

Decarbonizzare lo shipping nel 2050: lo studio presentato da RINA, Assarmatori e Confitarma

ROMA – Presso la [Sala del Refettorio della Camera dei Deputati](#), [RINA](#), [Assarmatori](#) e [Confitarma](#) hanno presentato pubblicamente il documento *“Da oggi al 2050: tra sfide e opportunità per l’industria marittima”*. Lo [studio](#), che contiene le considerazioni del [Comitato italiano di RINA per la decarbonizzazione](#) dell’industria marittima, si propone di descrivere lo stato dell’arte del settore e le potenziali soluzioni al vaglio. Il **dialogo tra armatori, cantieri, progettisti e fornitori di tecnologie e combustibili ha permesso al Comitato di identificare in un sistema normativo internazionale omogeneo e nella collaborazione dei player del comparto i principali acceleratori per la riduzione delle emissioni di CO2.**



Dallo studio emerge la necessità di avere norme internazionali chiare e implementate in modo omogeneo – incluso interpretazioni e linee guida a carattere raccomandatorio che vengono applicate in modo diverso dalle amministrazioni di bandiera -, investire in ricerca e sviluppo, in adeguate infrastrutture per rendere disponibili i carburanti puliti e le nuove tecnologie, nonché in una costante formazione per gestire nuovi combustibili in sicurezza. Sono molteplici le soluzioni tecnologiche esaminate applicabili alla flotta esistente e futura, tra cui i **biofuel** – che possono essere miscelati con combustibili convenzionali o utilizzati puri -, la **carbon capture and storage (CCS)** – attualmente l’unica tecnologia in grado di rendere i carburanti fossili compatibili con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica a breve termine -, **il gas naturale liquefatto** – che permette una **riduzione intorno al 20% di CO2** rispetto a un combustibile fossile tradizionale -, gli **small modular reactor (SMR)**, il **cold ironing** e **gli interventi operativi per la riduzione dei consumi.**

Il processo di decarbonizzazione passa sia da **navi nuove**, che sfrutteranno le principali nuove tecnologie, sia da **navi esistenti** – incluse le grandi trasformazioni che prevedano la sostituzione del o dei motori per poter bruciare anche i nuovi combustibili – al fine di ridurre progressivamente le emissioni. Si auspica che il legislatore **investa nello shipping la maggior parte dei proventi derivanti dall’applicazione della ETS al settore marittimo, dalla FuelEU Maritime e dalle future misure economiche implementate a livello internazionale, e incentivi coloro che investono in nuove navi, tecnologie e combustibili puliti.**

Lo studio è stato presentato da **Andrea Cogliolo, Senior Director Marine Excellence Center RINA** e **Salvatore d'Amico, Presidente Comitato decarbonizzazione RINA**, che ha sottolineato l'unione del mondo armatoriale in questo lavoro, testimonianza che “insieme si naviga con ancora maggiore sicurezza”.



“Stiamo vivendo una fase di transizione energetica non solo in Italia ma a livello mondiale. Non stiamo parlando di uno switch improvviso però: il tempo è fattore necessario per sviluppare la tecnologia e a seguire l'eventuale logistica a supporto della propulsione scelta – conferma il **Presidente Esecutivo del Rina Ugo Salerno** – Quello delle navi è, assieme all'aviazione, il settore più ‘hard to abate’ di tutti perché consumano energia lontano da dove questa può essere recuperata. Ecco perché lo stesso shopping deve interessarsi attivamente affinché la tecnologia a servizio debba essere funzionale al trasferimento anche lato terra. Come sosteneva **Efthymios E. Mitropoulos**, già presidente dell'IMO *‘Lo shipping non è un problema ma è una soluzione’*: ovvero, è già oggi il sistema di movimentazione più efficiente e allo stesso tempo meno impattante al mondo. Il settore infatti negli ultimi anni ha fatto progressi grandissimi in quella che è l'unica energia che non inquina, ovvero quella che risparmiamo a monte. Conti alla mano, è diminuita del 30% l'energia consumata per portare peraltro più peso. Dal 2012 al 2018, l'IMO ha dimostrato che nel complessivo del trasporto marittimo internazionale, le emissioni sono aumentate solo del 9% a fronte di un aumento più 24% della flotta mondiale”.

Per Salerno “è interesse nazionale, europeo e internazionale che le emissioni dello shipping siano ridotte. Le tecnologie a disposizione del comparto sono molteplici, così come le tipologie di nave e le esigenze armatoriali. Tuttavia, il cambiamento potrà avvenire in modo efficace e sostenibile solo se guidato dall'uniformità normativa. L'industria marittima e le infrastrutture portuali compongono un sistema che potrà rappresentare un modello nel raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione”. Qualche certezza in più sarebbe utile quindi averla anche sotto il profilo della questione normativa: “E' fondamentale che le regole per i nuovi sistemi siano globali – sottolinea ancora l'ingegnere genovese – Le storture dell'ETS derivano dal fatto che si tratta di leggi solo ‘locali’, di una parte di mondo. C'è bisogno invece di una visione globale a livello mondiale, applicata da tutti allo stesso modo. Non esiste oggi un'unica soluzione che è ideale per tutti i tipi di navi, servirà diversificare per rendere applicabili ai diversi settori di movimentazione di merci e persone via mare”.

QUI LO STUDIO COMPLETO