



## Verso il trasporto marittimo a impatto zero: la rivoluzione green

**A settembre il settore marittimo si riunirà a SMM 2022 per discutere gli argomenti chiave. La domanda fondamentale è: come può il trasporto marittimo raggiungere rapidamente la neutralità climatica? Il principale evento internazionale del comparto marittimo unisce il know-how di esperti della scienza, della navigazione, della costruzione navale e dell'industria delle forniture**

Per decenni l'umanità ha emesso più CO2 e altri gas serra di quanti gli oceani del mondo possano assorbire. Di conseguenza, gli oceani si stanno riscaldando e stanno diventando più acidi. Gli ecosistemi sono in pericolo e stiamo perdendo le basi stesse della nostra sopravvivenza.

“La nostra missione di proteggere l'oceano deve essere grande quanto la nostra responsabilità condivisa. L'Europa può dare un enorme contributo, come potenza marittima. Ma solo insieme possiamo rafforzare la protezione e lasciare che i nostri oceani brulichino di nuovo di vita”, ha affermato la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen in occasione del “One Ocean Summit”.

Il trasporto marittimo ha una parte significativa della responsabilità del nostro clima: la flotta mondiale - circa 60.000 navi che trasportano il 90% del volume del commercio globale - genera oltre il 2% delle emissioni globali di CO2. L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) mira a realizzare operazioni a impatto climatico zero entro il 2100. Il settore stesso è più ambizioso: l'industria marittima vuole essere a impatto zero entro il 2050.

SMM aiuta a raggiungere questo obiettivo: dal 6 al 9 settembre 2022 la comunità marittima si riunirà ad Amburgo. I partecipanti da tutto il mondo potranno conoscere le nuove tendenze e innovazioni, in particolare nei settori della protezione del clima e delle tecnologie di propulsione alternativa. Al gmec, il congresso globale sull'ambiente marittimo, i leader del settore in cinque panel di discussione condivideranno approfondimenti.

L'attuale dibattito ruota attorno al potenziale dei combustibili alternativi, ha affermato Claus Ulrich Selbach, Direttore di Business Unit presso la Fiera di Amburgo. "Quali innovazioni sono disponibili in questo segmento e qual è lo stato attuale della ricerca? Le parti interessate del settore potranno ottenere informazioni aggiornate su queste domande a gmec, visitando gli stand fieristici e, per la prima volta, alle "Transition Stages" dove i fornitori presenteranno i loro concetti e visioni".

### **Combustibili sintetici**

"Le batterie da sole non possono risolvere il problema energetico", sottolinea Uwe Lauber, CEO di MAN Energy Solutions SE: "Per alimentare elettricamente una grande nave portacontainer ci vorrebbe una batteria delle dimensioni della nave stessa. Il proprietario non sarebbe in grado di trasportare alcun container. E la nave sarebbe troppo pesante per galleggiare. Non c'è modo di evitare i motori a combustione. Ma la buona notizia è che oggi l'industria può costruire motori in grado di bruciare combustibili privi di emissioni".

IMO sostiene questi sforzi del settore delle forniture: "Senza dubbio", ha affermato il segretario generale di IMO, Kitack Lim, "il raggiungimento delle ambizioni di decarbonizzazione nel settore marittimo dipenderà da una transizione graduale verso combustibili marini alternativi a basso o zero emissioni di carbonio". IMO sta lavorando alla creazione di un quadro giuridico globale per accelerare questo processo".

### **Un obiettivo, tante soluzioni**

GNL, metanolo, idrogeno: solo una nave su nove attualmente in ordine sarà dotata di un sistema di propulsione in grado di funzionare con combustibili alternativi. La società di classificazione DNV non prevede che l'ambiente del carburante cambierà radicalmente fino all'anno cruciale 2050. Metanolo, ammoniaca e idrogeno sono le soluzioni preferite. Ma nessuno sa quale carburante alla fine dominerà. Una situazione difficile, soprattutto per chi si muove in anticipo. "La questione del carburante è la decisione più difficile e importante che i nostri clienti dovranno prendere in questo decennio", ha affermato Torgeir Sterri, vicepresidente senior di DNV. "Questo è il motivo per cui abbiamo creato linee guida per trovare il percorso che si adatta alle loro operazioni e attività".

"Nel frattempo, il settore marittimo può imparare molto da altri mezzi di trasporto", afferma Elisabeth Munck af Rosenschöld, Global Sustainability Manager di IKEA. Il colosso svedese del mobile ha iniziato a noleggiare navi lo scorso anno. Al gmec Rosenschöld spiegherà le motivazioni di questo investimento nel settore marittimo.

### **E' una questione economica**

Rispondere alla domanda sul carburante non richiede solo coraggio, ma anche ingenti investimenti. Klaus Schmidberger della KfW Bank esaminerà l'argomento dal punto di vista di un economista. Sottolinea che gli investimenti necessari sono enormi e che ciò di cui le parti interessate hanno bisogno è una solida base per la pianificazione. Una tipica nave da carico ha una durata di vita da 20 a 25 anni, dice. Gli armatori che intendono aderire alla green revolution entro il 2050 devono investire oggi. "I costi

sono solo una faccia della medaglia; l'altra è la responsabilità di fermare il cambiamento climatico. L'industria sta facendo abbastanza per decarbonizzare?" Una domanda che sarà in discussione quando esperti come Sönke Diesener dell'organizzazione ambientale Nabu incontreranno leader del settore come il CEO di BIMCO, Lars Robert Pedersen. E ci sono molte altre questioni che meritano di essere discusse: ad esempio, il capo delle comunicazioni di AIDA Cruises Hansjörg Kunze può immaginare di installare celle a combustibile a idrogeno a bordo delle navi da crociera? E come potrebbe Thomas Wiese, Director Strategy & Innovation di Siemens Energy Marine, implementare un tale concetto? Queste sono solo due delle tante domande a cui risponderà gmec.

*La tavola rotonda sarà aperta al pubblico. La conferenza si svolgerà il 7 settembre 2022 durante SMM.*