

ECONOMIA&MARITTIMO

LA GIO
FTSE M
FTSE IT
EURO/
DOW JO
NASDAQ

La compagnia di Aponte stima un maxi taglio della capacità sulle rotte: colpa della riduzione di velocità delle portacontainer. Nel mondo le nuove regole avranno effetto su oltre 500 navi. Il colosso di Ginevra: «Noi pronti ad aggiungere altre unità»

I dubbi di Msc sulle norme green «Impatto sul 10% della flotta globale»

IL CASO

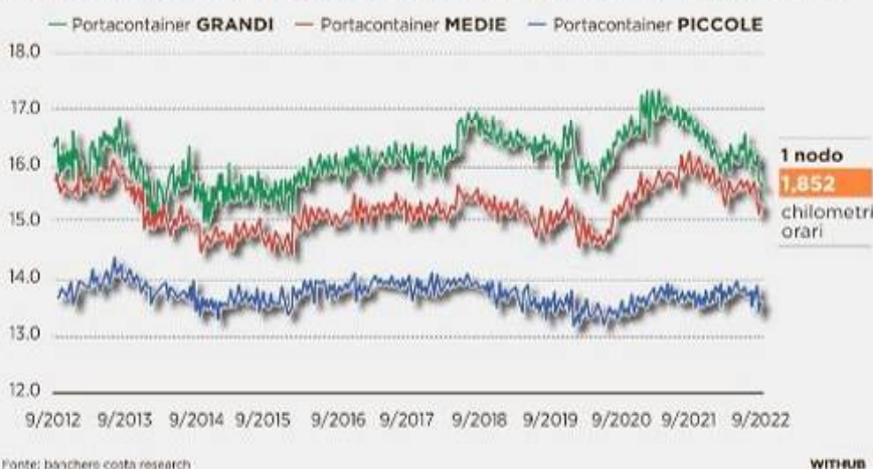
Alberto Quarati / BENOVA

Circa 500 navi, tra il 7 e il 10% della flotta globale delle portacontainer, non potranno operare sul libero mercato, ma dovranno essere impiegate unicamente per soddisfare gli standard ambientali internazionali che scatteranno dal 1 gennaio 2023: per gli armatori, corrisponderebbe a un taglio della flotta.

La stima è della Msc, prima compagnia di navigazione al mondo. Il motivo è semplice: per inquinare meno, le navi dovranno rallentare, e quindi per garantire la stessa regolarità nelle consegne, gli armatori dovranno mettere più navi sullo stesso servizio, tagliando navi e stiva dove servirebbe veramente.

Sul tema delle nuove norme, il sasso nello stagno lo aveva lanciato l'amministratore delegato di Gnv, Matteo Catani, parlando la scorsa settimana al Forum della Confratrasporto. Ora a entrare nel dibattito è proprio la capogruppo di Gnv, la Msc, armatore numero uno al mondo. La compagnia ha incaricato il portavoce Giles Broom di illustrare la posizione sul tema. E in effetti, in relazione al nuovo indice di intensità di carbonio (Cii) che dovrà misurare l'inquinamento

La velocità media delle portacontainer negli ultimi 10 anni



Fonte: banchero costa research

WITHUB

prodotto dalle navi, e che è stato disposto dall'Onu attraverso l'Organizzazione marittima internazionale, cioè il massimo organo normativo per l'industria del trasporto marittimo, Broom dice che si che Msc «supporta il regolamento ed è pronta a ottemperare in toto alle misure», ma fa notare anche che «nel breve termine non sono disponibili su scala industriale carburanti che garantiscano zero emissioni. Lavoriamo sull'efficienza energetica delle navi, sul disegno dei loro scafi, e aggiornando le unità più vecchie. Ma pure spingendo al massimo queste misure, non sarà possibile raggiungere i nuovi standard senza un

nuovo programma di ottimizzazione del servizio, che include aspetti come la riduzione della velocità delle navi e quindi l'aggiunta di unità addizionali nei servizi».

I servizi sono le varie rotte che le compagnie offrono per trasportare i container, e sono organizzati in un modo che ricorda un po' le linee degli autobus "circolari": tante navi che una dopo l'altra, a rotazione e con tempistiche cadenzate, si fermano nei vari porti previsti dal servizio. Se le navi rallentano per consumare e inquinare di meno (tecnica del resto già in voga da un decennio, complice il rincaro dei carburanti) allora per rispettare le caden-

ze dei servizi bisognerà aggiungerne qualcuna per ogni rotazione. Aggiungi e aggiungi, per Msc l'attuale «7-10% della flotta globale sarà assorbito solo per ottemperare alla nuova normativa ambientale». Secondo il governo degli Stati Uniti, a fine 2021 la flotta delle navi portacontainer nel mondo era di 5.587 unità. Il 10% sarebbero 559 navi circa, poco meno dell'intera flotta di Cma Cgm, terzo operatore mondiale del settore (Msc ne ha 708).

Un altro fattore che sicuramente potrà aiutare, spiegano dalla Msc, «un'ottimizzazione delle toccate in porto just in time»: si tratta di un tema molto

dibattuto oggi nella logistica, figlio del grande ingorgo provocato dalle chiusure forzate in Cina per effetto della pandemia. Nei fatti, si tratterebbe di pianificare la catena degli approvvigionamenti all'industria e ai consumi sulla base delle richieste del momento, piuttosto che sull'organizzazione di scorte a magazzino - ma si tratta appunto di una sfida titanica.

Per Msc quindi «il metodo di

L'allarme: «Il sistema penalizza anche chi deve fare lunghi stop in banchina»

calcolo sulle emissioni andrebbe rivisto» dice Broom. Msc propone dei parametri «che premiano le navi più produttive, valutando ad esempio sulla quantità di carico trasportato, piuttosto che misurazioni teoriche che non sono direttamente collegate con l'attività di trasporto della nave».

Il sistema, come già evidenziato da Assarmatori, penalizza anche le navi che stanno a lungo ferme nei porti. «Stando così le cose - conclude Broom - questa metodologia potrebbe portare a situazioni in cui il rating ambientale di una nave potrebbe peggiorare semplicemente perché fa soste lunghe».