

Costa Crociere, nel 2030 la prima nave a zero emissioni

Il vp Maltese: "Stiamo studiando il progetto. Ma gli investimenti green vanno sostenuti da un'infrastruttura adeguata"

30/11/2020

Genova - "Quest'anno sono state molte le navi che per effetto del coronavirus sono rimaste ferme in porto. Ecco, grazie alle nuove norme sul sulphur cap è stato possibile avere le navi ferme in modalità green" così spiega al Forum del Meditelegraph l'ammiraglio Carlone, ricordando che dal 2020 sono in vigore le norme Imo che limitano lo zolfo nei fumi delle navi.

"Da gennaio - conferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - abbiamo ridotto di sette volte le emissioni di zolfo. In 10 anni noi armatori a livello globale abbiamo ridotto in termini assoluti del 20% le emissioni a livello globale, con un incremento di traffico del 50%. L'obiettivo al 2050 prevede un recupero di efficienza del 75% per le navi. Il Gnl non basta, servirà uno studio sui nuovi carburanti che siano in grado di portare il settore a zero emissioni". L'Imo - ricorda Mattioli - ha avviato un fondo da cinque miliardi di dollari per la ricerca e lo sviluppo per la decarbonizzazione del settore: "Abbiamo poco tempo, per fare però un salto importante almeno quanto fu il passaggio dalla vela al vapore".

"Io credo che l'armamento italiano abbia sempre anticipato la normativa, quando si è trattato di sensibilità ambientale - dice Stefano Messina, presidente di Assarmatori -. Molte delle navi che entreranno in servizio in questo periodo, probabilmente saranno operative ancora nel 2040-2050: ci sono soluzioni promettenti, l'idrogeno sarà la chiave di volta di tutto il percorso, ma sarà operativo su larga scala solo un domani. Oggi la soluzione è il Gnl, ma serve una rete di approvvigionamento coerente, e siamo in ritardo: le unità a metano nel mondo sono già 400". **La svolta verde**, per le crociere è una necessità: "Nel 2014 avevamo ordinato cinque navi Gnl: la nostra è una scelta di mercato, i nostri consumatori non vogliono essere associati a prodotti che non sentono ambientalmente sostenibili" spiega Beniamino Maltese, vice presidente di Costa Crociere. La compagnia sta anche valutando "la mobilità green

per le escursioni a terra", ma soprattutto "nel 2030 avremo la prima nave a zero emissioni. Spegnerà i motori e andrà con le batterie elettriche quando entrerà nei fiordi norvegesi, spegnerà i motori quando attacherà, e opererà in modalità cold ironing, per ripartire di nuovo senza emissioni. E' un progetto su cui stiamo lavorando e che finalizzeremo nel prossimo anno e mezzo, abbiamo un disegno quasi pronto ma per vederla abbiamo bisogno di cinque o sei anni. Del resto i primi fare rifornimento per Gnl siamo stati noi in Italia. Però serve un'infrastruttura, sono d'accordo con Messina: l'investimento verde non è marketing, è una necessità che però non ha un ritorno immediato per le aziende, per questo dobbiamo essere messi nelle condizioni di poter operare".

Maltese (Costa Crociere): "Tra 5 o 6 anni la prima nave a zero emissioni"

30 Nov, 2020

Beniamino Maltese, vice presidente esecutivo Costa Crociere: "Il Covid fa rischedulare leggermente le operazioni, ma il trend è chiaro: arrivare al 2030 alla prima nave senza emissioni".

GENOVA - Il Covid non ha rallentato gli obiettivi ambientali sanciti dall'IMO e dalla Commissione Europea in ambito armatoriale, lo hanno specificato i presidenti delle associazioni di rappresentanza degli armatori: Mario Mattioli, Confitarma e Stefano Messina Assarmatori, insieme a Beniamino Maltese, vice presidente esecutivo di Costa Crociere, intervenuti al settimo Forum del MediTelegraph.

Sebbene quello armatoriale sia definito come settore dove le emissioni sono hard to abete, ha specificato **Mario Mattioli**, il settore guarda agli obiettivi prefissati per il 2030 e il 2050 che prevede l'abbattimento del 50% di quello che si emetteva nel 2008. Tuttavia non sarà possibile raggiungere gli obiettivi del 2050 solo attraverso l'LNG ma sarà necessario andare verso i carburanti a zero emissioni, come l'idrogeno. Stiamo lavorando sul fondo di Ricerca e Sviluppo sui combustibili alternativi, che sarà alimentato con finanziamenti delle compagnie di navigazione di tutto il mondo, per circa 5 miliardi di dollari in un periodo di 10 anni, per accelerare la ricerca e lo sviluppo a sostegno della sua decarbonizzazione. Non abbiamo tempo lunghi, l'interesse si deve pertanto concentrare sulle strade possibili entro i tempi prefissati.

Stefano Messina, sottolineando l'importanza di essere al Tavolo da co-protagonisti nell'evoluzione green del settore "la tecnologia si evolve ci sono soluzioni promettenti, **l'idrogeno sarà la chiave di volta, ma ci vorranno parecchi anni prima che diventi operativo sul trasporto a larga scala**" - ha specificato Messina - oggi pertanto è il GNL il combustibile di transizione "ci sono oltre 400 navi alimentate a GNL. Ma è importante dotare la rete di un approvvigionamento coerente, la rete in Italia è indietro bisogna accelerare".

Beniamino Maltese ha specificato che il gruppo già nel 2014 ha fatto un'importante operazione verso il GNL, con un ordine **di 5 navi a gas naturale liquefatto**. Da considerare inoltre che a breve i consumatori nel mercato non vorranno essere associati a prodotti non green e se una azienda vuole stare sul mercato dovrà sempre più essere adeguata a questa svolta importante. **"Nel 2023 porteremo la metà dei passeggeri su navi a LNG"** - "stiamo andando avanti con un progetto importante per avere rifornimenti di bio-carburanti" estraendo carburante da discariche organiche" che converte l'impatto dell'LNG. L'altro punto su cui la compagnia lavora è la mobilità green sul territorio.

"Il Covid fa rischedulare leggermente le operazioni, ma il trend è chiaro: arrivare al 2030 alla prima nave senza emissioni" - "tra poco avremo la prima nave con batterie che spengerà i motori tradizionali un'ora prima di entrare nei Fiordi norvegesi, attraccherà senza emissioni il cold ironing e ripartirà senza emissioni".

Maltese ha affrontato il **tema del deficit infrastrutturale legato al rifornimento di LNG nel nostro paese**, il primo rifornimento per una nave a LNG è avvenuto il 26 ottobre in Italia. Deficit che rischiamo di pagare molto a livello di competitività pertanto è necessaria una rete

infrastrutturale legata all'LNG e portuale che permetta di operare in maniera economica ed efficiente.

A quando le navi a emissioni zero? "Credo sulla strada giusta, considerando che i tempi della nave da crociera sono lunghi, sono necessari due anni di disegno e due anni di progettazione per le nuove navi" - sarà pertanto ragionevole pensare ad "un arco di 5 o 6 anni".

Ansa

Costa Crociere:Maltese, nel 2030 prima nave a emissioni zero

Mattioni: in 10 anni ridotte emissioni 20% con traffico a +50%

30 novembre, 19:07



"Nel 2030 avremo la prima nave a zero emissioni. Spegnerà i motori e andrà con le batterie elettriche quando entrerà nei fiordi norvegesi, spegnerà i motori quando attraccherà, e opererà in modalità cold ironing, per ripartire di nuovo senza emissioni". Lo ha annunciato il vicepresidente di Costa Crociere, Beniamino Maltese intervenendo al settimo Forum dello Shipping organizzato da The Meditegraph. "E' un progetto su cui stiamo lavorando e che finalizzeremo nel prossimo anno e mezzo: il disegno è quasi pronto, ma per vederla abbiamo bisogno di cinque o sei anni" ha precisato dopo aver spiegato che la compagnia genovese ha già abbracciato da tempo la svolta "green" dell'armamento: "Nel 2014 avevamo già ordinato cinque navi a Gnl".

Le emissioni delle navi intanto dal primo gennaio, quando è entrato in vigore l'obbligo di utilizzare combustibili con tenore di zolfo non superiore allo 0,50%, sono diminuite. Per la precisione "Da gennaio abbiamo ridotto di sette volte le emissioni di zolfo - ha ricordato il presidente di Confitarma Mario Mattioli -. In 10 anni noi armatori, a livello globale, abbiamo ridotto in termini assoluti del 20% le emissioni, con un incremento di traffico del 50%".

L'ammiraglio Nicola Carlone, comandante della Capitaneria di Genova sottolinea: "Quest'anno sono state molte le navi che per effetto del coronavirus sono rimaste ferme in porto. Grazie alle nuove norme sul sulphur cap è stato possibile avere le navi ferme in modalità green". Per Stefano Messina, presidente di Assarmatori "L'armamento italiano ha sempre anticipato le normative, quando si è trattato di sensibilità ambientale". E se il futuro della propulsione navale potrebbe essere l'idrogeno Oggi la soluzione è il gas liquefatto, ma serve una rete di approvvigionamento coerente, e siamo in ritardo: le unità a metano nel mondo sono già 400". (ANSA).

Recovery Oceans, urgente un piano a tutela dell'ecosistema marino



MAREVIVO ONLUS

Ci eravamo promessi che dopo la pandemia tutto sarebbe stato diverso. Che ne saremmo usciti migliori, a partire dal rapporto con l'ambiente che ci circonda. Per settimane, mentre eravamo costretti nelle nostre case, abbiamo letto e visto immagini di una natura che in tutto il globo si riprendeva i suoi spazi, di cieli e fiumi più limpidi, di delfini, balene, caprioli e lupi che hanno cominciato a ripopolare zone divenute per loro inaccessibili a causa dell'eccessiva antropizzazione.

Per questo risulta davvero una grande delusione constatare di quanto le previsioni relative al Recovery Fund Italia (Next Generation UE) risultino ancora troppo timide e poco ambiziose rispetto alla transizione energetica promessa in Europa per fronteggiare l'aumento del surriscaldamento globale entro +1.5°C e i conseguenti impatti sul pianeta, misura necessaria e non più prorogabile.

PUBBLICITÀ

A questo proposito l'associazione Fridays For Future Italia ha individuato sette proposte imprescindibili per un Recovery Fund che sia davvero all'insegna della tutela ambientale: i punti proposti vanno dai finanziamenti alle rinnovabili (l'attuale piano infatti non esclude dall'accesso alle sovvenzioni quelle aziende che ancora investono in combustibili fossili), a una transizione a un modello agricolo sostenibile, che superi gli obiettivi dell'attuale PAC (la Politica Agricola Comune europea).

E il mare? La ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli intervenendo all'assemblea in streaming di Assarmatori il 26 novembre scorso ha detto: "Come ministero e come ministro riteniamo il settore marittimo assolutamente strategico per il rilancio dell'economia anche e soprattutto dopo questa grande e dolorosa pandemia e riteniamo di averlo dimostrato con i fatti".

Ma l'accesso ai benefici generati dal mare solleva interrogativi sui rischi per gli ecosistemi dovuti alle molteplici attività messe in atto, e l'occasione offerta dalla crisi dovuta alla pandemia ha la potenzialità di innescare una trasformazione nei nostri sistemi di produzione e consumo in cui l'ambiente sia posto come riferimento primario per una riflessione strategica.

Le Nazioni Unite hanno dichiarato il 2021 – 2030 Decennio delle Scienze del Mare per lo Sviluppo Sostenibile e tra i risultati da conseguire c'è un Oceano pulito, sano e utilizzato in modo sostenibile, ma le nostre Istituzioni sono ancora lontane da questi obiettivi.

L'Italia avrebbe tutte le carte in regola e gli strumenti adatti per attuare un vero piano a tutela dell'ecosistema marino, ma restiamo impigliati in meccanismi burocratici farraginosi, che ci impediscono di andare avanti e ci fanno perdere tempo quando il tempo, in un simile contesto, è proprio quello che ci manca: ne sono un esempio, fra gli altri, la legge "Salva mare", che a due anni dalla sua proposta è ancora in fase di stallo e in attesa di essere approvata in Senato, o la miope opposizione all'istituzione di Aree Marine Protette la cui funzione è universalmente riconosciuta a livello scientifico, politico ma anche economico e sociale.

Non avremo mai un vaccino contro gli effetti della crisi climatica, ma abbiamo già una terapia: una terapia fatta di tutela degli oceani, energia rinnovabile, abbandono delle fonti fossili, mobilità sostenibile, un sistema agroalimentare che punti davvero alla sostenibilità: sta solo a noi – tramite i nostri governi – decidere come e quando cominciare a somministrarla.