

### Il naufragio

Il gup del Tribunale di Bari Francesco Agnino ha ammesso la costituzione di 61 parti civili per il naufragio della motonave Norman Atlantic, nel 2014.



### Edison, Monti ad

Nicola Monti sarà candidato alla carica di amministratore delegato al posto di Marc Benayoun, che diventerà presidente. Lo annuncia Edison.



### Patuano lascia

È divorzio fra Marco Patuano e Benetton. L'amministratore delegato di Edizione lascia la holding, cui fanno capo, Atlantia e Autogrill, e non sarà sostituito.



1) Stefano Mori, general manager di Wärtsilä; 2) Marco Novella, gruppo Ottavio Novella; 3) Alessandro Onorato, vice presidente Moby. Nella foto principale: la relazione di Abb sulla sfida tecnologica dello shipping. Al forum hanno partecipato oltre 300 persone. FOTOSERVIZIO BALOSTRO

Nel 2020 scatterà il nuovo regime sui fumi inquinanti dalle ciminiere. Il metano, in pole tra le tecnologie pulite, è già distribuito a Barcellona.

## Nuovi terminal per il gas è corsa nel Mediterraneo Ma l'Italia è in ritardo

### IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

L'Appuntamento sarà il 2020, quando su tutti i mari del mondo scatterà il sulphur cap, il limite alle emissioni di zolfo contenute nei fumi delle navi: l'asticella scenderà dall'attuale 3,5% allo 0,5%, sette volte meno i livelli consentiti oggi dall'Organizzazione marittima internazionale (Imo, il braccio Onu che regola il mondo del mare a livello globale). Per anni nessuno è stato in grado di dire come il mondo dei trasporti marittimi sarebbe arrivato all'appuntamento, perché nel momento in cui venne (2016) fissato definitivamente lo spartiacque del 2020, non era ancora chiara quale tecnologia avrebbero utilizzato gli armatori per centrare l'obiettivo.

A quasi sei mesi dal 2020 molti nodi non sono ancora stati sciolti, ma c'è la certezza che sulla tecnologia più avanzata, quella del gas, l'Italia è in particolare Genova - porto da cui transita il 30-40% del combustibile destinato alle navi che toccano le banchine italiane - sono in ritardo. Come ha spiegato all'incontro del *MediTelegraph* Rafael Schmill, partner associato di Strategy&, società del gruppo PwC, le opzioni che oggi gli armatori hanno sul tavolo sono tre: torri di lavaggio (scrubber), carburanti a basso tenore di zolfo, e appunto il gas naturale liquefatto. Per la loro adattabilità gli scrubber, che funzionano come catalizzatori, sono tendenzialmente installati ex post sulle navi più vecchie, anche se nulla vieta come spiega Alessandro Onorato, vicepresidente della compagnia Moby - di utilizzare questa tecnologia anche sulle unità fresche di cantiere. L'armatore ricorda che chi opera nel campo passeggeri deve essere eco-compatibile anche su un fronte più vasto, come la gestione di rifiuti, plastiche e detersivi. Ma il problema degli scrubber è che oggi il residuo catturato dalle torri di lavaggio viene - benché opportunamente depurato - rigettato in mare, «e proprio per questo, a meno che non ci sia un'evoluzione tecnologi-



Rafael Schmill, partner associato di Strategy& (PwC)

ca, è dubbia la sua sostenibilità a lungo termine» ragiona Schmill. I carburanti a basso contenuto di zolfo avranno, perlomeno inizialmente, un problema di costi (Strategy& calcola un prezzo superiore del 20% rispetto a oggi).

Rimane il gas: «Oggi - ricorda Schmill - ci sono 130 navi a gas nel mondo, di cui 65 solo in Norvegia. Il Paese del resto ha attivato da almeno 20 anni una serie di politiche per favorire questa tecnologia, dagli incentivi per chi le adotta alle penalizzazioni per chi invece non lo fa. L'Italia sta cominciando adesso a superare il classico problema dell'uovo e della gallina». Ma intanto Barcellona e Marsiglia si sono già dotati di strutture per la fornitura del gas, Malta si sta muovendo per diventare snodo del gas, proprio mentre Shell, la *major* con le tecnologie più avanzate in questo settore, sta cercando una base nel Mediterraneo, dopo aver stabilito a Savannah e Rotterdam le basi per la distribuzione di Gnl nel Golfo del Messico/Carai e Mare del Nord. Il primo rifornimento per navi in

Italia non ci sarà prima del 2022, quando ci sarà la piena operatività del terminale di Ravenna, realizzato da Edison e Pir, l'unica infrastruttura oggi in costruzione nel Paese, benché i due gruppi stiano cercando altre aree a Napoli e in Sicilia. A Genova ci sarebbe il progetto del gruppo armatoriale Novella in cordata con Eni, ma il problema è come sempre il rischio delle aree: «Abbiamo presentato il progetto a fine 2017 - spiega il numero uno della compagnia, Marco Novella - ci sono tre opzioni: l'area ex Ilva di Cornigliano, l'ex carbonile Enel sotto la Lanterna su cui però grava già una vertenza tra due società (Spinelli e Superba, ndr), la terza opzione sarebbe il porto di Vado. Con l'Autorità di sistema portuale abbiamo avuto riunioni, incontri, abbozzamenti: sarebbe un autogol clamoroso se Genova, il primo porto italiano, non riuscisse a realizzare un deposito di Gnl, mentre ogni giorno passano sotto le nostre finestre le autobotti destinate ai distributori sulla rete». —

PORCELLACCHIA, VICE PRESIDENTE DEL GRUPPO

## Carnival punta sul Gnl: «Per noi è il futuro»

GENOVA

Nel settore energetico, sono molti gli esperti che definiscono il gas naturale liquefatto come un'energia di transizione: un combustibile fossile meno inquinante (abbatte non solo le emissioni di zolfo, ma anche particolato e ossidi di azoto) ma destinato a essere presto rimpiazzato con fonti di energia più innovative: «Non sono d'accordo - dice però Franco Porcellacchia, vice presidente

di Carnival Corporation, il principale gruppo crocieristico mondiale -. Dal nostro punto di vista non si tratta di un'energia di transizione, per noi il Gnl riguarda il futuro: Carnival ha in flotta 105 navi, più 21 in costruzione da qui al 2025. Di queste, ne abbiamo ordinate 10 alimentate a gas: ad affiancare la "AidaNova" già operativa dallo scorso anno, a novembre arriverà la "Costa Smeralda" e poi le altre consegne nei prossimi anni. Sotto il profi-

lo della costruzione delle navi, operiamo su due piattaforme differenti, perché facciamo costruire le unità a gas da un cantiere tedesco e più recentemente da Fincantieri. Sotto il profilo dell'approvvigionamento - dice Porcellacchia - non è necessario che ogni porto abbia un punto di rifornimento gas, perché una fornitura può durare fino a 15 giorni, e apposite bettoline possono sempre trasportare il gas dove sia necessario. Anche se è chiaro che più corto è il loro viaggio, più è conveniente l'approvvigionamento». Una parola sugli scrubber: «Le torri di lavaggio sono la tecnologia del presente, e su cui lavoriamo da anni: l'acqua scaricata è continuamente misurata, i valori sempre molto al di sotto dei limiti previsti». —