

Marittima

SHIPPING

Navi ecologiche per gli armatori

Raoul De Forcade > pagina 12

Shipping. Gli imprenditori italiani sono in linea con l'Unione europea per abbattere le emissioni di CO2

Gli armatori chiedono navi green

Necessario un quadro internazionale con regole uguali per tutti

IL TREND

D'Amico: inevitabile ordinare imbarcazioni ecologiche, le chiedono i noleggiatori e le comprano anche gli speculatori per rivenderle

Raoul de Forcade

■ Gli armatori italiani puntano decisamente sulle navi ecologiche ma chiedono un quadro regolatorio internazionale ben definito, che stabilisca norme certe per tutti. Altrimenti si corre il rischio di una concorrenza sleale da parte di Paesi che accettano ancora navi di vecchia generazione.

La battaglia per l'ambiente dell'armamento italiano, in linea con quella dell'Ue, si concretizza con la decisione di Confitarma di istituire un gruppo di lavoro espressamente dedicato alle tematiche ambientali. Gruppo alla cui guida siede Lorenzo Maticena (ai vertici di Caronte & Tourist).

A seguito dei regolamenti Imo (*International maritime organization*) adottati nel 2011, le navi costruite nel 2025 dovranno essere almeno il 30% più efficienti rispetto a quelle costruite negli anni 2000. E con l'introduzione di ulteriori misure tecniche e operative si prevede che lo shipping sarà in grado di ridurre le emissioni di CO2 per tonnellata/chilometro del 50% entro il 2050, rispetto al 2007. Inoltre, secondo l'Imo Green house studio, il totale delle emissioni di CO2 prodotte dallo shipping mondiale si è ridotto del 10%, tra 2007 e 2012, a fronte di un aumento del commercio marittimo mondiale del 14%.

Salvatore d'Amico è *fleet director* della compagnia omonima, che sta puntando da tempo sulle eco-ship: «L'emissioni di CO2 nell'atmosfera - afferma - sono direttamente correlate ai consumi della nave. Meno si consuma, quindi, e più si tutela l'ambiente». Le navi con progetti eco, ricorda d'Amico,

«sono iniziate a partire dal 2012, con modifiche degli scafi, l'uso di particolari pitture, il cambio di diametro delle eliche e così via». D'Amico fa poi qualche esempio: «Una tanker Mr (45-52 mila tonnellate di portata, ndr) con progetto del 2003 consuma 32 tonnellate di carburante al giorno. Lo stesso tipo di unità, progettata nel 2012, ne consuma 21. Nei carichi secchi, una panamax (74-80 mila tonnellate, ndr) progetto 2002, consuma dalle 32 alle 34 tonnellate al giorno. Il medesimo tipo di unità, progettata nel 2012, è scesa a 26 tonnellate». Insomma, conclude d'Amico, «è ormai inevitabile comprare navi eco: così le chiedono sempre più noleggiatori e anche chi specula vuole navi più avanzate per rivenderle bene». In ogni caso, l'industria armatoriale è consapevole che ulteriori miglioramenti sono ancora possibili.

«In generale - afferma Maticena - gli armatori sono portati a ordinare eco-ship anche perché l'Ue concede finanza agevolata, attraverso la Bei, a chi fa quel tipo di investimento. In generale il mondo navale inquina poco per tonnellata trasportata e le emissioni di CO2 del trasporto marittimo rappresentano solo il 2,2% delle emissioni globali. È vero però che il quasi il 90% delle merci è portato su nave e quindi il peso di una maggiore efficienza del settore è notevole. In questo momento, peraltro, l'interesse della Ue ad avere flotte eco coincide con quello degli armatori. Per ottenere i giusti risultati, però, ci vogliono regole certe, con un quadro normativo che favorisca l'utilizzo di navi green e scoraggi l'uso di quelle non green. Non basta dare incentivi se poi si lasciano navigare unità non eco. Chiuso, dal cinese al norvegese, per indicare un Paese vicino ma non Ue, deve essere *compliant* con le regole in questione. Altrimenti si rischia di far scomparire le flotte comunitarie

in favore di navi meno costose ma più inquinanti». Per Maticena è giusta la tecnica adottata sulla propulsione Lng (gas naturale liquefatto), dall'Ue, «che ha fatto pressione sull'Imo costringendola a scrivere le regole».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE NORME

Obiettivo ambiente

■ A seguito dei regolamenti dell'*International maritime organization* adottati nel 2011, le navi costruite nel 2025 dovranno essere almeno il 30% più efficienti rispetto a quelle costruite negli anni 2000. E con l'introduzione di ulteriori misure tecniche e operative si prevede che lo shipping sarà in grado di ridurre le emissioni di CO2 per tonnellata/chilometro del 50% entro il 2050, rispetto al 2007. Inoltre, secondo l'Imo Green house studio, il totale delle emissioni di CO2 prodotte dallo shipping mondiale si è ridotto del 10%, tra 2007 e 2012, a fronte di un aumento del commercio marittimo mondiale del 14%. In ogni caso, le emissioni di CO2 del trasporto marittimo sono solo il 2,2% delle emissioni globali.

