

Armatori perplessi di fronte al ‘controproducente’ CII Carbon Intensity Indicator voluto dall’IMO

L’Avv. Alberto Rossi (Advant NCTM) – forte dei pareri di ABS, RINA, Lloyd’s Register – esprime seri dubbi sull’efficacia del nuovo parametro di sostenibilità delle navi: “Occorre urgente revisione della metrica dell’indice per evitare storture che invalidano l’obiettivo finale della decarbonizzazione”



È conosciuto per parlare sempre ‘fuori dai denti’, con osservazioni (anche quando viene chiamato a fare da panelist ai congressi) magari non ineccepibili sotto il profilo della diplomazia più estrema, ma (proprio per essere veritiere e schiette), apprezzate ed apprezzabili.

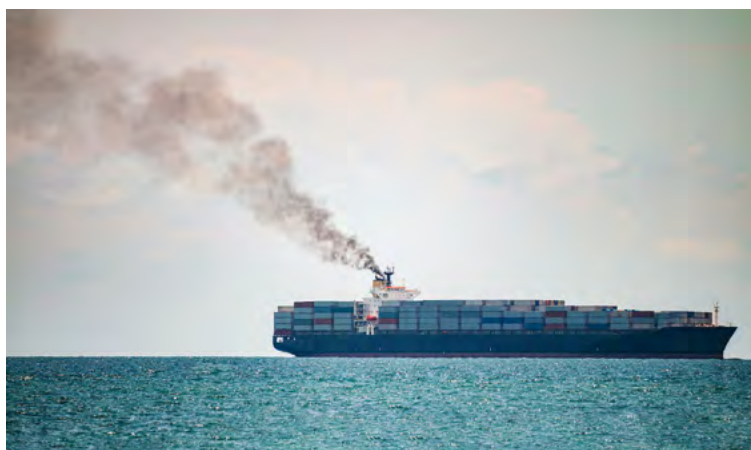
Questo suo contributo – che lascia spazio alle riflessioni di altri stakeholders cui ha lanciato l’assist - l’Avv. Alberto Rossi, partner dello studio legale Advant NCTM di Milano e Londra, dove è coordinator dello Shipping Department dal 2011, ma anche Direttore Generale di Assarmatori, “rappresenta un tentativo di approfondimento, il più oggettivo possibile, del CII Carbon Intensity Indicator, strumento voluto dall’IMO ed entrato in vigore lo scorso 1° gennaio che impatta in modo significativo sul trasporto marittimo” spiega il giurista

genovese. “In queste righe cerco di capire come e quali possono essere le strategie per mitigare questo impatto e rendere l’indice più funzionale al suo scopo, ovvero ‘premiare’ le navi meno inquinanti e ‘penalizzare’ quelle invece meno performanti sotto questo punto di vista”.

Anche a livello internazionale, con la pubblicazione di studi e analisi sempre più completi e approfonditi, si sta prendendo coscienza di come il CII (Carbon Intensity Indicator) voluto dall’IMO – entrato in vigore lo scorso 1° gennaio – rischi non solo di non raggiungere l’ambizioso traguardo di una riduzione dell’impronta carbonica del trasporto marittimo, ma anzi di essere in tal senso controproducente.

Come è noto, parliamo di un indice che misura la quantità di carbonio emessa da una nave in rapporto al lavoro di trasporto compiuto, definito come la quantità di merce trasportata per la distanza percorsa. La logica che sta dietro il CII è quella di favorire le navi che, a parità di emissioni, trasportano una maggiore quantità di carico utile o che a parità di carico utile producono meno emissioni di CO₂.

Gli armatori sono quindi chiamati a documentare il loro CII annuale raggiunto e confrontarlo con il CII annuale richiesto per determinare la valutazione dell’intensità di carbonio operativa della loro nave. Il CII annuale richiesto diminuirà progressivamente nel tempo, rendendo la norma sempre più stringente. Le navi ricevono una valutazione di A, B, C, D o E, che indica un livello di prestazione maggiore superiore, minore superiore, moderato, minore inferiore o inferiore per una nave. Una nave in classe D per tre anni consecutivi, o classificata E, dovrà sviluppare un piano di azioni correttive che riportino > 34



> 33

la stessa nelle categorie superiori.

La formulazione della norma, la cui logica di principio è del tutto condivisibile, si scontra con l'incapacità della stessa di catturare adeguatamente la combinazione delle caratteristiche tecniche e delle modalità operative della nave, per cui una nave migliore di un'altra dal punto di vista delle emissioni di CO₂, come caratteristiche tecniche, può risultare peggiore a causa di elementi operativi spesso fuori dal controllo dell'armatore.

Qualche esempio? Ore o giorni in rada a causa di una congestione portuale o di uno sciopero, o ancora prolungate soste in banchine per esigenze di servizio.

Secondo un'analisi dell'American Bureau of Shipping (ABS), il 92% dell'attuale flotta di navi portacontainer, l'86% delle navi portarinfuse, il 74% delle navi cisterna, l'80% delle navi gasiere e il 59% delle navi metaniere necessiterebbero di modifiche e cambiamenti operativi per ottenere una classificazione di efficienza energetica A, B o C.

Numeri che fanno il paio con quelli contenuti in uno studio svolto lo scorso anno dal RINA per conto di Assarmatori, in cui si evidenziava come nel giro di tre anni dall'entrata in vigore della misura la flotta traghetti italiana si sarebbe trovata in scacco, con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare.

Ecco perché occorre una urgente revisione della metrica di questo indice, proprio per evitare storture anche con riferimento all'obiettivo finale, ovvero la decarbonizzazione.

In Italia, ad esempio, la flotta traghetti (e in questo segmento gli armatori del nostro Paese sono al vertice mondiale per capacità) realizza una vera sostenibilità ambientale grazie alle Autostrade del Mare, strumento che consente di togliere mezzi



Rossi

pesanti dalla strada, contribuendo in modo decisivo alla riduzione – fra le altre esternalità negative – dell'inquinamento. Ancora, è da sottolineare che una delle poche azioni correttive efficaci che può essere messa in atto per far rientrare una nave dalla classe E verso le classi superiori è la riduzione di velocità.

Detto che non sempre questa è possibile, pena l'impossibilità di mantenere il servizio (si pensi ai traghetti di linea), la riduzione di velocità comporta allo stesso tempo la riduzione della quantità di merce trasportata nell'unità di tempo.

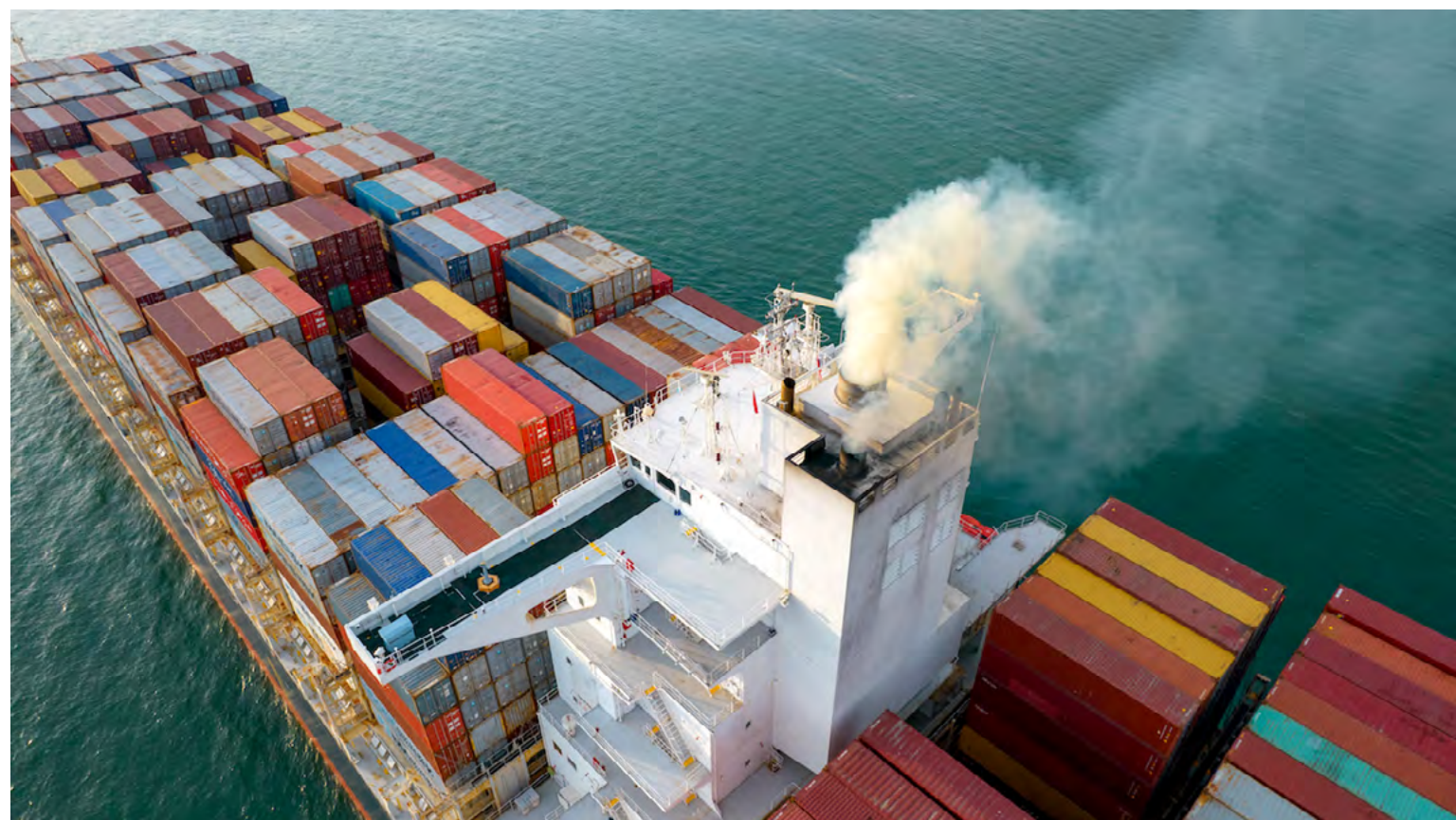
Questo significa che, su una certa linea di traffico che abbia necessità di una specifica quantità di trasporto, ci potrebbe essere una riduzione della velocità di una nave ma l'immissione di un'altra unità sulla stessa linea di traffico. Dal punto di vista ambientale questo è un controsenso, perché le emissioni che ne deriverebbero ben difficilmente sarebbero inferiori.

C'è altro da dire in tal senso.

Secondo Panos Mitrou, responsabile del segmento Global Gas di Lloyd's Register, più della metà delle navi alimentate a gas naturale liquefatto (GNL) non è in grado di rientrare in classe A, B o C. Questo porterà i noli alle stelle, con una ripercussione diretta sulla transizione energetica, visto che il GNL, pur non essendo la panacea di tutti i mali, è universalmente riconosciuto come fuel di transizione, in grado di abbattere significativamente le emissioni nocive.

Detto della necessità di rivedere al più presto la metrica del CII, una delle chiavi per superare queste problematiche è quella di utilizzare su larga scala combustibili alternativi.

Anche in questo caso, tuttavia, non mancano le problematiche – relative alla produzione e distribuzione – ma anche le opportunità, specie per l'Italia.



> 54

è oggi una realtà affermata, coi miei collaboratori ci siamo guadagnati crediti e consensi puntando sempre sull'eccellenza dei servizi che - senza timore di smentita - ci qualifica come leader nel settore dei trasporti e della logistica in tutta la provincia di Brescia e non solo. La mission è creare nuove partnership e sinergie per sviluppare ulteriormente il nostro modello di business, con un occhio sempre attento a nuovi settori di operatività, all'innovazione e alla sostenibilità del lavoro a 360°. Nel contempo, il consenso di clienti che si affidano a noi da oltre 20 anni è la migliore garanzia della qualità del servizio offerto”.

L'efficientamento di tempistica e movimentazione delle merci sono tra le priorità aziendali.

“La logistica è il nostro mestiere e lo conosciamo molto bene. Sappiamo che talvolta le merci debbano essere movimentate in orari particolari che

nostri competitor non sono in grado di rispettare. I cut-off attuali per Festa Logistics non rappresentano un limite poiché organizziamo con la nostra flotta diretta le partenze e gli arrivi dei vostri beni direttamente all'interno dei nostri magazzini, perfettamente strutturati anche per la gestione di particolari necessità”.

Questo modello, per quanto visto così già perfettamente funzionante, non è un traguardo definitivo.

“La nostra azienda opera sia a livello nazionale che internazionale per la movimentazione delle merci via terra, via mare e via aria, offrendo anche servizi di logistica integrata ad elevato standard.

Trasporti e logistica avanzata sono i due core business della nostra realtà imprenditoriale che ha saputo svilupparsi nel corso degli anni, innovando costantemente le dotazioni informatiche, aggiornamento le risorse



e ammodernando periodicamente il parco veicoli. Ma tutto ciò non ci basta di certo: la nostra azienda non si ferma mai, qualcosa bolle sempre in pentola...” conclude Festa.

SAFETY

20/07/2023

Celebrati a Civitavecchia i 158 anni delle Capitanerie di porto

Al Forte Michelangelo nutrita rappresentanza istituzionali e del cluster marittimo e portuale. Salvini annuncia: “In arrivo 390 donne e uomini di rinforzo”, e l'Amm. Carlone ringrazia il ministro per il ‘regalo’

Dal nostro inviato
Marco Valentini

Civitavecchia - Dalla prima sede a Firenze, alle navi di legno in dotazione, passando per le diverse competenze, ne è passata di acqua sotto i ponti e il Corpo delle capitanerie di porto è cresciuto e si è modellato sulle forme che l'Italia ha assunto nel corso del tempo. Istituito con il regio decreto del 20 luglio 1865, n. 2438, il corpo compie oggi 158 anni e le celebrazioni per l'anniversario si sono svolte ieri al Forte Michelangelo di Civitavecchia (Roma), per l'occasione gremito di autorità civili e militari di primo piano e dei principali protagonisti del cluster marittimo e di quello portuale.

Era presente - di ritorno dalla visita a Palermo per l'omaggio alla memoria del giudice Paolo Borsellino e della sua scorta, nel 31° anniversario della strage di via D'Amelio - il presidente del Consiglio Giorgia Meloni.

Seduto accanto al capo del Governo, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, con al fianco il ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi. C'erano anche Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e gli ex titolari del dicastero di Piazzale di Porta Pia: Graziano Delrio, Danilo Toninelli, Paola De Micheli ed Enrico Giovannini. Hanno, inoltre, partecipato all'evento: il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino; il presidente dell'International Chamber of Shipping (ICS) Emanuele Grimaldi, il presidente di Confitarma, Mario Mattioli;



il presidente di Assarmatori, Stefano Messina; il presidente di Federagenti, Alessandro Santi; il presidente di Angopi, Paolo Podestà; il presidente di Alis, Guido Grimaldi; il vicepresidente di Alis, Marcello Di Caterina.

A salire sul palco per primo, nelle vesti del padrone di casa, l'ammiraglio Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera, che ha esordito spiegando che la location di Civitavecchia è stata scelta > 56

> 55

perché, “vogliamo essere vicini al territorio e a coloro che ci vedono operare quotidianamente. Inoltre, la sede del Comando generale è a Roma e Civitavecchia è il porto di Roma. Un’eccezione al primo posto in Italia per numero di passeggeri e al secondo in Europa”.

Dopo un contributo video con gli auguri per il 158° anniversario, provenienti dai partner e colleghi dei paesi europei, mediterranei e del mondo, è stato presentato il nuovo logo della Guardia Costiera ideato per la ricorrenza, che vede rappresentate le classiche due ancore che simboleggiano le due anime - quella amministrativa e quella tecnico-operativa - del Corpo.



Giorgia Meloni, Matteo Salvini, Matteo Piantedosi, Graziano Del Rio, Paolo De Micheli e Danilo Toninelli

Carlone, poi, ha ripercorso le principali tappe che hanno segnato la storia delle Capitanerie di porto. Una storia iniziata con una barca a remi in legno in dotazione e che ha portato a un presente caratterizzato dai più moderni e tecnologici mezzi in circolazione di cui dispongono le donne e gli uomini della Guardia Costiera. “Dopo l’istituzione a Firenze con il regio decreto del 1865, sotto il ministero della Marina, con l’evoluzione del tempo nel 1919 siamo stati militarizzati – in un momento in cui l’Italia aveva bisogno di rimettere in moto tutta la ‘macchina’ marittima. Il 1923 è stato un altro momento spartiacque, perché siamo entrati a far parte della Regia Marina. Dopo la Seconda guerra mondiale, abbiamo contribuito a ricostruire i porti e a far nascere l’eccellente Marina Mercantile. Altro step fondamentale c’è stato nel 1982, quando l’Italia, con le Disposizioni per la difesa del mare, istituì quella che è l’organizzazione per la risposta agli inquinamenti marini. Così è nata la componente aerea del Corpo. Poi, nel 1989, è stata la volta della Guardia Costiera. E, ancora, la legge 84/1994, che ha istituito il Comando generale”, ha detto Carlone.

A seguire, le testimonianze di alcuni protagonisti che hanno saputo restituire, in maniera del tutto naturale ed efficace, l’idea di cosa significhi lavorare quotidianamente in situazioni emergenziali e quanto la componente umana - oltre a quella professionale - del ‘mestiere’ sia imprescindibile.

Insieme al Comandante Cosimo Nicastro, capoufficio Comunicazione del Comando generale, sono saliti sul palco il tenente di vascello Giuseppe Zecca e il sottocapo Matteo Piglio, rispettivamente pilota di elicottero AW 139 e aerosoccorritore; il primo luogotenente Roberto Mangione e il sottocapo Salvatore Morale, comandante di unità classe 300 della Guardia Costiera il primo e soccorritore marittimo il secondo. Tutti loro > 57



Alessandro Santi, Paolo Podestà, Stefano Messina, Mario Mattioli, Marcello Di Caterina, Guido Grimaldi, Emanuele Grimaldi



Edoardo Rixi



Pino Musolino

> 56

sono stati insigniti nel tempo di medaglie al valore ed erano presenti per rappresentare anche gli altri colleghi, ugualmente meritevoli.

È stata poi la volta dell'intermezzo musicale, affidato all'orchestra *Jazz Big Band*, diretta dal maestro Gianni Oddi, che ha eseguito alla perfezione un repertorio davvero eccezionale, allietando i presenti e facendo dimenticare il caldo torrido che non ha dato tregua neanche al tramonto.

A chiudere la serata, l'intervento del ministro Matteo Salvini, il quale dopo aver fatto "auguri di buon compleanno alla Guardia Costiera", ha dichiarato: "Una serata come questa, nella quale abbiamo ascoltato questo tipo di testimonianze, dovrebbe essere trasmessa a reti unificate per chiudere definitivamente ogni polemica politica che non può e non deve riguardare un corpo come la Guardia Costiera". Il riferimento era evidentemente relativo al naufragio di Cutro dello scorso febbraio, quando persero la vita oltre 180 migranti vicino alle coste calabresi.



Nicola Carbone



Matteo Salvini e Nicola Carbone

Episodio che ha coinvolto nel polverone politico-mediatico anche la Guardia Costiera.

"Un ministro - ha aggiunto il leader del Carroccio - oltre che dare pacche sulla spalla e dire siamo orgogliosi di voi, deve arrivare portando qualcosa in dote. E sono contento di poter dare un segno, questa sera a Civitavecchia, rappresentato dalle 390 donne e uomini che andranno a rinforzare le Capitanerie e i presidi di sicurezza. Non è un numero che fa la differenza, ma è un segnale di attenzione e nella prossima Legge di bilancio vedremo di essere altrettanto attenti. Spero di avere l'onore di essere qui per i prossimi 4 anni e di venire ogni volta con in dote un mattoncino rappresentato da un'imbarcazione, un elicottero, un aereo o una divisa in più".

Una notizia accolta come "un grande regalo" da Carbone, che ha poi ringraziato il ministro e tutte le autorità per la presenza, lasciando spazio all'Inno d'Italia, eseguito dall'orchestra jazz, che ha concluso la serata.



Nicastro, Zecca, Piglio, Mangione, Morale