

Decarbonizzazione: da oggi al 2050, le opportunità per l'industria marittima

EVENTI



Presentato alla Camera dei Deputati lo studio di RINA, Assarmatori e Confitarma per decarbonizzare il settore marittimo

Lo studio “*Da oggi al 2050: tra sfide e opportunità per l'industria marittima*” contiene le considerazioni del Comitato italiano di RINA per la decarbonizzazione dell'industria marittima e si propone di descrivere lo stato dell'arte del settore e le potenziali soluzioni possibili. 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”.

Mariella Amoretti, Presidente di [Confitarma](#), nel suo intervento ha detto: “Il settore dello shipping sta affrontando la sfida di bilanciare la sua funzione vitale nel commercio globale con la necessità di adottare pratiche più sostenibili per contribuire concretamente alla decarbonizzazione. *Gli armatori stanno operando con senso di responsabilità e convinzione, investendo capitali propri in studi e sperimentazioni. È, però, grave constatare che nonostante questo e nonostante lo shipping sia la modalità di trasporto meno inquinante per unità di merce trasportata, sarà incluso nel sistema ETS, portando a un aumento inevitabile dei costi del trasporto marittimo verso e dai porti dell'Unione. Dallo studio che presentiamo oggi emerge che una soluzione tecnologica univoca per rendere lo shipping a zero emissioni ancora non esiste e che dobbiamo orientarci realisticamente su un mix energetico che risponda alle esigenze differenti a seconda della tipologia di nave. Il percorso è lungo e complesso e la volontà degli armatori da sola non basta. Confidiamo che il Governo sostenga le imprese nazionali in questo impegno, seguendo l'esempio di altri Paesi marittimi, al fine di preservare la competitività dell'industria marittima nazionale sui mercati internazionali”.*

Ha preso la parola poi Stefano Messina, Presidente di [Assarmatori](#): “Il trasporto marittimo è in prima linea nel processo di decarbonizzazione e ha intenzione di continuare a fare la sua parte con il massimo sforzo sotto diversi punti di vista. *Le navi più recenti sono dotate della migliore tecnologia disponibile per abbattere le emissioni, quelle più datate sono state sottoposte a refitting che hanno ridotto di gran lunga l'impronta carbonica. Accanto a questo, studi approfonditi ed autorevoli come quello che abbiamo presentato oggi dimostrano la volontà di proseguire su questa strada, minimo comun denominatore per l'armamento italiano. Quello che emerge in modo lampante è la necessità di una regolazione univoca a livello internazionale, come internazionale è per sua vocazione il trasporto marittimo; al contrario norme di carattere regionale rischiano di essere controproducenti. L'autorevolezza della vasta platea che ha*

deciso di approfondire questo documento dimostra la centralità del nostro comparto industriale nell'economia italiana".

Ugo Salerno, Presidente Esecutivo di [RINA](#), ha concluso: “Lo shipping è il settore industriale tra i più ‘hard to abate’ che esistano ed è interesse nazionale, europeo e internazionale che le sue emissioni 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”.

(Decarbonizzazione: da oggi al 2050: tra sfide e opportunità per l'industria marittima – Barchemagazine.com – Dicembre 2023)