

Con norme ambientali troppo rigide Bruxelles penalizza gli armatori europei

I rappresentanti del settore, durante un convegno organizzato da Il Secolo XIX - The MediTelegraph, mettono in luce le problematiche di un sistema che fissa obiettivi senza pensare agli strumenti per raggiungerli, e danneggia così la competitività delle imprese

di Francesco Bottino

Genova - Per decarbonizzare i trasporti marittimi, attualmente, le possibilità – peraltro non alternative ma complementari – sono due: da un lato il cold ironing e dall'altro i fuel alternativi e green. Strade che tuttavia, allo stato attuale, sono difficilmente percorribili e che pongono armatori e gestori di navi in una posizione piuttosto complicata, dovendo rispettare normative ambientali sempre più stringenti senza avere a disposizione gli strumenti adeguati per poterlo fare.

Una sorta di stallo, che non dipende dalla volontà delle imprese ma, molto più spesso, da una visione miope o ideologica (o

entrambe) del legislatore, i cui contorni sono emersi chiaramente nel corso del convegno 'I nuovi confini della sostenibilità / Il mare e la transizione energetica: cambiare rotta per non cambiare gli obiettivi', organizzato a Genova da Il Secolo XIX/ The MediTelegraph.

Moderati da Enrico Paglia, research manager della broker-house genovese Banchemo Costa, che ha fornito una panoramica del complesso e mutevole quadro normativo sia a livello di IMO che di Unione Europea, i rappresentanti di alcune delle principali shipping company nazionali hanno da una lato ribadito con forza l'impegno, di energie e di risorse, profuso dall'armamento nella riduzione dell'impatto ambientale delle proprie > 22



> 21

attività, e dall'altro l'incoerenza che spesso si manifesta tra obiettivi fissati dalle istituzioni e possibilità concreta di raggiungere quelli stessi target quando da un tavolo di studio si deve 'scendere' in banchina o in sala macchine. Con un'ulteriore aggravante quando la regola è emanata da Bruxelles e quindi impatta soltanto lo shipping europeo, ovvero quella di danneggiare la competitività internazionale degli armatori del Vecchio Continente rispetto ai concorrenti che a quelle stesse limitazioni non sono obbligati a sottostare.

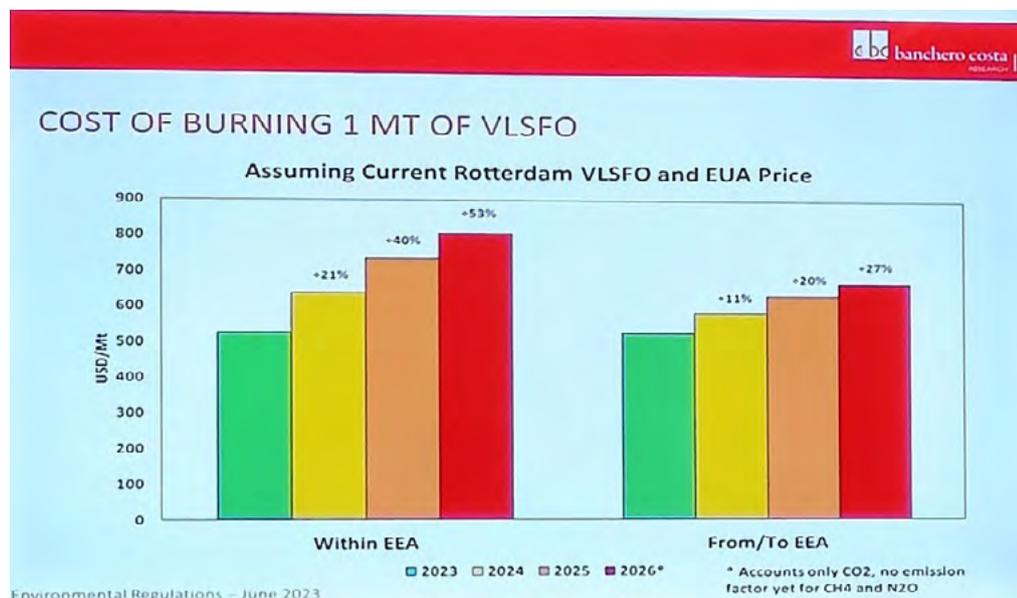
"Il settore ha dimostrato il suo impegno verso la decarbonizzazione con investimenti sostanziosi e risultati



Pellerano

concreti: negli ultimi anni le navi hanno ridotto le loro emissioni dannose in misura molto maggiore di quanto fatto dalle auto e dagli aerei" ha assicurato Cesare d'Amico, Amministratore delegato dell'omonimo gruppo armatoriale capitolino. "Me le nuove norme europee che prevedono l'inserimento del trasporto marittimo nel sistema dei carbon credit (ETS) causerà un aumento dei costi del trasporto, che gli armatori dovranno per forza di cose ribaltare sulla merce e che quindi impatterà negativamente sulla competitività non soltanto delle nostre aziende, ma di tutta l'economia del continente".

Sempre che gli armatori riescano davvero a spostare questi extra-costi sui caricatori, cosa che – secondo Ignazio Messina,



Amministratore delegato della Ignazio Messina & C.- non è del tutto scontata: "Questo passaggio richiederà un periodo di assestamento in cui ad essere impattata più direttamente sarà la nave". Discorso analogo vale poi per il Carbon Intensity Indicator (CII), sistema di prossima entrata in vigore che Bruxelles ha messo a punto per stilare un ranking delle performance ambientali delle navi, ma che per Messina presenta dei vizi di fondo "e colpisce l'armatore sulla base di una serie di fattori che non sono sotto il suo diretto controllo, come la mancanza del cold ironing nei porti o la congestione degli scali". In entrambi i casi, infatti, le soste con i generatori accesi penalizzano il ranking della nave, "che paradossalmente avrebbe maggior beneficio, in termini di calcolo del CII, ad aspettare il suo turno in banchina navigando in circolo, piuttosto che stando ferma".

In linea più generale, secondo Messina "l'UE fissa obiettivi molto ambiziosi senza individuare gli strumenti con cui gli armatori possano raggiungerli, e impone vincoli rigidi che penalizzano le compagnie europee nella competizione globale".

Altro aspetto che rende particolarmente complesso, per lo shipping, intraprendere un cammino verso l'obiettivo 'zero emission', è la totale mancanza di infrastrutture per la distribuzione dei fuel sostenibili, e non soltanto per i combustibili green derivati dall'idrogeno, come ammoniaca e metanolo, che sono ancora in una fase embrionale di sviluppo e diffusione, ma anche per tipologie di fuel ormai ampiamente consolidate: "Noi siamo stati tra i primi ad operare navi da crociera a GNL, e all'inizio è stato molto difficile, non tanto dal punto di vista tecnico quanto per la scarsissima disponibilità di opzioni per il bunkeraggio" ha ricordato Davide Triacca, Sustainability Director di Costa Crociere. "Al momento le nostre

navi possono fare rifornimento di gas naturale liquefatto soltanto a Barcellona". Osservazione su cui si è detto d'accordo anche Dario Bocchetti, Head of Energy Saving, R&D and Ship Design del gruppo Grimaldi, azienda da tempo impegnata in un percorso di decarbonizzazione che punta a ridurre del 50% le emissioni di CO2 per unità di carico trasportata: "Ben vengano obiettivi ambiziosi. Noi siamo pronti a investire e lo abbiamo già dimostrato con i traghetti ibridi, ma i target devono essere omogenei a livello di UE e IMO, altrimenti si creano condizioni diverse a scapito della competitività delle nostre imprese".

Come fare per indurre la Bruxelles a tenere in considerazione le istanze del settore, nella fase di definizione delle nuove normative di riferimento? Per Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'unico strumento è costituito da una costante presenza delle organizzazioni di rappresentanza, "motivo per cui la nostra associazione ha aperto una propria sede a Bruxelles. Presidiare le istituzioni, con l'obiettivo non tanto di influenzare le decisioni quanto piuttosto di fornire le informazioni utili affinché queste decisioni vengano prese con cognizione di causa, è l'obiettivo che ci siamo prefissati, ottenendo già alcuni risultati concreti, come per esempio l'esclusione dei collegamenti marittimi con le isole dall'ETS, che per l'Italia è un aspetto di primaria importanza".

Le dinamiche internazionali, per un'industria globale per natura come quella del trasporto marittimo, sono d'altra parte una delle principali variabili, tanto più in un periodo di tensione geopolitica crescente, come sottolineato da Lorenzo Pellerano, partner dello studio legale Camera Verneti, durante il suo intervento dedicato alle sanzioni internazionali e al loro impatto sullo shipping.

Un nuovo traguardo per le professioni marittime che riceve il plauso di Confitarma e Assarmatori

Publicato il Decreto del MIT che istituisce la figura del direttore di macchina su navi con apparato motore principale inferiore a 750 kW. Le associazioni armatoriali: “Colmato un vuoto normativo”

“È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dedicato all’Individuazione del percorso professionale marittimo di direttore di macchina su navi con apparato motore principale inferiore a 750 kW ed equipollenze con i titoli professionali di macchina della navigazione interna”, fa sapere Confitarma, tramite una nota stampa.

“Siamo molto soddisfatti per questo risultato, che premia il lavoro portato avanti da Confitarma, congiuntamente alle parti sociali, nell’ottica di semplificare la vita alle compagnie di navigazione e ai lavoratori marittimi e favorire l’acquisizione di abilitazioni professionali effettivamente richieste dall’industria e ringrazio il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per aver sbloccato un provvedimento atteso da tanto tempo. Il decreto in oggetto colma finalmente il vuoto normativo nato dall’abrogazione del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 6 settembre 2011, a seguito della quale non era di fatto più possibile abilitare nuovi marittimi per la direzione di macchina su navi con apparato motore principale di potenza inferiore ai 750 kW”, ha commentato il Presidente del Gruppo Tecnico Risorse Umane e Relazioni Industriali di Confitarma, Giacomo Gavarone.

“Si evidenzia, infine, che il decreto prevede due disposizioni finali: una riguarda le equipollenze del nuovo titolo professionale con gli attuali titoli di macchina della navigazione interna e l’altra la possibilità per i motoristi abilitati di ottenere il nuovo titolo professionale di direttore di macchina su navi con apparato motore inferiore a 750 kW”, si legge ancora, in conclusione della nota diramata dall’associazione.

Al pari di Confitarma, anche Assarmatori ha fatto sapere di aver accolto con gioia il provvedimento. “Si tratta di una svolta



Gavarone e Messina

per tutte le imprese armatoriali che hanno naviglio con questa caratteristica e per il rispettivo personale: la mancanza di questo titolo, infatti, non consentiva ai lavoratori di convalidare la navigazione su quelle unità obbligandoli, per non perdere il titolo, a rinnovare il proprio certificato su quelle con motore principale superiore a 750 KW. Questo creava problemi nella gestione degli organici e della forza lavoro, disincentivando i marittimi ad accettare imbarchi su navi per le quali non era previsto il titolo. Per comprendere la portata del provvedimento adesso, a titolo esemplificativo, i motoristi abilitati potranno ottenere il titolo di direttore di macchina su navi con apparato motore inferiore a 750 KW”, hanno fatto sapere dall’associazione armatoriale guidata da Stefano Messina.

F.N.

