

Gli armatori e la rivoluzione green

La nuova frontiera: navi a idrogeno

Le crociere accelerano la transizione e le compagnie ordinano unità a impatto zero, ma avvertono: «Serve un sostegno»

Simone Gallotti

Le nuove regole impongono adesso di accelerare. Lo shipping deve tingersi di verde per rimanere all'interno delle norme che sono state decise per abbattere le emissioni della flotta mondiale.

Alcuni settori sono più avanti: le unità passeggeri, crociere e traghetti, hanno già cominciato ordinando ai cantieri i nuovi mezzi. Anche le portacontainer si sono mosse in quella direzione, con le prime navi a gas naturale liquefatto già entrate in operatività. E non è un caso che Msc abbia ordinato le prime due navi da crociera a idrogeno a Fincantieri. Due nuove unità a emissioni zero, in aggiunta a quelle a Lng per il marchio super lusso. Con questo investimento l'investimento complessivo su Explora Journeys sale a 3,5 miliardi di euro l'impegno della compagnia per la realizzazione di 6 navi e l'aggiornamento delle due unità già previste, che saranno alimentate a gas per un investimento di altri 120 milioni ciascuna. Non è l'unica compagnia: la norvegese Teco 2030 sta guidando un consorzio, cui partecipano Umoe Mandal e Blom Maritime, per sviluppare una nave ad alta velocità alimentata a idrogeno (H2) con l'aiuto di un finanziamento governativo di poco meno di 500.000 euro. La nave H2 trasporterà da 200 a 300 passeggeri a velocità superiori a 35 nodi. Le operazioni di prova sono previste per il 2025.

«Certamente la transizione green è per tutta l'industria la sfida più importante - ha ribadito Mario Mattioli, presidente di Confitarma - Lo shipping da tempo si sta attivando per raggiungere l'obiettivo di zero emissioni con ingenti investimenti in tutte le possibili soluzioni alternative. Purtroppo, per mantenere e incrementare

le elevate performance ambientali che pongono le loro flotte ai vertici delle best practice green internazionali, gli armatori italiani si scontrano con una serie di ritardi infrastrutturali e burocratici che rallentano se non addirittura ostacolano tali iniziative. I 500 milioni previsti dal Fondo complementare al Pnrr sono un primo passo ma, al momento, rimane purtroppo esclusa un'importante parte delle navi di imprese radicate in Italia, da tempo impegnate in tal senso. Per questo, abbiamo chiesto un nuovo intervento che renda ancor più efficace lo sforzo del governo per permettere all'industria marittima italiana di stare al passo con la transizione green e sostenere la concorrenza a livello mondiale».

«Finalmente anche all'interno degli organi dell'Unione Europea si recupera un po' di sana concretezza e si inizia a capire che le norme in corso di adozione per la salvaguardia ambientale, su tutte il pacchetto Fit for 55, per quanto pienamente condivisibili in linea teorica, se calate dall'alto in modo intempestivo e senza tenere conto delle specificità di alcuni settori, rischiano non solo di mettere in crisi interi comparti economici e industriali, ma anche di essere controproducenti proprio nell'ottica della decarbonizzazione, specie nel settore marittimo» spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori. Per l'associazione lo dimostra «la scelta del Parlamento europeo che, nell'esprimere la sua posizione sul sistema europeo di scambio di quote di emissioni (Ets) in vista dell'avvio dei negoziati finali con il Consiglio dell'Unione europea, ha deciso di esentare dall'Ets le tratte effettuate nell'ambito di un contratto di servizio pubblico o soggette a obblighi di servizio pubblico a norma

del regolamento (Cee) n. 3577/92 sul cabotaggio marittimo. In altre parole le rotte e i servizi che rientrano sotto la cosiddetta continuità territoriale». Si tratta comunque di un primo passo importante, nel solco di quello che abbiamo sempre sostenuto - dice Messina - ovvero che la sostenibilità ambientale deve essere coniugata con quella economica e sociale, specie in questo caso stiamo parlando di collegamenti che garantiscono un principio sancito dalla Costituzione, ovvero quello della continuità territoriale. Ma la strada è ancora molto lunga e non possiamo abbassare la guardia. Adesso ci aspettiamo che i governi dei Paesi dell'Ue accolgano tale richiesta nella posizione negoziale che verrà definita dagli Stati membri e quindi nel Consiglio dei ministri dell'ambiente nonché nei successivi negoziati interistituzionali con il Parlamento. Si tratta infatti di una misura essenziale per tutelare la mobilità e il turismo locali, e quindi la continuità territoriale, e preservare l'intermodalità dall'aumento dei costi derivanti dall'Ets sul trasporto marittimo».

«È necessario - prosegue Messina - che l'esenzione introdotta dal Parlamento europeo sia estesa nel corso dei successivi negoziati a tutti i traffici insulari e alle navi che operano all'interno delle Autostrade del Mare al fine di prevenire il rischio di trasferimento modale inverso dal mare alla strada». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Msc e Fincantieri hanno un progetto per la realizzazione della prima nave da crociera a idrogeno