

# Federlogistica: il Mar Mediterraneo si alzerà di 80 centimetri alla fine del secolo, serve un piano per i porti

di Fausta Chiesa

L'appello del presidente Luigi Merlo durante una conferenza dell'Ispi sul trasporto marittimo. La sfida della decarbonizzazione. Nicola De Blasio: idrogeno e ammoniaca combustibili del futuro. Rivellini (Bei): investimenti improcrastinabili



Ascolta l'articolo

8 min



**NEW**

**«Il Mediterraneo è il mare che sta risentendo maggiormente degli effetti del cambiamento climatico. Da qui al 2100 si stima che il livello potrebbe alzarsi di 80-90 centimetri a causa dello scioglimento dei ghiacciai e del calore che ne fa dilatare il volume: serve un piano di adattamento». L'allarme, lanciato da Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrasperto, che cita un dato dell'Enea - unico ente italiano presente nel**

progetto Ue CoCliCo (Coastal Climate Core Services) che mira a fornire le mappe di inondazione da risalita del livello del mare per tutta l'area del Mediterraneo - **è risuonato a Milano a Palazzo Clerici, sede dell'Ispi, dove il 27 maggio si è svolta la conferenza «Dove va la logistica? Sfide per i Paesi G7 (e oltre)»**, aperta da Carlo Secchi, vice-presidente dell'Ispi, dove è stato presentato il nuovo report Ispi-McKinsey «Logistics in Transition. Exploring Geopolitical, Economic, and Technological Trends» curato da Secchi con Alessandro Gili, Research Fellow dell'Istituto.

## Merlo (Federlogistica): serve un piano di adattamento

La data è indicativa, ma secondo l'Enea è certo che intorno a fine secolo o poco dopo è praticamente certo che il Mediterraneo si sarà alzato di circa 60 centimetri. Perderemo centinaia di chilometri di costa. E le infrastrutture dovranno essere adeguate. **«Dovremo rafforzare le banchine - spiega Merlo, che è anche direttore dei Rapporti Istituzionali per l'Italia del gruppo Msc - dotarci di rimorchiatori e metodi di ormeggio più potenti delle navi perché dovremo mettere in conto anche fenomeni estremi come le trombe d'aria»**. Merlo segnala anche un effetto indiretto: il materiale creato dai fenomeni alluvionali finisce il mare con la conseguente elevazione dei fondali che pone un tema di dragaggi. «A oggi - dichiara Merlo - non c'è un piano. Se ne comincia a discutere all'interno del ministero per la Protezione civile e all'interno della Presidenza del Consiglio dei ministri è nata la Struttura di missione per le politiche del mare. Altro tema è l'erosione della costa. A oggi l'unica legge regionale è quella della Puglia. Ripeto, **manca un piano e dobbiamo correre»**.

## La decarbonizzazione del trasporto marittimo

Il trasporto marittimo a livello europeo rappresenta dal 3 al 4% delle emissioni totali di anidride carbonica secondo dati di Bruxelles ovvero oltre 124 milioni di tonnellate di CO2 nel 2021. Nel 2022 il traffico marittimo internazionale è stato responsabile di circa il 2% delle emissioni globali. Le navi coprono oltre l'80% del commercio mondiale e le attese di crescita sono positive. Bruxelles ha lanciato l'iniziativa **FuelEU Maritime, in base alla quale le navi di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate che fanno scalo nei porti europei dal 2025 devono ridurre progressivamente le emissioni di gas serra fino al net zero al 2050**. Come fare? Quali soluzioni esistono? E a quali costi?

## De Blasio (Belfer Center): elettrico opzione preferita

«Finora - spiega Nicola De Blasio, Senior Fellow leading Harvard Kennedy School Belfer Center, intervenuto alla conferenza di Ispi sulla tematica geopolitica e transizioni - anche nel trasporto marittimo l'elettrificazione è stata l'opzione preferita. Navi alimentate a batteria stanno già sostituendo il gasolio marittimo nelle brevi distanze. Ma l'elettrificazione completa rimane problematica a causa dei volumi cargo che gli operatori perderebbero nella lunga distanza. Le navi cargo che attraversano gli oceani avrebbero bisogno di troppe batterie». Altro combustibile possibile è l'idrogeno verde.

## Idrogeno e ammoniaca

«Oggi- prosegue De Blasio - **l'idrogeno pulito è due o tre volte più costoso di quello prodotto da combustibili fossili**. Sebbene, recentemente, i costi di produzione siano

aumentati in modo significativo spinti da maggiori costi di capitale, materiali e manodopera, **si prevede che scenderanno a 2,5-4 dollari per chilogrammo entro il 2030 rispetto ai 4,5-6,5 dollari attuali**». Secondo l'esperto, combustibili a basse emissioni di carbonio e ad alta densità energetica quali l'idrogeno e l'ammoniaca (molecola prodotta a partire dall'idrogeno) svolgeranno un ruolo chiave nel futuro del settore. «A parità di contenuto energetico - spiega l'esperto in innovazione delle tecnologie energetiche e transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio - mentre le batterie richiedono 64 volte più volume del diesel, l'idrogeno e l'ammoniaca ne richiedono rispettivamente solo otto e tre volte di più. Nel trasporto marittimo l'ammoniaca potrebbe essere preferita all'idrogeno».

## Infrastrutture, 1.100 stazioni di rifornimento di idrogeno

Dal punto di vista infrastrutturale, il numero e la distribuzione delle stazioni di rifornimento dà una chiara idea della sfida. **A fronte ai quasi tre milioni di punti di ricarica per batterie - in base a dati forniti da De Blasio - a livello globale sono operative solo 1.100 stazioni di rifornimento di idrogeno**. La maggior parte si trova in Asia. Cina (351), Corea del Sud (258) e Giappone (167) sono i più grandi mercati con quasi 800 stazioni, seguiti da Europa con circa 250 stazioni e Stati Uniti con 70. «Questi numeri - sostiene De Blasio - potrebbero crescere significativamente se gli ambiziosi obiettivi annunciati da diversi Paesi venissero rispettati. A costi, però, significativamente maggiori rispetto ai punti di ricarica elettrici. **Costruire una stazione di servizio a idrogeno costa infatti dai 1,5 a 2 milioni di dollari rispetto agli 85 mila-250 mila dollari di un punto di ricarica ultraveloce** da 150-350 kW. Nonostante queste sfide, la pipeline di progetti a livello globale sta crescendo rapidamente: a fine 2023 più di 1.400 progetti erano stati annunciati, equivalenti a 570 miliardi di dollari con Europa, Cina e Nord America in testa nella corsa all'idrogeno».

## Messina (AssoArmatori): attenzione a costi e sicurezza

Chi finanzia la transizione del trasporto marittimo in Europa? «Una parte i consumatori, visto che **il costo della CO2 sta già finendo nei biglietti dei traghetti come supplemento ambientale dopo che da gennaio di quest'anno il settore marittimo è entrato nell'Emission Trading System**», ha fatto notare durante la tavola rotonda **«Stress test per il sistema logistico» il presidente di AssoArmatori Stefano Messina**, che ha anche sottolineato la difficoltà degli armatori a gestire combustibili così infiammabili come l'idrogeno e l'ammoniaca in ottica di sicurezza a bordo delle navi. L'istituto finanziario deputato a finanziare la transizione in Europa è la Banca europea degli investimenti.

## Rivellini (Bei): «Investimenti improcrastinabili»

**«La transizione ecologica del settore - ha dichiarato Matteo Rivellini, capodivisione della Bei per l'area Balcani occidentali e Turchia, durante il convegno a Milano - richiede investimenti improcrastinabili** per ridurre le emissioni di CO2, contribuire alle ambizioni di decarbonizzazione europee e globali e rispondere alle esigenze degli operatori economici interessati a catene di approvvigionamento climate-friendly. Rinnovo delle flotte, combustibili alternativi per la propulsione, intermodalità portuale, infrastrutturazione ed elettrificazione ferroviaria sono solo alcune delle priorità. La Bei assieme agli strumenti finanziari europei è pronta a fare la sua parte per sostenere questi investimenti nel solco della propria politica di credito per il settore dei trasporti e la Climate Bank Roadmap».