

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gas&Heat illustra le sue sfide nei nuovi carburanti navali e nella carbon capture

Nicola Capuzzo · Monday, November 21st, 2022

Livorno – Criticità e opportunità per i carburanti del futuro (e per i relativi serbatoi), una nuova bettolina flessibile da costruire, la cattura della CO2 e la logistica annessa, il canale dei Navicelli che collega Pisa con il porto di Livorno. Questi alcuni dei temi trattati in questa intervista di SHIPPING ITALY con Claudio e Sara Evangelisti, rispettivamente amministratore delegato e project manager del gruppo livornese Gas & Heat, azienda a conduzione familiare che da 70 anni è attiva soprattutto nella creazione di sistemi di contenimento e di alimentazione del carburante, in particolare per unità navali.

La società è stata pioniera nell'attenzione all'ambiente con lo studio di soluzioni per trasporto e stoccaggio e distribuzione del gas naturale liquefatto; basti solo pensare al primo [deposito costiero a Oristano](#) (Higas) entrato in attività lo scorso anno.

Evangelisti quale ritenete sia la migliore soluzione che lo shipping potrà adottare per fare la sua parte nella complessa sfida della decarbonizzazione?

Claudio Evangelisti: “L'emergenza ambientale ci preoccupa moltissimo; il problema è molto complesso. Per cercare di applicare gli ambiziosi obiettivi imposti dalle normative non possiamo comunque prescindere dal criterio dell'autonomia dei mezzi di trasporto e già ci troviamo a una prima distinzione fra navi a corto o a lungo raggio che necessiteranno di combustibili diversi. Per fare un esempio cito uno dei *fuel* di cui si discute come futura ideale alternativa al gasolio: l'idrogeno. Questo ha una densità energetica molto inferiore a quella di altri combustibili e necessita di molto più spazio sulla nave per citare solo uno dei diversi problemi che oggi presenta. Spesso il tema dell'emergenza ambientale viene trattato superficialmente e ascoltiamo affermazioni – che poi purtroppo vediamo applicate nella realtà – non all'altezza del problema.

Occorre seria applicazione e studio. Sarà bene capire che i combustibili del futuro saranno diversi per le diverse applicazioni. Su questo punto a mio parere dovremmo tutti convenire e lavorare insieme.”

Sara Evengelisti: “Il nostro core business è il fuel system e, in particolare, le navi che trasportano combustibili che hanno necessità di avere a bordo un impianto di gestione di questi combustibili. All'armatore che deve fare una nave che oggi trasporta Gnl e domani dovrà trasportare ammoniaca

(o ancora più avanti idrogeno) proponiamo navi flessibili, cioè adatte a varie tipologie di combustibili. La parte del contenimento rappresenta circa il 35/40% dell'investimento totale in una nave che ha un ciclo di vita di 20-30 anni e il poter avere la possibilità di trasportare due tipi di combustibili offre all'armatore, consapevole che il Gnl è un combustibile di transizione, quella flessibilità che gli garantisce il valore nel tempo del suo investimento.”

Cosa comporta a livello di impegno questa soluzione per Gas & Heat e a che punto siete?

S.E. “Abbiamo concluso positivamente un percorso di certificazione per il materiale che già utilizziamo per la costruzione dei tank di contenimento per il Gnl, per utilizzarlo anche per il contenimento dell'ammoniaca. Abbiamo quindi presentato una richiesta di brevetto per l'utilizzo di questa tipologia di materiale: un acciaio inossidabile austenitico di grado speciale per l'utilizzo dei due combustibili. Con tank costruiti con questo materiale oggi l'armatore può andare a Gnl e domani, quando ci saranno le infrastrutture per la distribuzione, anche ad ammoniaca. E con lo stesso criterio di flessibilità [costruiremo una bettolina con la nostra società collegata Gas & Heat Shipping insieme al cantiere genovese San Giorgio del Porto](#) in grado di trasportare 8.000 metri cubi di combustibile (Gnl o ammoniaca) che sarà equipaggiata con le tecnologie più avanzate sotto il profilo dell'efficienza energetica e pronta a fine 2024.”

Su quali altri combustibili vi state concentrando?

S.E.: “L'idrogeno per noi è un settore su cui investire e con l'Università di Pisa stiamo studiando il suo sistema di contenimento ma non lo vediamo in un futuro vicino; studi internazionali ne prevedono la commercializzazione entro il 2030. Oggi viene prodotto in gran parte idrogeno 'grigio' utilizzando fonti fossili, non adeguato agli obiettivi Net-Zero. Ci stiamo quindi muovendo da una parte, oltre che nel Gnl, in soluzioni che possano da subito essere riadattabili con un minimo investimento da parte dell'armatore, mentre dall'altra andiamo verso la *carbon capture* ritenendo che nel medio periodo possa aiutare a raggiungere gli obiettivi della decarbonizzazione. Siamo in contatto, a livello di studio, con alcuni soggetti che fanno parte del progetto Northern Light, che ha fra gli investitori Shell, Total, Equinor e prevede sistemi di cattura di CO2 dalle navi durante la movimentazione insieme alla possibilità di liquefarla e stoccarla a bordo nave. La CO2 catturata verrà poi immessa e stoccata in depositi costieri dove verranno convogliate altre CO2 liquide provenienti anche da stabilimenti onshore; da lì partiranno navi cargo di CO2 liquida che la porteranno in caverne sottomarine già individuate in Nord Europa. Con diverse classi e diverse acciaierie – che sono i nostri partner strategici – stiamo studiando per individuare il materiale più idoneo e performante per la costruzione del sistema del contenimento della CO2 liquida a bordo nave per grandi stoccaggi e in contemporanea stiamo lavorando sulla parte del sistema di gestione del carico. La prossima settimana incontreremo il Bureau Veritas per identificare con loro il percorso certificativo più adatto per avere le approvazioni su queste nuove tipologie di materiali.”

C.E.: “Per noi è più logico investire nella carbon capture, perché toglie direttamente la CO2 dall'atmosfera con risultati indubbiamente più concreti e efficaci verso quello che è uno dei maggiori elementi di criticità dal punto di vista ambientale. Sulle navi a lungo percorso deve essere minimizzata la riserva del combustibile a bordo per ottenere l'autonomia su quelle tratte. Nonostante oggi il Gnl sia il combustibile disponibile meno inquinante e più adatto la realtà è che sulle navi a dual fuel, dove è presente, non viene utilizzato. La verità è che il mondo sta continuando a inquinare pesantemente perché il driver del costo continua a essere prioritario.”

Siete collocati con uffici e cantiere sul canale dei Navicelli a Pisa, per voi strategico per il

trasporto su chiatte dei vostri manufatti, anche molto grandi, verso il porto di Livorno per la loro successiva spedizione in tutto il mondo. Ci sono criticità da segnalare in questo percorso?

C.E.: “L’assistenza al canale e ai suoi fondali è fondamentale e contribuiamo con la port authority con un canone per la sua manutenzione. Il problema serio potrà nascere da quali decisioni verranno prese sui lavori nella zona del canale dove si accede al porto industriale nella quale è stata ventilata la possibile costruzione di un ponte fisso invece che mobile. Se questa opzione dovesse essere quella che poi verrà realizzata vorrebbe dire far morire un’azienda come la nostra, in continua espansione, come molte altre che hanno sede su questo canale.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, November 21st, 2022 at 10:00 am and is filed under [Cantieri](#), [Economia](#), [Interviste](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.