
ASSARMATORI - INTERVISTA AL PRESIDENTE STEFANO MESSINA

L'intervista

Quale ruolo potrà svolgere l'idrogeno, nel percorso di decarbonizzazione del trasporto marittimo?

Nel campo navale l'idrogeno giocherà un ruolo fondamentale, molto probabilmente non puro come fuel da adoperare a bordo, ma sicuramente a più alto livello come buffer delle energie rinnovabili, fondamentali per la realizzazione di una effettiva decarbonizzazione, ma soprattutto come componente primario nella derivazione di altri fuel come l'ammoniaca ed i combustibili di sintesi. Nel frattempo lo shipping dovrà continuare a percorrere tutte le strade possibili verso l'obiettivo della decarbonizzazione del proprio settore. Allo stato attuale le scelte possibili non sono numerose – per usare un eufemismo - e si scontrano sia con l'indisponibilità di fuel alternativi che con i lunghi tempi di rinnovo delle flotte. A breve termine, ed in attesa di un'“economia dell'idrogeno” in linea con le effettive esigenze della nostra società e di cui beneficerà anche il nostro settore, l'utilizzo di ciò che è disponibile - come il GNL e bio-fuel - è l'unica percorribile per sposare la traiettoria di decarbonizzazione tracciata da IMO ed EU per il trasporto navale.



Dall'H₂ rinnovabile è possibile ricavare fuel a basse o nulle emissioni di CO₂, come l'ammoniaca e metano-green, che secondo molti analisti potranno diventare i combustibili più adatti per le navi, nell'ottica di una drastica riduzione del loro impatto ambientale. Gli armatori stanno studiando queste possibili soluzioni? E come sarà possibile individuare le più efficaci?

Queste soluzioni sono certamente allo studio perché questi combustibili - come ad esempio l'e-methanol - sono climaticamente neutri. Il loro grande vantaggio, in particolare dell'e-methanol, che è liquido a temperatura ambiente e che presenta una buona densità energetica (circa la metà degli attuali fuel fossili), è quello che possono essere utilizzati dai motori a combustione interna, preservando in tal modo l'ingente patrimonio tecnologico ed industriale della motoristica navale. Anche dal punto di vista infrastrutturale questi fuel

presentano l'indubbio lato positivo di avere un'alta compatibilità con le attuali infrastrutture di stoccaggio e trasporto, che in alcuni casi possono essere adoperate senza modifiche ed in altri con modifiche non sostanziali. Da questo ragionamento deriva anche l'individuazione della soluzione più efficace, ovvero quella che riuscirà a coniugare fattibilità tecnologica, sostenibilità ambientale ed economica.

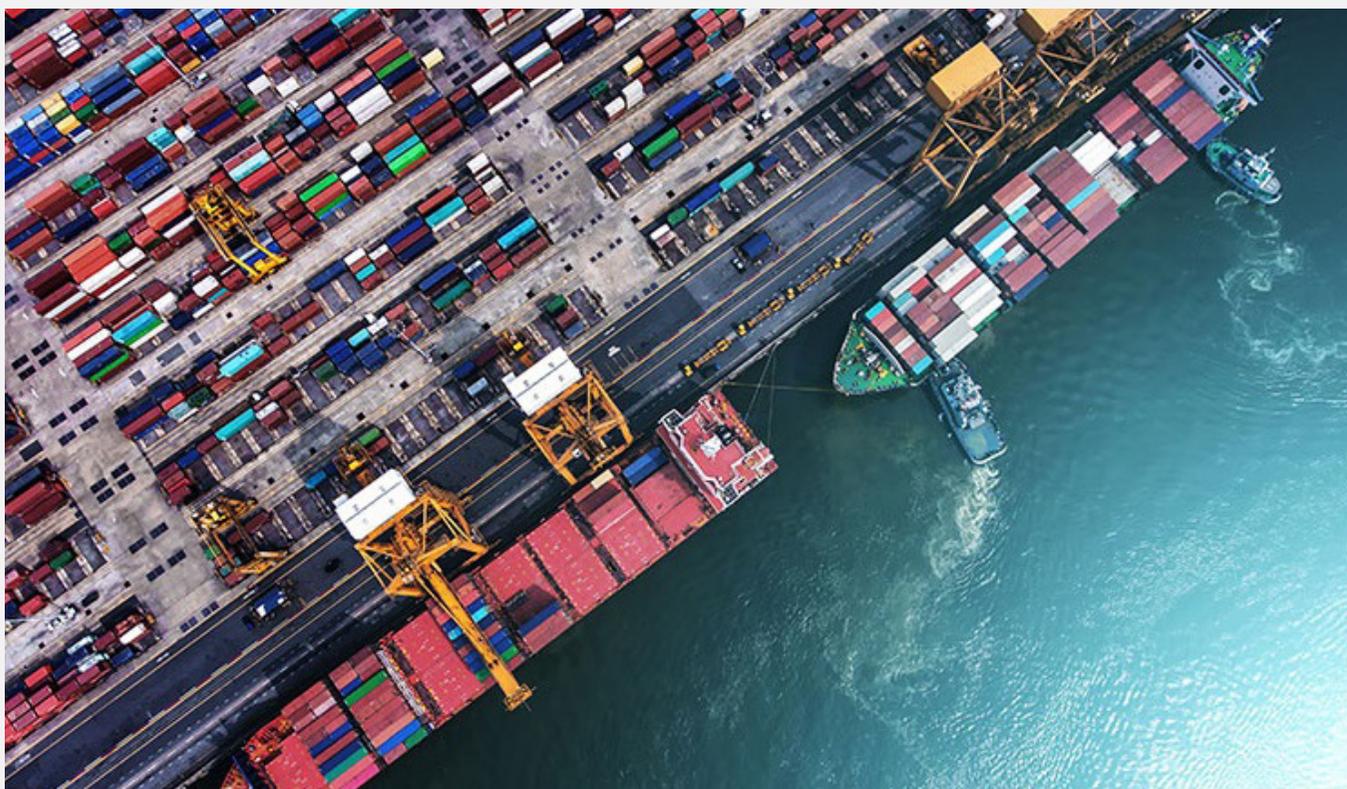
Quale può essere, in questo percorso, il ruolo di un'associazione come Assarmatori? State interloquendo con il Governo italiano e con le istituzioni europee su questi temi?

Il nostro ruolo è proprio quello di interloquire e collaborare regolarmente sia con le istituzioni italiane sia con quelle comunitarie, cosa che stiamo facendo. Un aspetto fondamentale ma spesso trascurato, infatti,

quando si parla di idrogeno e dei suoi derivati ma più in generale di tutti i carburanti alternativi, è quello relativo alla burocrazia. Gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione devono infatti confrontarsi con l'esistenza di barriere di natura tecnologica, produttiva, infrastrutturale ed economica, spesso interdipendenti tra di loro, che devono essere evidentemente superate al più presto. A queste barriere inoltre bisogna aggiungere una quinta, appunto quella normativa, che spesso si è rivelata più ardua da rimuovere rispetto alle altre. L'armamento, ne sono certo, si farà trovare pronto al momento opportuno, come è sempre accaduto in passato, per sfruttare tutte le possibilità percorribili per la decarbonizzazione del trasporto marittimo. Occorre però essere messi nelle condizioni di cogliere queste opportunità, anche dal punto di vista normativo: per questo l'interloquazione con le istituzioni è fondamentale.

Quanto sarà importante agevolare la creazione di un'infrastruttura per lo stoccaggio e la distribuzione di questi fuel, al fine di consentirne l'effettiva diffusione su larga scala?

Diciamo che questo è forse il nodo maggiore; il tema non è da sottovalutare, particolarmente in Italia. Infatti tutti abbiamo presenti le difficoltà che ha incontrato e che tuttora incontra la realizzazione della rete small-scale per la distribuzione del gas naturale liquefatto nei porti. La sindrome "NIMBY" (Not In My Back Yard) è uno degli ostacoli più difficili da superare quando si passa dalla pianificazione di un'opera alla sua effettiva realizzazione, soprattutto se si tratta di infrastrutture che possono potenzialmente avere qualche impatto sia sull'ambiente che sulla sicurezza. Eppure, realizzare queste infrastrutture risulta fondamentale, anche per soddisfare le stringenti regole comunitarie e internazionali in materia, a partire dal pacchetto Fit for 55 dell'UE e dal Carbon Intensity Indicator dell'IMO. Sarebbe assurdo penalizzare l'armatore qualora la nave fosse pronta a ricevere questi fuel ma non potesse farlo per mancanza, indisponibilità o mal funzionamento dell'infrastruttura di terra.



L'Italia come si sta muovendo su questi temi, a vostro parere?

Siamo in ritardo, pur non essendo gli unici. E lo siamo anche dal punto di vista della produzione: risulta infatti evidente la necessità di avere un'industria in grado di produrre in modo sostenibile i fuel carbon-neutral o zero-carbon nelle quantità necessarie alla decarbonizzazione dell'industria dello shipping. Ad esempio, per arrivare all'idrogeno verde occorre che l'energia elettrica necessaria per l'elettrolisi dell'acqua, tramite la quale si ottiene l'idrogeno, sia prodotta senza alcuna emissione di anidride carbonica, quindi attraverso parchi eolici o solari, impianti idroelettrici o di sfruttamento delle maree, quindi attraverso energie rinnovabili, oppure attraverso l'energia nucleare. Questo semplice esempio relativo all'idrogeno rende conto della complessità del tema in discussione e può essere replicato, con le dovute differenze, anche per molti degli altri combustibili alternativi emergenti. La combinazione delle barriere tecnologiche – scelta del fuel – e produttive – produzione del fuel – dà origine al classico dilemma dell'uovo e della gallina che ci fa supporre che non ci sarà un definitivo orientamento da parte dello shipping circa la scelta del fuel fino a quando non si avrà certezza sulla sua disponibilità, ma che allo stesso tempo non ci sarà una sufficiente produzione da parte dell'industria di terra fino a quando non ci sarà una richiesta sufficiente del fuel stesso. Questo stato di cose può evidentemente rallentare il processo, che però può essere accelerato da incentivi che favoriscano l'incontro di domanda e offerta; questi, tuttavia, hanno insito il rischio di favorire delle scelte tecniche che potrebbero rivelarsi sbagliate nel lungo periodo. Per questo, il nostro settore reclama la neutralità tecnologica delle scelte politiche che verranno messe in campo per favorire il processo di decarbonizzazione.

Lo shipping è un'industria globale per natura, e spesso diverse associazioni di categoria hanno messo in guardia sul rischio che una regolamentazione ambientale europea troppo restrittiva possa in qualche modo danneggiare la competitività delle aziende marittime del Vecchio Continente, rispetto a quelle di altre aree



del mondo deve ci sono meno vincoli: questo rischio esiste anche in materia di impiego di idrogeno e fuel derivati in ambito marittimo? E come si può tentare di evitarlo, pur non rinunciando agli obiettivi di decarbonizzazione?

Il rischio esiste ed è inutile negarlo, l'Europa si è data obiettivi altamente sfidanti. Obiettivi che sono condivisibili in linea di principio ma che, come sottolineiamo da tempo, sono intempestivi, cioè declinati con tempistiche irrealistiche e in diversi casi anche controproducenti proprio dal punto di vista ambientale. Auspichiamo quindi che le norme in materia vengano decise a livello internazionale e quindi valgano per tutti gli attori della filiera, a prescindere dai porti scalati e dai servizi effettuati. Anche queste regole, tuttavia, devono essere scritte con senso pratico, guardando in faccia la realtà e senza

farsi prendere da una frenesia ambientalista che, appunto, porterebbe ad un'eterogenesi dei fini. Prendiamo un caso concreto. Una delle poche azioni correttive efficaci per far rientrare una nave da una classe bassa verso le classi superiori, ragionando in termini di CII dell'IMO, è la riduzione della velocità. Detto che non sempre questa è possibile, pena l'impossibilità di mantenere il servizio (si pensi ai traghetti di linea), la riduzione di velocità comporta allo stesso tempo la riduzione della quantità di merce trasportata nell'unità di tempo. Questo significa che, su una certa linea di traffico che abbia necessità di una specifica quantità di trasporto, ci potrebbe essere una riduzione della velocità di una nave ma l'immissione di un'altra unità sulla stessa linea di traffico. Dal punto di vista ambientale questo è un controsenso, perché le emissioni che ne deriverebbero ben difficilmente sarebbero inferiori.