

# I nuovi confini della sostenibilità

## Il mare e la transizione energetica: cambiare rotta per non cambiare gli obiettivi. Grandi navi e nautica

Dal 2024 in avanti entreranno in vigore norme e regole sempre più stringenti in tema di abbattimento dei livelli di inquinamento prodotto da navi. L'agenda, già fitta e corposa di per sé, è stata predisposta da tempo con il suo corollario di sigle e scadenze. Il pianeta mare e l'industria ad esso collegata è stato il filo conduttore del 7° *Shipowners & Shipbuildings Forum* svoltosi lo scorso 6 giugno a Palazzo San Giorgio, storica sede dell'Autorità portuale di Genova.

L'evento organizzato dal quotidiano *IL SECOLO XIX* e dalle testate marittime dello stesso gruppo editoriale (GEDI) *The Meditegraph*, *TTM* e *L'Avvisatore Marittimo*, ha richiamato il pubblico delle grandi occasioni che ha gremito la prestigiosa Sala delle Compere.

Dopo i saluti introduttivi di **Luca Ubaldeschi**, direttore de *IL SECOLO XIX*, e di **Marco Bucci**, sindaco di Genova, ha parlato il presidente **Paolo Emilio Signorini** confermando che l'Authority del capoluogo ligure punta a rendere il porto autosufficiente per il 60% grazie alle rinnovabili. Nel frattempo, entro la fine di giugno, inizieranno le opere di palificazione per il fondale della nuova Diga foranea.

La prima sessione dei lavori intitolata "Progettare oggi la nave di domani" è stata moderata da **Simone Gallotti**, giornalista de *IL SECOLO XIX* ed **Enrico Paglia**, research manager di *Banchero Costa* ed ha visto la partecipazione di **Cesare d'Amico**, Ad del gruppo d'Amico International, **Stefano Messina**, presidente di *Assarmatori*, **Davide Triacca**, sustainability director di *Costa Crociere*, **Ignazio Messina**, Ad di *Ignazio Messina & C.*, **Dario Bocchetti**, Head of Energy Saving del gruppo *Grimaldi*.

Con i carbon credits previsti dalla normativa europea, il costo del carburante a carico dei noleggiatori si stima che aumenterà del 53% secondo Enrico Paglia. «E' un costo enorme decarbonizzare lo shipping che è responsabile del 3% delle emissioni, ma sarà un'impresa complicata, vista l'attuale mancanza di tecnologie mature», ha continuato Paglia prima di introdurre i relatori della sessione. Previsione, questa, condivisa da Ignazio Messina, amministratore delegato della compagnia omonima: «Si parla ancora troppo poco della catena di approvvigionamento dei nuovi combustibili. Ci sono alcune navi che viaggiano a metanolo, ma si tratta di un combustibile che ha metà della capacità termica dei carburanti tradizionali. La mancanza di una catena logistica di approvvigionamento penalizza la flessibilità dei servizi. Tutti questi disagi dovremmo ribaltarli sul mercato, ma in una situazione di debolezza come quella attuale diventa difficile fare tout court questa operazione. Il potere contrattuale tra all'altro cambia se di fronte si ha un noleggiatore, uno spedizioniere, un trader o una grande industria»

**Davide Triacca**, Sustainability Director della *Costa Crociere*, ha parlato dell'esperimento di rifornimento delle navi alimentate

**The shipping industry was the focus of the 7th Shipowners & Shipbuildings Forum held on 6th June in Genoa.**

The event was organised by the newspaper *IL SECOLO XIX* and the maritime magazines *The Meditegraph*, *TTM* and *L'Avvisatore Marittimo*. The first session entitled 'Designing tomorrow's ship today' was chaired by Enrico Paglia, research manager at *Banchero Costa*, and saw the participation of Cesare d'Amico, CEO of d'Amico group, Stefano Messina, president of *Assarmatori*, Davide Triacca, sustainability director of *Costa Crociere*, Ignazio Messina, CEO of *Ignazio Messina & C.*, and Dario Bocchetti, Head of Energy Saving *Grimaldi* group. Topic of the second session entitled 'The pleasure craft industry and made in Italy as an example of green deal' was discussed by Barbara Amerio, CEO of the *Permare* group, Silvio Angori, CEO of *Pininfarina*, Guido Penco, technical development director of *Baglietto*, and marine biologist Antonio Di Natale.



col gas naturale liquefatto (Gnl) effettuato dalla compagnia alla Spezia circa due anni fa: «Dal punto di vista pratico, per le compagnie crocieristiche è necessario lavorare sull'operatività della nave, la gestione degli ospiti e sulla necessità di utilizzare nuovi carburanti». Certamente metanolo e ammoniaca vanno discussi nell'ottica progettuale degli spazi delle navi, inoltre va riorganizzata l'intera filiera di riferimento. Per quanto riguarda il biogas c'è una domanda fortissima ma servono investimenti per creare le condizioni di un sistema di approvvigionamento in grado di rispondere alle esigenze delle compagnie armatrici. Secondo Stefano Messina, presidente di *Assarmatori*, «dall'uscita del regolamento **Fit for 55** sono passati due anni ma sembrano siano passati 15. Nelle prime bozze del regolamento non c'era attenzione, per esempio, ai collegamenti marittimi minori. Andare da Ischia a Napoli, il costo sarebbe passato da 1,5 euro a cinque. Ma grazie alla nostra presenza in Europa, sia a livello di associazione, ma soprattutto politico, stiamo riuscendo in parte a limitare il problema. Teniamo conto che per la presidenza dell'Imo c'è una candi-

datura finlandese, e sta cominciando il semestre di presidenza europeo sotto la Spagna»

Come dire, due Paesi con interessi contrastanti. «Ecco perché dobbiamo essere presenti a tutti i tavoli internazionali, per tutelare le esigenze e specificità del nostro armamento» ha proseguito Stefano Messina

Per **Dario Bocchetti**, Head of Energy Saving del gruppo *Grimaldi* «non è corretto dire, come si afferma da più parti, che l'armamento non vuole adeguarsi alle normative ambientali. «Anzi - ha spiegato Bocchetti - noi abbiamo l'ambizione di raddoppiare gli obiettivi green posti a livello internazionale. La mia opinione è però che oggi c'è un rischio di sovrapposizione della legge europea con quella internazionale, penso servirebbe un unico riferimento per tutti. Noi come compagnia stiamo investendo sull'e-

## NUOVI CONFINI DELLA SOSTENIBILITÀ

IL MARE È LA TRANSIZIONE ENERGETICA: CAMBIARE ROTTA PER NON CAMBIARE GLI OBIETTIVI



Sopra: da sinistra Fabio Pozzo, Guido Penco, Antonio Di Natale, Silvio Angori e Barbara Amerio. Di lato: I partecipanti della prima sessione, da sinistra Enrico Paglia, Simone Gallotti, Dario Bocchetti, Cesare d'Amico, Ignazio Messina, Davide Triacca e Stefano Messina

lettrico, sulla tecnologia delle batterie, mancando appunto la rete di approvvigionamento e la disponibilità di carburanti alternativi. Nonostante questo le nostre navi per il trasporto di auto sono già pronte per la motorizzazione a ammoniacca. L'obiettivo a livello di flotta è la riduzione del 50% delle emissioni»

Ancora d'Amico ha affermato che i biofuel sono la migliore soluzione transitoria, più di metanolo o ammoniacca per questioni di produzione e distribuzione, ma la soluzione definitiva ancora non c'è ancora. Gli armatori stanno facendo grandi investimenti e propone il confronto con il mondo dell'auto, ricordando che negli ultimi 20 anni gli unici mezzi di trasporto che sono riusciti a ridurre le emissioni sono state le navi, non le auto, non gli aerei. «E questo - ha concluso d'Amico - non solo per le tecnologie, ma anche per il nostro impegno come armatori». Altro nervo scoperto legato alla transizione green nel settore navale è il tema dei porti: «Le navi - ha posto il quesito Stefano Messina - si stanno attrezzando, e i porti? Io credo in una gestione centralizzata dei porti»

«Globalmente - ha sottolineato Triacca - 14 porti al mondo sono attrezzati per il cold ironing, noi con la nostra flotta siamo pronti per il 65%. Perché si realizzi il cold ironing servono mix energetici sostenibili, perché l'aumento di richiesta energia sarebbe fortissimo. E poi serve una tariffa: può anche essere maggiorata, ma se questa serve a pagare una mix energetico bilanciato che rischia di alimentare magari più energia a carbone per fare il cold ironing allora il gioco non vale la candela»

L'auspicio del rappresentante di Costa Crociere è quello di avviare un adeguato processo di pianificazione per mettere ordine nel sistema portuale. Il Cii (Carbon intensity indicator, l'indice che misura l'efficienza delle navi in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>) secondo Ignazio Messina mostra alcune incongruenze «in quanto cominceremo a costruire le navi in base all'efficienza energetica, non alla velocità. Il Cii conta il tempo di sosta delle navi, come elemento di penalizzazione e per quanto riguarda il cold ironing, noi abbiamo le navi attrezzate da 14 anni, ma non abbiamo mai trovato le prese in alcun porto» Oggi - ha commentato in chiusura di sessione Bocchetti - siamo comunque ancora in una fase di valutazione. La nostra strategia è diversificare la tecnologia a seconda della tipologia di nave. A livello normativo serve però anche uniformità politica. Non è possibile che nel Nord Europa i termovalorizzatori

siano per esempio accettati, nel caso di Copenaghen, e in Italia si facciano le battaglie contro». Sul tappeto rimane, tuttavia, l'interrogativo intorno al quale ruota la sfida green dello shipping, cioè chi pagherà i costi. Gli indizi puntano sulle merci ed, in ultima battuta sui consumatori. In questo senso, gli armatori rivendicano gli ingenti investimenti effettuati negli ultimi anni per le nuove costruzioni "eco friendly" e l'ammodernamento delle navi in esercizio. «Noi - ha spiegato d'Amico - abbiamo investito 1,3 miliardi in navi green e refitting. Il nostro merito è quello di aver investito nel momento giusto, abbiamo venduto tutte le navi con più di 10 anni, e oggi abbiamo tutte unità che consumano il 30% della media e continuiamo a investire. Anche su aspetti marginali, come ad esempio l'introduzione di luci a led con un investimento di 15 mila euro a nave»

La seconda sessione sul tema «*La nautica e il made in Italy come esempio di green deal*» moderata da Fabio Pozzo è stata preceduta dall'intervento istituzionale del Presidente della Regione **Giovanni Toti** e dalle relazioni tecniche presentate da **Nicolò Faggioni** (DBA Pro) sull'esperienze fin qui maturate dalla società sul cold ironing e **Lorenzo Pellerano** (Studio legale Camera Verneti) su Shipping e sanzioni.

Le soluzioni green della nautica sono state discusse da **Barbara Amerio**, ad del gruppo Permarmare, **Silvio Angori**, ad di Pininfarina, **Guido Penco**, direttore sviluppo tecnico di Baglietto e il biologo marino **Antonio Di Natale**. La nautica rappresenta lo 0,66% delle emissioni globali. «Il nostro settore presenta vantaggi e svantaggi - ha detto Guido Penco - uno dei vantaggi è che lavoriamo sicuramente su potenze minori. Nel settore marittimo abbiamo motori che possono andare già interamente a biodiesel. Certamente si sta procedendo verso una direzione migliore. Nella nautica c'è un tema di sostenibilità ambientale, accettazione delle nuove tecnologie. «E' un cambiamento verso cui stiamo andando incontro" ha detto Silvio Angori «Il tema è il mare: ridurre consumi, ma anche diffondere una cultura per poter navigare in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente» ha sottolineato Barbara Amerio.

Antonio Di Natale, biologo marino, ha invitato a riflettere sui dati dell'Imo: «Bisogna tenere conto della pesca per esempio. Il problema della nautica non è tanto la costruzione, quanto il movimento delle barche. Il tema riguarda specie gli ancoraggi, più ancora dei porticcioli. Gran parte della distruzione degli ambienti marini, penso alle praterie di posidonia nel Mediterraneo, è dovuta ad armatori che non fanno attenzione a dove calano l'ancora quando sono in rada. E poi il tema del rumore, che impatta sulle attività dei cetacei»

Sul versante delle motorizzazioni nel comparto nautico Amerio punta sull'alimentazione a idrogeno. «Sarà l'obiettivo finale. Per arrivarci però dovremo prima lavorare sull'ibrido e nel frattempo siamo entrati in un consorzio che fa ricerca sull'idrogeno. La prima barca a idrogeno sarà pronta non prima di 10-15 anni, anche prima il modello ibrido, che servirà soprattutto per proteggere le coste da inquinamento e rumore».

Angori ha spiegato l'importanza del design: «Se una cosa è bella viene comprata, ed è sostenibile socialmente. Ecco perché è importante anche il design nella sostenibilità: la Toyota Prius è in produzione da 20 anni, è un'auto ibrida che unisce tutte le caratteristiche di sostenibilità, ma per il suo aspetto non ha mai avuto grande successo. E lo stesso accade per le imbarcazioni. Il design nella nautica è un fattore distintivo, anche per lo sviluppo della propulsione con energia elettrica»

Concludendo, lo shipping sta facendo un grande sforzo, ma non tutto il settore della navigazione marittima segue il medesimo sforzo. Ci sono discrepanze normative tra aree geografiche, e difficoltà a fare delle sintesi. Per quanto riguarda le nuove tecnologie non devono essere pensate solo per l'ambiente, ma c'è anche la sicurezza della nave e degli equipaggi.

Il Forum si è concluso con l'intervento di **Giuseppe Zagaria**, technical director, Italy Marine del Rina imperniato sugli aggiornamenti delle normative inerenti le emissioni e delle potenziali tecnologie di abbattimento delle emissioni. #

A cura di Angelo Marletta