

Port&ShippingTech, l'Italia può diventare hub energetico dell'Europa?

scritto da Scenari Internazionali | 30 Settembre 2022



Nata dalla partnership tra il Propeller Club Port of Naples e ClickutilityTeam, la Naples Shipping Week, cominciata lunedì, è proseguita oggi con la seconda ed ultima giornata della Main Conference *Port&Shipping Tech*. La manifestazione, a cadenza biennale, si alterna con l'omologa ligure della Genoa Shipping Week. La scorsa edizione, svoltasi ad ottobre 2020, ha registrato, tra presenza e live streaming, oltre partecipanti mentre sono stati circa gli utenti raggiunti dalle piattaforme e dai canali di comunicazione web. Consolidando il suo focus sulla logistica, Scenari Internazionali si conferma media partner dell'evento, tenendovi costantemente aggiornati durante la settimana di dibattito.

A cura della Redazione

Risorse del mare, integrazione tra **porti**, **logistica** ed **industria**, e decarbonizzazione sono stati i tre temi portanti della giornata conclusiva di **Port&ShippingTech**, la conferenza principale della Naples

Shipping Week, che si avvia all'approdo, previsto domani a mezzogiorno.

Al mare come risorsa e alla sua valorizzazione è stato dedicato il panel **Over & Under the Sea Forum**, condotto dalla giornalista **Lucia Nappi**. Dopo l'apertura del Contrammiraglio **Massimiliano Lauretti**, **Fabio Caffio** ha illustrato le basi giuridiche della progressiva trasformazione del mare in territorio legato alle sovranità dei Paesi rivieraschi, ossia le **Zone Economiche Esclusive**. L'Italia è in ritardo: solo dall'anno scorso esiste una legge che regola l'istituzione di una ZEE italiana, ma non sono stati ancora stipulati tutti gli accordi bilaterali tra gli Stati confinanti nel "Mare Nostrum".

In Italia manca quasi completamente anche una filiera dell'energia eolica *offshore*, lamenta **Luigi Severini**, ingegnere dello studio ilStudio Engineering & Consulting. *«Il sistema burocratico e quello industriale oggi non sono assolutamente pronti. Ci sono resistenze, ma soprattutto vuoti culturali e di conoscenza, serve uno sforzo importante per non ritrovarsi a essere solamente clienti in questo campo»*, ha spiegato Severini, sottolineando come gli **impianti progettati in Italia**, siano stati realizzati interamente con componenti provenienti da Spagna, Cina e Nord Europa.

«In Italia mancano sia le navi, sia le banchine e le strutture portuali adatte per realizzare questi impianti e raggiungere l'obiettivo di 30 GW entro il 2030», ha puntualizzato **Severini**, aggiungendo: *«Tanto per capirci, l'agenzia USA dedicata al settore prevede la necessità di 80 navi di vario tipo, 2100 turbine e 12mila km di cavi, con una stima occupazionale da a posti di lavoro»*.

A proposito di risorse non sfruttate, il professore dell'Università di Pavia **Ferdinando Cazzini** dipinge uno scenario di sostanziale abbandono dell'estrazione di gas in Italia: *«Con i nostri tre gasdotti principali, potremmo diventare il prossimo hub principale d'Europa, ma dagli anni Ottanta in avanti a oggi, abbiamo sostanzialmente rinunciato al gas e ora, molto ipocritamente, si parla di aumentare la produzione interna, quando abbiamo per anni bloccato la ricerca di nuovi pozzi. Adesso la ripartenza è molto difficile, anche se il potenziale resta alto»*.

In chiusura di sessione **Tommaso Melodia**, CEO di HydroNet, ha illustrato il nuovo sistema sottomarino di comunicazione dati dell'azienda, ampiamente scalabile e in grado di garantire **prestazioni molto superiori** alla comunicazione per via ottica, acustica e magnetica.

Ricca di spunti la sessione **Green ports and shipping**. A che punto siamo con le tecnologie per navi-gare verso gli obiettivi del 2030 e 2050? **Attilio Montalto**, segretario generale dell'AdSP di Sicilia Orientale ha presentato il progetto di costruire banchine per il *cold-ironing* nei **porti di Catania** (crociere e roro), con un investimento di 56 milioni di euro, e **Augusta** (roro e rinfuse).

Nella stessa direzione si muove il **Porto di Napoli**, per andare incontro alle nuove esigenze ambientali, tra cui l'utilizzo del *cold-ironing*. È in corso la progettazione esecutiva di un impianto fotovoltaico di mq con potenza 1,2 MW, mentre è in sperimentazione un **sistema di alimentazione turbine ad aria** che usano energia delle onde che dovrebbe produrre 5000 MWh all'anno. Inoltre, è sul tavolo anche il prototipo di una turbina eolica galleggiante.

Gli armatori si sono mossi autonomamente, come **Grimaldi Group**. **Cosimo Cervicato**, Senior Executive Engineer, Energy Saving & Innovation Department, ha spiegato che su una flotta di oltre 130 navi, ben 13 sono dotate di pacchi batterie 5,5 MWh. Otto le navi consegnate dal 2020 al 2022. Come però arrivare ad un trasporto cargo *carbon-neutral*? **Justine Krueger**, di Jucari Global, ha presentato Cadi, il primo sistema di gestione delle transazioni di carbonio che prevede le emissioni prima che la spedizione parta per la sua destinazione.

Una volta completato il viaggio il calcolo viene aggiornato a seconda delle **ulteriori informazioni** acquisite durante la navigazione induce a ottimizzare nel frattempo le risorse attuali. Numerosi gli interventi di aziende, di società di consulenza e associazioni sulle tecnologie e le soluzioni per la decarbonizzazione. **Guido Chiappa**, Executive Vice President del Rina, ha commentato: «*Le tecnologie esistono, ma devono essere integrate sulle navi attraverso processi ad altissima temperatura che comportano attività complesse che ci vedranno coinvolti in un prossimo futuro*».

Nel pomeriggio, un focus particolare è stato dedicato al **gas naturale liquefatto**, sia come vettore per il trasporto di metano che come combustibile diretto per la propulsione. **Assogasliquidi-Federchimica** ritiene che GNL, e quindi il bioGNL, sono le uniche soluzioni già pronte e disponibili per abbattere drasticamente le emissioni e accelerare il **processo di decarbonizzazione** nel settore marittimo e nel trasporto pesante in generale.

Secondo Assogasliquidi-Federchimica, per promuovere l'utilizzo di questi prodotti energetici è necessario rivedere alcune misure all'interno del **pacchetto Fit-for 55**. In particolare, occorre confermare l'esenzione dal regime di accisa per i quantitativi di GNL impiegati nel trasporto marittimo. Inoltre, nelle norme comunitarie di **superamento della direttiva DAFI**, va ribadito invece il ruolo del GNL quale carburante alternativo.

Stasera al Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, si terrà la **Cena sul Golfo** lungo i binari del futuro evento conclusivo della Naples Shipping Week, in cui BIC-Bureau International des Containers, insieme a . consegnerà il proprio premio annuale a **Simon Grainge**, Direttore generale di I-SWAN, associazione impegnata nel coordinare gli interventi di soccorso in favore dei marittimi.

L'appuntamento con il cluster marittimo italiano sarà a ottobre 2023 con la sesta edizione della Genoa Shipping Week.