

Shipping anno zero: la sfida della transizione ecologica

Convegno al Propeller Club di Livorno: i cambiamenti climatici portano anche ad una diversa sostenibilità economica e ambientale con nuove fonti alternative, abbattimento emissioni

di Andrea Sargenti

Che cosa possono avere in comune la Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, COP 27 a Sharm el-Sheikh ed il convegno "Shipping anno zero: la sfida della transizione ecologica" organizzato dall'International Propeller Club Port of Leghorn?

Non certo la location, il primo situato nella famosa città turistica nel deserto egiziano di fronte al Mar Rosso, il secondo che si è svolto nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia di Livorno, XVI secolo con il Mar Tirreno in faccia.

Ciò che accomuna i due eventi è il problema, ovvero, la sfida della transizione ecologica.

A fare gli onori di casa è stata la Presidente dell'International Propeller Club Port of Leghorn, che ha marcato l'attenzione sulle sfide alle quali si andrà incontro con la decarbonizzazione dello shipping e anche del sistema dell'economia nazionale.

"Quindi partendo dalla normativa dove il legislatore ha introdotto misure atte a contenere emissioni di GHG e agenti atmosferici inquinanti, danni al fondale marino; ecco che anche i molteplici spill-over emissivi negativi ci inducono a trovare altre soluzioni volte alla sostenibilità ambientale oltre che economica" ha detto Maria Gloria Giani.

Nel suo saluto il Presidente Luciano Guerrieri ADSP MTS (Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale) ha ricordato: "la transizione ecologica spinge a trovare e ad investire in modelli di business e strategie da ripensare in chiave sostenibile. Noi come autorità portuale ci affacciamo a questo cambiamento, che sarà un'evoluzione, gioco forza dovuta anche all'innalzamento dei prezzi dei prodotti energetici".

L'ammiraglio Massimo Seno del Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha illustrato l'efficacia del modello che l'Autorità Marittima della Spezia ha messo in atto per un discorso di sicurezza e che potrebbe essere replicabile in altre realtà portuali come anche quella di Livorno.

Al convegno sono poi intervenuti: Andrea Cosulich della Fratelli Cosulich SpA, Giovanni Giorgi OLT Offshore Lng Toscana SpA, Sara Evangelisti GAS &



HEAT SpA, Elena Di Tizio Gente di Mare Formazione Marittima, Aldo Bernardini HAM Italia Srl e Stefano De Marco. Wartsila Italia SpA.

A concludere è stato il consigliere di Asarmatori e Propeller Luca Brandimarte, a moderare la giornalista Lucia Nappi, socia dell'International Propeller Club.

"La transizione ci porta a nuove sfide – ha chiosato Cosulich – il GNL da già un effetto immediato riducendo le emissioni di gas serra. Oggi questo gas che viene ottenuto grazie al raffreddamento del gas naturale a -160° . Noi comunque siamo anche nella formazione dato che sarà prevista formazione per 800 marittimi".

"Noi abbiamo fatto una rinegoziazione per il contratto di armamento e stiamo lavorando con Gas&Heat e stiamo realizzando i lavori in modo che il terminale di rigassificazione possa scaricare il GNL sulle bettoline" ha detto Giorgi. "Abbiamo ricevuto la prima autorizzazione nel 2019. Quindi siamo passati a rifornire da più 15 prima della pandemia a più 123 navi visto che il mercato del bunkeraggio è cambiato. Naturalmente dopo febbraio di quest'anno, con l'inizio della guerra, i prezzi del GNL sono schizzati e si prevede che per prossimi due e tre anni ci sia una forte riduzione di quello che sarà il

bunkeraggio navale. Ci sarà forte utilizzo di queste bettoline poiché per portare il gas da paesi come la Spagna dove il Gas costa meno e trasportarlo verso il terminale di Livorno. Ciò avverrà fino a quando il mercato GNL non ritornerà a valori normali".

"In questo contesto la decarbonizzazione dello shipping rappresenta la maggiore sfida presente e futura del settore e avrà un significativo impatto economico e operativo. Che la transizione energetica non sia un'opzione ma costituisca una necessità non è uno slogan ma un dato di fatto acquisito; altrettanto acquisito è il fatto che il trasporto marittimo è un'infrastruttura essenziale e strategica, in particolare per un Paese come l'Italia" ha concluso Brandimarte.

"Tuttavia, come evidenziato da una parte consistente dell'armamento in tutte le sedi e occasioni di dibattito pubblico, alcune proposte normative avanzate a livello unionale con l'intento condivisibile di favorire la transizione rischiano di mettere in crisi seriamente il trasporto marittimo, con la possibile conseguenza di rallentare lo stesso processo di transizione o addirittura di creare effetti boomerang di trasferimento modale inverso, ovvero dal mare alla strada".