

Normative internazionali omogenee e mix energetico per uno shipping 'CO2 free'

Presentato alla Camera il documento di RINA, Confitarma e Assarmatori sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo studio evidenzia che i biofuel sono la soluzione più efficace attualmente disponibile. Sul medio-lungo periodo, largo a tecnologie differenti a seconda del segmento

22 DICEMBRE 2023 ALLE ORE 09:59



di Marco Valentini

Roma - La principale sfida che il mondo dello shipping sta iniziando ad affrontare e dovrà superare nei prossimi decenni, è quella della decarbonizzazione. Il tema della transizione ecologica ed energetica investe a ogni livello il sistema produttivo mondiale e presenta insidie per tutti, ma il settore del trasporto marittimo, in particolare, ha bisogno di superare diversi ostacoli per raggiungere la neutralità carbonica, permettendo alle imprese che lo compongono di restare, allo stesso tempo, competitive.

Una prima difficoltà è rappresentata dal fatto che il passaggio dalla dipendenza da combustibili fossili all'utilizzo di carburanti alternativi 'puliti' non potrà avvenire percorrendo un'unica strada già tracciata. Bisognerà, invece, battere diversi sentieri, cercando di non imboccare vicoli ciechi, per arrivare a destinazione. La soluzione dell'elettrico, infatti, non può essere considerata la chiave di volta per lo shipping - se non per il corto raggio - come,

invece, sembra essere per il trasporto leggero terrestre e per l'*automotive*. Inoltre, è necessario tenere in considerazione che quello del trasporto marittimo non è un comparto che presenta caratteristiche uniformi, bensì ha delle peculiarità ben diverse a seconda dello specifico segmento. E, per questo motivo, ad oggi non esiste una tecnologia in grado di garantire un unico tipo di soluzione che sia adatta a ogni esigenza.

Di questo specifico argomento e degli altri scogli che il cluster deve aggirare per poter diventare effettivamente '*green*', si è discusso presso la Sala del Refettorio della Camera dei Deputati, in occasione della presentazione del documento "Da oggi al 2050: tra sfide e opportunità per l'industria marittima". Lo studio, realizzato dal Comitato italiano di RINA per la decarbonizzazione e promosso dalla multinazionale della classificazione navale e dell'*engineering* in collaborazione con Confitarma e Assarmatori, ha l'obiettivo di descrivere lo stato dell'arte del settore e le potenziali soluzioni al vaglio. La location scelta per l'evento, così prestigiosa e suggestiva, simboleggia anche la ritrovata centralità del tema 'Mare' nell'agenda politica, obiettivo per cui hanno alacremente lavorato nel corso del tempo i protagonisti del settore e i rappresentanti delle associazioni di categoria che, insieme, compongono il variegato cluster marittimo.

Dal *paper*, presentato da Andrea Cogliolo, Senior Director Marine Excellence Center RINA e Salvatore d'Amico, in questa occasione nella veste di Presidente del Comitato decarbonizzazione RINA, è emerso chiaramente come, guardando al quadro normativo, per prima cosa ci sia bisogno di avere misure internazionali chiare e implementate in modo omogeneo. Tradotto: non si possono sovrapporre ai regolamenti dell'International Maritime Organisation (IMO), direttive (come quella della UE sull'estensione del sistema ETS allo shipping) che hanno carattere locale o regionale, secondo la tesi proposta nel documento. "L'IMO fissa dei limiti e se una nave li supera non avrà i certificati per poter navigare. L'approccio europeo, invece, è diverso e basato sul principio del 'Chi inquina, paga'. Per capire quanto questo tipo di approccio sia distorsivo del mercato, abbiamo calcolato che una flotta tradizionale, che normalmente tocca i porti europei, quando la direttiva ETS sarà a pieno regime, subirà un aggravio sul prezzo del combustibile del 50%. Un aumento talmente consistente da poter indurre le compagnie a spostare le rotte dall'Europa all'Asia, dove non dovrebbero pagare nulla. Per questo bisogna arrivare ad avere un approccio uniforme a livello internazionale, sotto l'egida dell'IMO, in modo tale che tutto il mondo

marittimo possa avere delle regole del gioco uguali per tutti”, ha spiegato in proposito



Cogliolo.

E sulla questione si è soffermata anche Mariella Amoretti, Presidente pro tempore di Confitarma, la quale ha rimarcato: “Siamo preoccupati per la sopravvivenza delle nostre rotte e dei nostri porti, perché l’applicazione dell’ETS alla sola regione europea è distorsiva della concorrenza e può portare a cambiamenti a nostro sfavore. La categoria più penalizzata sarà senz’altro quella dei ro-ro, perché c’è il rischio che le tratte si spostino dal mare alla terra. Ma anche il trasporto di prodotti chimici non è immune da questo pericolo e, anzi, anche in Nord Europa c’è il timore di un passaggio su gomma, che rappresenterebbe un netto peggioramento di quelle che sono le emissioni anche nella zona del Mare del Nord e del Mar Baltico, ovvero le aree da cui sono partite le prime innovazioni per la tutela ambientale”. Proseguendo nel suo intervento - da remoto - l’Amministratore Delegato del Gruppo Amoretti Armatori ha voluto poi porre l’accento sull’impegno degli armatori nel campo della sostenibilità: “Non abbiamo mai smesso di migliorare le nostre navi e lo abbiamo fatto a nostre spese. Ora ci auguriamo che questa tassa che andremo a pagare ci venga restituita in gran parte per permetterci di efficientare e investire su nuove navi dotate delle migliori tecnologie allo studio, che però non saranno disponibili da domani. Necessario, da questo punto di vista, è il fattore tempo. Bisognerà, infatti, dotare tutti i porti delle infrastrutture per rifornire le navi con i nuovi carburanti e dovremo avere le risorse e la possibilità per addestrare gli equipaggi all’utilizzo di questi nuovi prodotti. Che si parli di metanolo, di ammoniac o di idrogeno. Quindi abbiamo davanti una grande sfida, ma noi armatori non abbiamo mai avuto paura delle sfide”.

Anche il numero uno di Assarmatori, Stefano Messina, in sostanza, ha espresso gli stessi concetti di Amoretti su ETS e decarbonizzazione dello shipping, ma lo ha fatto seguendo quella che è diventata la nuova strategia comunicativa dell’associazione (pragmatica e meno barricadera con l’entrata in vigore ormai prossima, dal prossimo gennaio, della direttiva) sul tema. “Abbiamo superato la fase del piangerci addosso. Ora dobbiamo pensare soltanto a come spendere bene i soldi. a terra e a bordo, e fare in modo che i fondi vengano destinati a favore degli investimenti”. “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 - ha proseguito Messina - 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".



Analizzando poi la parte dello studio relativa alle soluzioni tecnologiche per favorire il processo di decarbonizzazione dello shipping - sia già disponibili sia guardando al futuro prossimo con orizzonte il 2050 - dal documento sono emerse alcune evidenze interessanti, che hanno sollecitato diverse riflessioni sia di Salerno che di d'Amico. Innanzitutto nel rapporto viene sottolineato che, al momento, seppure a un costo non trascurabile, l'unica alternativa reale ai carburanti tradizionali è rappresentata dai biofuel. Essi, infatti, si adattano a tutte le tipologie di navi e, in più, consentirebbero anche al naviglio esistente di diminuire l'impronta carbonica, senza la necessità di particolari opere di *refitting*. La criticità legata all'utilizzo di questi combustibili, però, è legata allo schema normativo e certificativo, che è ancora estremamente complesso, variegato e lontano da un'armonizzazione a livello internazionale.

Un altro strumento già collaudato che - con investimenti mirati relativi al suo trasferimento da terra a bordo e alla creazione di una efficiente catena logistica che sia in grado di supportarne i benefici - può aiutare il settore, è quello della *carbon capture*, unica tecnologia in grado di rendere i carburanti fossili compatibili con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica a breve termine. E la stessa CO2 catturata, come evidenziato nel report, potrebbe essere un importante input per produrre quei combustibili sintetici per i quali è necessaria una forte componente di generazione di energia a terra. Inoltre, in questo caso guardando più al 2050 si potrebbero produrre *e-fuel* sfruttando, oltre alle fonti rinnovabili, le potenzialità dell'energia nucleare, pur dovendo fare i conti con il fattore 'accettazione sociale'.

“Quello del trasporto marittimo è il settore più hard-to-abate insieme a quello aereo, perché si consuma energia lontano da dove la si può recuperare. Quindi il mondo dello shipping, in particolare, è legato a tutti quelli che sono gli sviluppi tecnologici a terra e che saranno poi applicabili a bordo. Oggi per decarbonizzare abbiamo a disposizione abbastanza poco. Ci sono i biocarburanti, anche se in quantità non molto elevate, c'è poi la possibilità di utilizzare il metano, che non ha emissioni di ossido di zolfo e di particolato. Un'altra soluzione che può essere efficace in questo momento, anche se ci sarebbero da risolvere alcuni problemi, è quella di usare reattori modulari piccoli a bordo delle navi (Small Modular Reactor). L'energia nucleare non sarebbe una novità, infatti abbiamo le rompighiaccio che operano nel Mar Glaciale Artico già da decenni”, ha esordito Salerno, aggiungendo: “Parlando di idrogeno e ammoniaca, queste non sono opzioni per l'immediato. L'idrogeno, infatti, è difficilissimo da trasportare e per l'ammoniaca, che è altamente tossica, non sono stati risolti i problemi legati alla sicurezza”. “Quello che è certo - ha concluso il Presidente e Amministratore Delegato di RINA - è che non esiste una unica soluzione per lo shipping, ma ce ne sono diverse, che hanno bisogno ognuna dei suoi tempi, a seconda dei segmenti”.

La prima considerazione di d'Amico, invece, è partita da questo assunto: “Decarbonizzare lo shipping, che è responsabile di circa il 3% delle emissioni nette globali, costa, in termini di energia verde, quanto sostituire tutte le centrali a carbone esistenti nel mondo, con la differenza che queste ultime emettono il 16% della CO2 mondiale. Sarebbe bene riflettere su dove si va puntare la lente d'ingrandimento”. “È sorprendente che, notizia di questi giorni, diversi carrier molto importanti hanno deciso di convertire i loro ordini di navi a metanolo in unità a LNG, perché il metanolo non è pronto - ha proseguito il numero uno dei Giovani Armatori di Confitarma - Concorde, dunque, con quanto emerso dallo studio e cioè sul fatto che ogni soluzione ha bisogno del suo tempo”.