

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Fincantieri anticipa l'obiettivo emissioni zero: "Nel 2027 primi test con fuel cell a idrogeno"

Nicola Capuzzo · Sunday, October 13th, 2024

In occasione della Giornata della sostenibilità promossa dal Ditne, Distretto tecnologico nazionale sull'energia, che si è svolto nell'ambito della ventesima edizione dello Snim, Saloni Nautici di Puglia, alcune delle più grandi aziende nazionali si sono ritrovate allo stesso tavolo per dibattere del futuro della transizione energetica in ambito marittimo. Al centro della discussione Wave 2 the future di Fincantieri, un progetto Ipce (Importanti progetti di interesse comune europeo) per la realizzazione di un sistema di propulsione ibrido.

Di questo argomento SHIPPING ITALY ha parlato con la responsabile del progetto, Caterina Cobino, che racconta: "Wave 2 the future rientra tra le tante iniziative che il cantiere sta prendendo in ambito decarbonizzazione e ha diversi obiettivi: realizzare navi operative da crociera che possono alimentarsi parzialmente a idrogeno; sviluppare la tecnologia per impiegarlo attraverso la nostra società Isotta Fraschini Motori sviluppando sistemi di fuel cell adatti all'uso marino, progettare motori alternativi che utilizzino idrogeno e realizzare un sistema propulsivo con un ciclo combinato alimentato a idrogeno, sempre per applicazioni marittime. È un sistema costituito da turbine a gas e a vapore: le turbine a gas hanno bisogno di combustibile, l'idrogeno, mentre la turbina a vapore serve a recuperare il calore e quindi ad aumentare l'efficienza. Mentre il ciclo combinato è alimentato al 100% dall'idrogeno, le navi sono invece ibride, hanno sia un sistema di alimentazione tradizionale sia a idrogeno, una scelta dovuta a problemi di spazio: ne servirebbe troppo per produrre l'intera potenza."

### Come affrontate una delle criticità dell'idrogeno, la rete distributiva?

"Noi costruiamo le navi che poi i nostri armatori utilizzeranno e contribuiamo a creare la domanda di idrogeno, di conseguenza siamo un elemento all'interno di un ecosistema che sarà stimolato a produrlo e distribuirlo".

### A che punto siete rispetto all'obiettivo emissioni zero entro il 2050?

"Il sistema ibrido genererà tra il 20 e il 40% dell'energia che la nave richiede, questa percentuale è ciò che ci porta a realizzare gli obiettivi del 2035 ben prima del previsto. L'obiettivo di Fincantieri è più ambizioso: la Commissione Europea ha stabilito il 2050 come obiettivo per il net zero, bene Fincantieri intende avere il progetto pronto già nel 2035, anticipando i tempi. Sebbene sia un

progetto sperimentale, con tutte le incertezze del caso, la prima nave a idrogeno è prevista per il 2027, navigante”.

### **Questa soluzione sarà applicabile anche al mondo del diporto?**

“Fincantieri integra la tecnologia delle fuel cell nelle navi, questa integrazione comporta una marinizzazione, cioè rendere gli equipaggiamenti adatti all’applicazione marittima e certificarli. Oggi non ci sono ancora le normative, ma quando arriveranno il progetto è scalabile a piacere e sarà solo una questione di spazi, pesi e potenze. Noi abbiamo già in mare la nave sperimentale Zeus, la prima alimentata a idrogeno con una tecnologia che deriva direttamente dai sommergibili. Ha una potenza di 140 kW, mentre le navi di cui parlavamo prima arrivano a 6 megawatt di potenza, quindi la soluzione è scalabile sia verso l’alto che verso il basso e non solo, il progetto sarà applicabile anche al mondo delle navi cargo, che poi sono le più numerose e inquinanti”.

Marco Golinelli, cco di Isotta Fraschini Motori racconta invece lo sviluppo delle fuel cell ‘made in Bari’: “Crediamo nel mix tecnologico che stiamo affrontando con diverse soluzioni. La prima è una nuova piattaforma propulsiva, interamente sviluppata da Isotta Fraschini, che avrà una maggiore efficienza, minori consumi e la possibilità di utilizzare combustibili diversi, dal gasolio all’Hvo, dal metanolo all’idrogeno. Una piattaforma quindi per motori policombustibili.

L’altro elemento sono le fuel cell con moduli da 500 kW a 3 MW e che realizziamo nello storico stabilimento di Bari. È un progetto sviluppato ovviamente insieme alla nostra casa madre, si tratta di applicazioni che intendiamo realizzare sulle navi in un tempo sufficientemente veloce di installazione. Lo ritengo un elemento importante in questo momento storico in cui si parla sempre più spesso di efficientamento, utilizzo di combustibili alternativi e riduzione delle emissioni in un percorso di decarbonizzazione che deve coinvolgere tutti gli attori dei vari settori industriali. Isotta Fraschini è specializzata in applicazioni estremamente sofisticate e vogliamo portare la nostra capacità ingegneristica in tutte le applicazioni a mare e a terra, e i combustibili alternativi sono uno dei percorsi che riteniamo utili a frequentare. La piattaforma garantirà anche la possibilità di retrofit e siamo consapevoli, lo ripeto, che è il mix di soluzioni che ci salverà, non esiste la ‘pallottola d’argento’.”

Infine il presidente di Saloni Nautici di Puglia, Giuseppe Meo, colui che ha fortemente creduto nella mission del salone come ‘speaking platform’ per il futuro della nautica, ha spiegato. “Il nostro obiettivo è stimolare una discussione sul territorio rispetto al ruolo che la Puglia può ritagliarsi nel contesto nautico, siamo in una posizione geografica importante e abbiamo le competenze. I nostri progetti per la sostenibilità sono finanziati in maniera importante da parte della Comunità Europea, come il Puglia Green Hydrogen Valley, selezionato per un finanziamento Ipcei (Importanti progetti di interesse comune europeo) per la produzione di idrogeno verde. Ci sono tutte le caratteristiche perché la Puglia possa avere un ruolo importante in questo scenario e lo Snim è una vetrina nella quale cerchiamo di discutere di questi temi per preparare un programma durante l’anno che possa portare al raggiungimento dei risultati. L’evento continua a crescere, quest’anno superiamo le 300 imbarcazioni in esposizione, abbiamo 170 espositori e circa 25mila appassionati che seguono la manifestazione. Abbiamo aree industriali affacciate direttamente sul mare e che possono essere utilizzate per la produzione e aziende pronte a investire risorse importanti, circa 50 milioni di euro, per la produzione di yacht a vela, a motore e catamarani. Presenteremo un piano industriale con l’idea di costruire un Polo nautico e realizzare anche una Scuola dei mestieri nautici perché si possa imparare a verniciare, laminare, lavorare il legno. È una richiesta trasversale, sono tante le aziende che hanno bisogno di competenze specifiche. Per la

sostenibilità stiamo lavorando con la Regione all'elettrificazione dei porti per consentire a tutti di fruire delle nostre aree marine protette in assoluta sicurezza. La Puglia si sta muovendo con largo anticipo e in maniera molto importante”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Sunday, October 13th, 2024 at 1:00 pm and is filed under [Cantieri](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.