

oggi il sole  
sorge alle ore 05,48  
e tramonta alle ore 21,12

PORTO DI GENOVA

ARRIVI

1 luglio

12.30 Mn. **JOLLY DIAMANTE** (urc) ITA 56.000 (Messina) da Marseilles con t. 18.428 merci varie contenitori e automezzi. Racc. Alefin. (Ronco Test.)  
12.40 Mt. **LA SUPERBA** (pr) ITA 49.257 (G.N.V.) da La Goulette con 489 passeggeri e t. 1.300 merci varie su automezzi. Racc. G.N.V. (Ponte Caracciolo)

13.00 Mn. **AL-SABAHIA** (ucc) KWT 48.154 (U.A.S.C.) da La Spezia con t. 21.883 merci varie in contenitori. Racc. Uasac (Italy). (Rada Zona Delta)  
16.35 Mn. **CARTOUR EPSILON** (pr) ITA 26.375 (Levantina Trasporti) da Palermo con 470 passeggeri e 1.500 auto. (Assereto Nord Rad.)  
17.40 Mn. **MOBY CORSE** (pr) ITA 19.593 (Moby) da Bastia con 140 passeggeri e 42 auto. Racc. Sernav. (Doria Pon. Rad.)  
18.35 Mn. **DS ACCURACY** (ucc) LBR 9.940 (Dr Peters) da Livorno con t. 5.970 merci varie in contenitori. Racc. CCI. (Etiopia Pon. Centro)  
20.30 Mn. **HARTURA** (ggc) ITA 7.988 (Montenoli) da Taranto con t. 11.730 prodotti siderurgici. Racc. Anchor. (Italsider Lev. Test.)

21.00 Mc. **CLIPPER KATE** (tco) ITA 7.687 (Clipper Wonsild) da Livorno vuota. Racc. Transoceanica. (Rada Zona Bravo)  
22.00 Mn. **AFRICAN IBIS** (bbu) BHS 20.211 (African Ibis Shipping) da Gibraltar con t. 28.325 merci varie. Racc. Orion. (Eritrea Lev. Centro)

2 luglio

1.30 Mc. **TRANS SEA** (tch) MLT 4.433 (Seatrans Chemical) da Tarragona con t. 3.200 soda. Racc. Faster. (Rada Drifting)  
3.40 Mn. **HUMBER BRIDGE** (ucc) PAN 98.747 (K Line) da Port Said con t. 42.024 merci varie in contenitori. Racc. K Line Italia. (Rada Zona Delta)  
4.00 Mn. **JIGAWA** (mve) MDA 2.758 (Hakvoort Transport) da Zuwarah vuota. Racc. Medov. (Rada Zona Charlie)

5.20 Mn. **ZIM TEXAS** (ucc) MHL 39.906 (Rickmers Reederei) da Pireo con t. 18.427 merci varie in contenitori. Racc. Zim Italia. (VTE Pon. Centro)  
6.20 Mn. **MCP KYRENIA** (gpc) CYP 5.315 (Intership Navigation Company) da Algeri con t. 1.047 merci varie in contenitori. Racc. Alefin. (Canepa Lev. Prol.)  
7.25 Mt. **ATHARA** (pr) ITA 35.736 (Tirrenia) da Porto Torres con 608 passeggeri e t. 1.398 merci varie su automezzi. Racc. Tirrenia. (Colombo 1)  
8.35 Mt. **MOBY OTTA** (pr) ITA 22.528 (Moby) da Olbia con 1.007 passeggeri e 320 auto. Racc. Sernav. (Assereto Nord Rad.)  
10.30 Mn. **TANIT** (pr) TUN 52.645 (CO.TU.NAV.) da La Goulette con 970 passeggeri e 250 auto. Racc. Tirrenia. (Colombo 4)

11.50 Mn. **REPUBBLICA DI ROMA** (urc) ITA 42.001 (GRINAVI) da Marseilles con t. 12.480 merci varie. Racc. Intersea. (Libia Lev. Rad.)  
14.00 Mn. **COSCO AFRICA** (ucc) PAN 114.394 (Cosco) da La Spezia con t. 43.870 merci varie in contenitori. Racc. Coscon Italy. (VTE Lev.)  
14.15 Mn. **HHL AMUR** (gpc) LBR 9.611 (Hansa Heavy) da Izmir con t. 4.120 merci varie. Racc. Gastaldi. (Somalia Lev. Prol.)  
15.05 Mn. **MISSISSAUGA EXPRESS** (ucc) BMU 39.174 (Hapag-Lloyd) da Livorno con t. 19.418 merci varie in contenitori. Racc. Saimare. (VTE Lev. Centro)  
15.25 Mn. **ANDRE-MICHEL 1** (ggc) MLT 1.318 (Ship Management Service) da Savona vuota. Racc. Anchor. (Italsider Prol.)  
15.50 Mt. **LA SUPREMA** (pr) ITA 49.257 (G.N.V.) da Palermo con 406 passeggeri e t. 2.000 merci varie su automezzi. Racc. G.N.V. (Assereto Nord Prol.)

17.00 Mn. **SANTA BIANCA** (ucc) LBR 28.616 (Reederei ClausPeter Offen) da Livorno con t. 12.171 merci varie in contenitori. Racc. Hamburg Sud. (Rada Zona Alfa)  
17.35 Mn. **MOBY CORSE** (pr) ITA 19.593 (Moby) da Bastia con 141 passeggeri e 44 auto. Racc. Sernav. (Assereto Sud)

PREVISIONE ARRIVI

2 luglio

15.00 **CATHARINA SCHULTE** (ucc) MLT 26.671 Etiopia Lev. Rad. (A.E.M.)  
18.00 **SONOMA** (bbu) MLT 40.437 Canepa Lev. Rad. (Alefin)  
21.00 **EUROCARGO BRINDISI** (urr) ITA 29.429 Libia Pon. Rad. (A.M.U.)



Informazione pubblicitaria  
**FORUM INTERNAZIONALE - 5ª edizione**  
Innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo  
**Genova, 19-20 settembre 2013**  
Centro Congressi Porto Antico - Palazzo San Giorgio

Confronto sullo sviluppo della supply chain nazionale del LNG al GREEN SHIPPING SUMMIT di Port&ShippingTech

Il 19 e il 20 settembre prossimo, appuntamento con la quinta edizione del Forum "Port&ShippingTech", che si terrà a Genova, presso il Centro Congressi Porto Antico e Palazzo S. Giorgio, sede dell'Autorità Portuale.

Quest'anno il forum è organizzato nella cornice della **Genoa Shipping Week** che vede protagonista, insieme a Port&ShippingTech, il **Shipbrokers and Shipagents Dinner organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti**. La Genoa Shipping Week è appositamente concepita per offrire una ricca agenda di iniziative, eventi e convegni ad un'ampia e prestigiosa partecipazione di operatori del settore marittimo ([www.genoashippingweek.it/](http://www.genoashippingweek.it/)).

Port&ShippingTech 2013 propone convegni su temi di grande attualità: smart port/logistics, nuovi mercati (focus su Turchia) e green shipping.

Proprio il convegno **Green Shipping Summit** aprirà il Forum, **Giovedì 19 settembre**, offrendo un'importante occasione di dibattito sulla proposta di nuova direttiva europea sulle infrastrutture per i combustibili alternativi, che vedrà coinvolti rappresentanti delle istituzioni comunitarie, membri del Governo, funzionari dell'amministrazione, enti di classifica, esperti e operatori industriali interessati allo **sviluppo della supply chain nazionale del LNG per uso marino**.

Come noto, infatti, all'inizio del 2013 la politica europea del 20-20-20 ha compiuto un ulteriore passo in avanti, con il **Clean Transport Package**, un pacchetto di proposte molto ambiziose

riguardanti lo sviluppo dei carburanti innovativi nel settore dei trasporti, che comprende una **Proposta di direttiva** per la realizzazione delle infrastrutture per la fornitura dei combustibili alternativi e un **Piano d'azione** per lo sviluppo del Gas Naturale Liquefatto (GNL) nel trasporto marittimo.

La proposta prevede, fra l'altro, che:

- entro il 31/12/2020, tutti i porti della rete trans-europea dei trasporti **globali** siano dotati di **punti di rifornimento del GNL** per il trasporto marittimo accessibili a tutti;
- gli Stati Membri si dotino di una propria **strategia nazionale** per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e delle relative infrastrutture di fornitura, comprendente anche le misure a sostegno della realizzazione, della produzione, della ricerca, sviluppo e dimostrazione (solo i combustibili che saranno considerati nella strategia nazionale saranno ammessi a beneficiare delle misure di sostegno comunitarie e nazionali).

Si consideri che gli investimenti attesi complessivamente associati alle diverse linee di intervento della direttiva sono stimati compresi fra i 5 e i 10 miliardi di euro, di cui 1,1 - 2,1 miliardi per la **supply chain** del GNL nel settore marittimo.

Inoltre, le simulazioni condotte nell'Impact Assessment che accompagna la direttiva hanno portato ad un giudizio di compatibilità della diffusione del GNL nei trasporti con l'obiettivo a lungo termine di decarbonizzazione dell'economia europea, anche grazie all'aiuto di un percorso di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> più

graduale nel settore dei trasporti (-60% entro il 2050) rispetto agli altri settori (-80/-95% entro il 2050).

Va comunque considerato il fatto che i benefici ambientali del GNL in termini di emissioni vanno ben oltre la riduzione della CO<sub>2</sub>. Ecba Project, società specializzata nell'analisi costi benefici e nella valutazione delle esternalità ambientali, ha effettuato una stima preliminare della riduzione dei costi esterni sanitari dovuti all'inquinamento atmosferico del trasporto marittimo nel Mediterraneo nell'ipotesi limite di adeguamento completo al GNL della flotta circolante. In quest'ipotesi, tanto estrema quanto affascinante, i costi esterni del trasporto marittimo nel Mediterraneo potrebbero essere ridotti fino all'80%, con un beneficio ambientale rispetto ad oggi dell'ordine di grandezza dei 10 miliardi di euro l'anno: un flusso economico che, in un'ottica costi-benefici, giustificerebbe ampiamente lo stanziamento di risorse per il cofinanziamento dei 2 miliardi di investimenti complessivamente previsti entro il 2020 per la costruzione della **supply chain** del GNL nel settore marittimo.

Uno dei principali protagonisti dello sviluppo del settore è Wartsila, gruppo che, anche attraverso una politica di acquisizioni mirate su diversi prodotti e sistemi innovativi secondo un approccio che coniuga efficienza economica e rispetto delle future normative ambientali, offre una vasta gamma di soluzioni tecnologiche, non solo motoristiche. Abbiamo chiesto a **Stefano De Marco, Direttore Vendite di Wartsila Italia**, di illustrarci **quali siano le principali**

**soluzioni offerte da Wartsila per la catena di fornitura dell'LNG nei trasporti:**

*"Le soluzioni offerte da WARTSILA spaziano dalla fornitura di motori Dual-Fuel, di potenza da 1 a 18 MW, ai serbatoi di stoccaggio per l'alimentazione dei motori (LNGPack), ai sistemi di liquefazione e di rigassificazione del gas naturale, agli impianti completi per la ri-liquefazione del gas naturale ed infine agli impianti di Gas Reformer, che correggono la miscela del gas, trasformandola nella miscela utilizzabile per i motori. Forniamo quindi impianti non solo per i trasporti marittimi, ma anche per tutta l'industria dell'oil & gas."*

**Quali sono i vantaggi operativi ed economici dei motori navali dual fuel a LNG per le navi che svolgono traffici nelle aree di controllo delle emissioni?**

*"Nelle zone SECA le navi devono utilizzare combustibili a basso tenore di zolfo e quindi passare dai combustibili pesanti denominati Heavy Fuel Oil ai combustibili leggeri Marine Gas Oil. Il rapporto del prezzo per tonnellata è di circa 1 a 2 e quindi l'MGO costa il doppio dell'HFO. L'utilizzo di LNG permette di rispettare i limiti imposti nelle SECA area e il suo prezzo è paragonabile a quello dell'Heavy Fuel Oil. Da qui si vince l'evidente vantaggio economico e operativo."*

**Quali sono i risultati dei test dei vostri motori dual fuel, in modalità gas, in termini di riduzione delle emissioni di NOx, SO2 e particolato?**

*"Per quanto riguarda l'emissione di NOx c'è una diminuzione dell'85% rispetto un diesel tradizionale, per le emissioni di SOx la diminuzione è di oltre il 99% perché nel processo di liquefazione del gas si rimuove totalmente lo zolfo, mentre il particolato è praticamente assente nell'LNG."*

Comitato promotore



Patrocini e Collaborazioni



Sponsor



[www.shippingtech.it](http://www.shippingtech.it)

Organizzato da



Contatti

Responsabile commerciale

Gloria Cottafava

Mobile: +39 348 4794176

E-mail: [g.cottafava@clickutilityteam.it](mailto:g.cottafava@clickutilityteam.it)