

“Puntiamo sull'idrogeno verde ultrapuro per sostenere nuove forme di portualità e trasporto”

“Sosteniamo un modello di partnership pubblico-privata per il sistema portuale. Proponiamo ai diversi stakeholder interessati un percorso di progressiva decarbonizzazione a idrogeno per step successivi”

Idrogeno e shipping, un connubio che può essere vincente. Lo spiega Roberto Manzoni, Head of M&A & Business Development Hydrogenia, che annuncia a ShipMag i prossimi progetti e analizza la rivoluzione green che coinvolgerà il sistema portuale italiano.

Idrogeno e shipping, è una convivenza possibile?

“Assolutamente sì, a maggior ragione se guardiamo al medio e lungo termine. Ce lo dicono studi internazionali autorevoli ma anche i passi che stanno compiendo molti operatori di questo settore. Non per niente il nostro gruppo, che tra l'altro ha sede a Genova e che aspira a divenire un importante operatore della produzione di idrogeno verde ultrapuro, ritiene fondamentale guardare al comparto della navigazione e, più in generale, ai sistemi portuali quale interlocutore naturale nel medio-lungo termine, per fornire un contributo imponente al processo di decarbonizzazione. Gli scali marittimi sono tra i luoghi più idonei a diventare hub di produzione e distribuzione dell'idrogeno, perché vicini ad una moltitudine di prossimi e futuri potenziali utilizzatori di tale molecola: infrastrutture che per le loro caratteristiche – dotazioni logistiche, prossimità a impianti industriali, connessioni internazionali – si prestano in modo particolare ad ospitare delle 'hydrogen valley'. Una visione che sta diventando

realtà a livello europeo e anche italiano, dove alcuni porti hanno già avviato iniziative che guardano in questa direzione: tra questi ci sono Civitavecchia e Venezia. H2Ports, progetto europeo in corso, dà già un'idea precisa di ciò che sosteniamo”.

Quali possono essere le applicazioni dell'idrogeno nel settore marittimo?

“Le applicazioni dell'idrogeno sono molteplici e non si limitano assolutamente ai sistemi di trazione navale. Occorre pensare alla dimensione complessiva del settore nonché il sistema portuale nel suo complesso: qui le applicazioni toccano la mobilità navale (merci e passeggeri), l'erogazione di energia alle navi durante gli scali, la movimentazione merci in banchina, la mobilità pesante da/per i porti, la trazione ferroviaria nei terminal portuali e, in ultima istanza, lo stesso trasporto pubblico nei quartieri cittadini vicini al →



Roberto Manzoni

“Il sistema portuale si è mosso in maniera non univoca nel cogliere le prime opportunità di decarbonizzazione”

porto. Tutti questi comparti hanno nei sistemi a celle a combustibile a idrogeno o nei motori a combustione interna alimentati da idrogeno/ammoniaca una prospettiva a medio–lungo termine che sarà prevalente rispetto alle soluzioni sinora adottate. Peraltro, parlando con società di ingegneria navale, con produttori di fuel cell e motoristi, con industrie navali ed armatori, ci risulta che tutto ciò stia avvenendo a passi accelerati e con una visione di lungo periodo che è poi quella dichiarata dall'IMO (Organizzazione Internazionale del Trasporto Marittimo): tendere ad una riduzione pari al 50% (se confrontata con la baseline al 2008) delle emissioni di gas climalteranti del settore navale entro il 2050”.

Le navi ad idrogeno possono essere il futuro?

“L'idrogeno presenta numerosi vantaggi: non emette CO₂ né fattori inquinanti, può essere prodotto da rinnovabili, con costi in forte diminuzione sia per il solare che per l'eolico, sia soprattutto per gli elettrolizzatori, ha un costo di trasporto inferiore all'elettricità, può essere stoccato per lungo tempo in modo affidabile, sicuro e conveniente, può essere impiegato nella mobilità sostenibile, attraverso l'utilizzo di celle a combustibile. Per arrivare allo shipping a basse o zero emissioni di carbonio, devono avvenire in parallelo due innovazioni: la produzione di combustibili decarbonizzati e lo sviluppo di nuovi sistemi di propulsione che consentano l'uso efficiente di questi combustibili a basse emissioni di carbonio”.

Quali sono i progetti su cui lavorate?

“Hydrogenia si pone come investitore nel comparto della produzione di idrogeno verde ultrapuro con un ventaglio di soluzioni che prevedono impianti centralizzati o localizzati, di taglie diverse, con la possibilità di inserirsi in un contesto infrastrutturale esistente al fine di offrire la disponibilità di idrogeno verde a possibili diversi utilizzi, sia in forma gassosa che liquida. Abbiamo apposta sviluppato anche un modello di partnership pubblico-privata per il sistema portuale, dove proponiamo ai diversi stakeholder interessati un percorso di progressiva

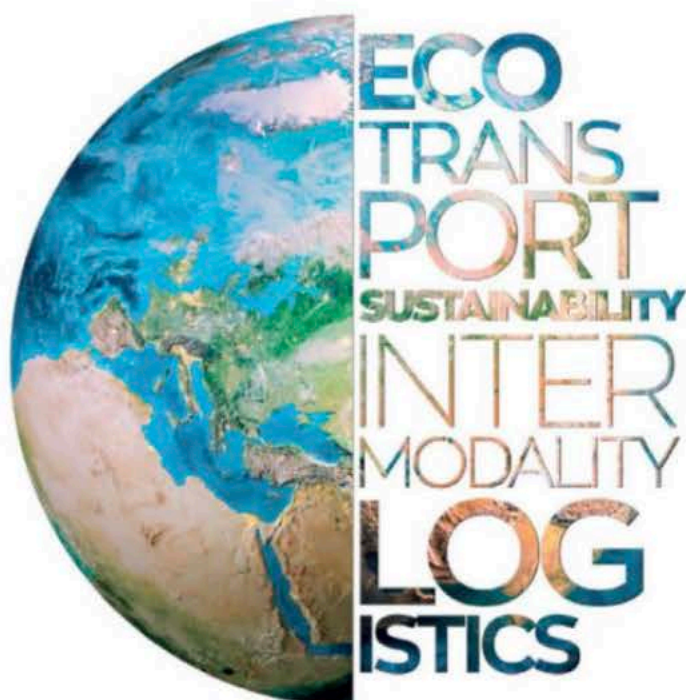
decarbonizzazione a idrogeno per step successivi, in attesa che siano maturi da un punto di vista tecnologico e normativo le differenti soluzioni progettuali per la trazione navale”.

Il sistema portuale italiano è pronto per questa rivoluzione green? E l'armamento italiano?

“Se l'armamento italiano dà chiari segnali di volontà nel perseguire un modello di sviluppo sostenibile che implica anche, sin d'ora, ripensare alla progettazione navale per poter cogliere gli incombenti sviluppi tecnologici “green”, il sistema portuale si è mosso in maniera non univoca nel cogliere le prime opportunità di decarbonizzazione, offerte negli anni scorsi dall'introduzione, ad esempio, del GNL: molti porti non colsero quell'occasione, oggi riteniamo sia tardi. Tema a sé è il cosiddetto “Cold Ironing”, oggi molto in voga in Italia; di per sé, non possiamo certo che concordare sul fatto che sia una buona prima opportunità per ridurre le emissioni dei mezzi navali durante lo stazionamento in banchina: un primo problema si pone a monte, ovvero con quali fonti verrà prodotta quell'energia elettrica? Non verdi, per ora. Ci piace, però, guardare anche oltre, ovvero al fatto che comunque soluzioni “ibride” possano essere utili per una fase transitoria ma non possano rappresentare la soluzione finale per la generazione energetica a bordo dei mezzi navali. Guardiamo quindi con maggior interesse ai progetti di decarbonizzazione marittima che anticipino la ricerca, lo sviluppo e l'industrializzazione di soluzioni stabili nel lungo periodo, quali appunto la trazione sia a base di fuel cell a idrogeno, sia con motori a combustione interna per idrogeno/ammoniaca - quali quelli che grandi motoristi stanno sviluppando. Mi chiederà: “ma allora quei porti che stanno promuovendo azioni di cold ironing nell'immediato non vi interessano?” Non è così: la penetrazione di sistemi ed infrastrutture per l'idrogeno possono coesistere con l'elettrificazione delle banchine ma solo grazie al fatto che l'idrogeno come vettore energetico o combustibile green ha molteplici applicazioni, sia a terra che a bordo. Non possiamo negare, però, che le principali nostre attenzioni saranno rivolte a quei “sistemi portuali” che avranno

messo nel mirino un traguardo ambizioso ovvero quello di fornire un contributo più elevato e duraturo al processo di decarbonizzazione. Hydrogenia si propone come investitore, provider tecnologico e partner privilegiato per tutti quegli operatori che, in Italia e nel mondo, intendono investire nello sviluppo tecnologico rinnovando infrastrutture, sistemi e macchinari per la

navigazione fluviale e marittima, la movimentazione merci, il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale e la mobilità pesante". ■



LET EXPO

Logistics **Eco** Transport Trade Show

Let's be sustainable.

Il **mondo** del trasporto si incontra a Verona per la fiera più **sostenibile** dell'anno.

16 - 19 **MARZO 2022** | **VERONA**

LETEXPO.IT | info@letexpo.it | 06.8715371- 081.18404660

Promoted by **ALIS**
ITALIA
IN MOVIMENTO

Organised by **ALIS**
SERVICE

In cooperation with **veronafiere**
Trade shows & events since 1988