stati realizzati nel corso degli ultimi trent'anni importanti gasdotti (Fig.2) che hanno portato l'Italia a classificarsi come terzo Paese europeo, dietro la Gran Bretagna e la Germania, per il consumo di Gas Naturale (circa 80 bcm/anno). Questo per quanto riguarda il Gas Naturale approvvigionato da gasdotto.



Fig.2 – i canali di approvvigionamento del Gas in Italia 2013: gasdotti (giallo) e terminali LNG(verde) con l'indicazione dei progetti bloccati (rosso) – fonte IIC

Va infatti osservato che anche questo tipo di fonte energetica da gasdotto, essendo vincolato il punto di origine del prodotto, non consente un salto qualitativo, rispetto al petrolio, nel senso di una totale indipendenza energetica nei confronti delle instabilità politiche dei paesi produttori. Sarebbe molto più sicuro poter approvvigionare il prodotto via mare, in modo da disporre di un ventaglio praticamente illimitato di alternative di provenienza.

Questo si realizza affiancando alla fonte Gas Naturale la fonte LNG, in cui il prodotto viene liquefatto e trasportato via mare, per essere rigassificato a destinazione. In Fig.2 sono indicati, a fianco dei gasdotti, i punti di accesso attuali dell'LNG, e cioè Panigaglia operativo ormai da vari decenni, Porto Tolle operativo dal 2009, a cui si aggiungerà prima della fine dell'anno il nuovo impianto off-shore OLT, già citato, collocato su un mezzo galleggiante ancorato al largo di Livorno.

Per dare un'idea dei relativi volumi, Fig.3 riporta i valori delle importazioni 2012.

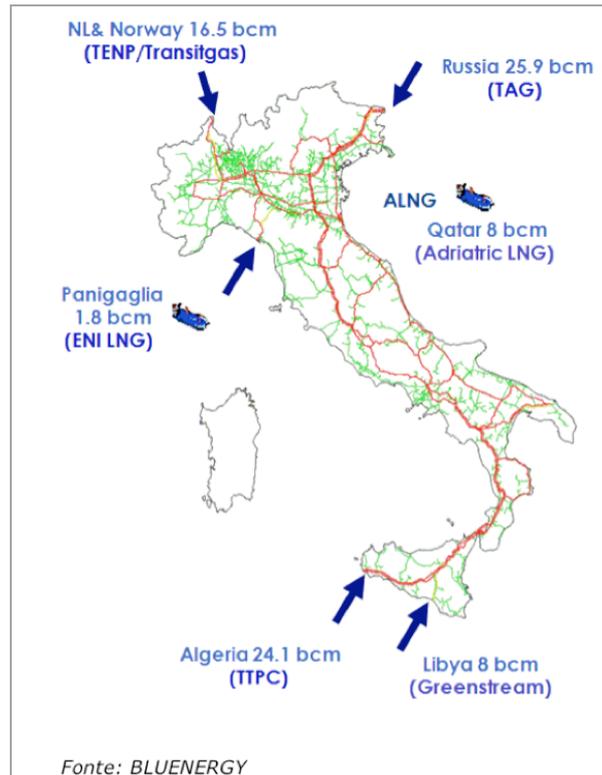


Fig.3 – la rete di distribuzione in Italia (2012) e i volumi delle importazioni (bcm=billion cubic meters) – fonte BLUENERGY

In definitiva, la conversione a LNG della propulsione navale dovrebbe trovare l'Italia relativamente preparata: sia per l'esperienza acquisita nella generazione di energia e calore da gas, sia per la capacità della propria cantieristica di costruire mezzi navali sofisticati e a contenuto tecnologico elevato.

Concludendo, ClickUtility organizza, una settimana dopo il Port&Shipping Tech di Genova, lo Smart Mobility World a Torino, il 26 e 27 settembre, dove verranno ancora trattati i temi dei carburanti alternativi, ma con riferimento questa volta ai trasporti terrestri su strada. E questa è tutta un'altra storia, anche se è l'altra faccia della stessa medaglia.