

DALLO STUDIO DI BANCHERO COSTA SUL MERCATO DELLE GRANDI PORTACONTAINERS

## Decolla la propulsione navale a Gnl e i porti italiani corrono ad attrezzarsi

Si moltiplicano le iniziative per i centri di stoccaggio e rifornimento mentre gli armatori puntano ai motori "dual fuel" per le unità maggiori - I tempi della direttiva DAFI per i nuovi carburanti

LONDRA - All'inizio, non più di pochi anni fa, sembrava una moda, o una forzatura di alcuni paesi specie nel nord Europa: il Gnl come carburante per le grandi navi, un'altra rivoluzione. Poi, in modo accelerato, gli armatori ci hanno creduto: ed oggi la risposta alle normative internazionali dell'IMO (dal 2020 solo fuel con il massimo dello 0,5% di zolfo) è diventata universalmente o quasi il Gnl per le grandi navi, mentre per le motorizzazioni minori gli "scrubber" saranno ancora per qualche tempo la soluzione. O almeno: una soluzione, visto che nel Nord Europa, all'avanguardia ancora una volta, ci sono già traghetti le cui motorizzazioni sono state convertite al dual fuel, potendo andare con la nafta o con il Gnl.

Nel settore delle grandi navi, il Gnl non sembra avrà avversari, almeno per un decennio. I motori sono già pronti e i grandi costruttori li stanno fornendo ai cantieri. Il limite più significativo è che bisogna prevedere a bordo spazi importanti per i serbatoi del Gnl. Banchero Costa, che ha presentato tempo fa uno studio molto dettagliato in merito, sottolinea che per far spazio ai serbatoi che assicurino l'auto-  
(segue in ultima pagina)

# *Decolla la propulsione*

nomia sufficiente a una traversata Europa-Asia o viceversa, bisogna rinunciare a circa 400 teu in stiva. Una rinuncia che sulle portacontainer d'oggi, ormai con capacità ben oltre i 15 mila teu, è un costo più che sostenibile. E la conferma viene dal fatto che tra le navi in consegna in questo 2018 e nel prossimo 2019 almeno una dozzina (tra cui le 9 di Cma-Cgm) avranno alimentazione dual fuel. Più grandi saranno le navi, più converrà il carburante a Gnl: e siamo ormai arrivati ad ordini di fullcontainers da 24 mila teu (Msc ?) con qualche fantasia che corre anche oltre.

\*

Anche l'Italia, che notoriamente non è mai stata all'avanguardia nel campo delle motorizzazioni navali alternative, si sta adeguando. Oltre al progetto ormai in campo da qualche anno di utilizzare la piattaforma offshore della OLT-davanti a Livorno - per l'attracco di bettoline e il rifornimento di piccole e medie navi, di recente è nata una importante joint venture sempre a Livorno per un terminal di rifornimento (ne abbiamo scritto una settimana fa). Altri porti si stanno muovendo: oltre al centro di rifornimento e rigassificazione di Oristano, in Sardegna, Napoli ipotizza una barge ancorata davanti alla bocca del porto o addirittura dentro; Genova ha già il suo progetto e in Adriatico si corre altrettanto velocemente. Quasi di colpo, il fantastico (o fantasioso,

"green" anche nel nostro paese, la recente tavola rotonda che si è svolta a Livorno sul connettere l'Italia con la cura del ferro e dell'acqua ha portato proposte concrete che non sembrano più utopia.

Ne hanno parlato, in un quadro regionale toscano, l'amministratore della Spa Navicelli di Pisa Giovandomenico Caridi, il presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri, il sindaco di Collesalveti Lorenzo Bacci, il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini, l'architetto Michele Parenti e il deputato Pd Andrea Romano: moderatore Mario Antonio Gambacciani dell'associazione per gli studi della mobilità in Toscana (AMT).

Come sempre, si è detto molto su tutto lo scibile, anche perché il dibattito si è svolto alla vigilia della

consultazione elettorale e c'è stata dunque una importante componente politica. Significativo ad esempio l'impegno di Luciano Guerrieri per la Porto 2000 e le crociere anche nei confronti dell'aeroporto Galilei, di cui si lamenta oggi lo scarso collegamento con il porto delle crociere. Ma uno degli aspetti più affascinanti della serata è stata la presentazione del progetto dell'architetto Parenti sul ripristino della stazione ferroviaria di San Marco (nel rendering in 1° pagina) con tanto di terminal fluviale, grande parcheggio di scambio e tramvia di servizio. Un progetto che è stato illustrato nel dettaglio e che è la dimostrazione almeno ideale di come possano conciliarsi strutture del passato alle nuove importanti idee della logistica "green" anche all'interno di aree urbane oggi compromesse.