

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Trasporto marittimo ed emissioni: per Fedespedi c'è ancora molto lavoro da fare

Nicola Capuzzo · Thursday, August 27th, 2020

Fedespedi, la Federazione nazionale degli spedizionieri, ha commentato la recente diffusione da parte dell'International Maritime Organisation (Imo) del quarto report che misura il trend delle emissioni di Ghg (greenhouse gas emissions), i cosiddetti "gas a effetto serra", dello shipping mondiale. Dallo studio emerge una crescita del 9,6% delle emissioni Ghg complessive che sono passate dalle 977 tonnellate del 2012 alle 1.076 tonnellate del 2018. Questa tendenza è confermata anche per la componente della Co2 che segna un +9,3%. L'impatto delle emissioni di cui è responsabile lo shipping sul totale di Ghg è dunque aumentato dal 2,76% del 2012 al 2,89% del 2018. La causa è essenzialmente la crescita costante del trasporto marittimo delle merci.

"I dati sono negativi, considerando anche gli obiettivi posti dal Green Deal europeo – raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 e consistenti riduzioni per il settore dei trasporti – e il target richiesto dall'Imo – taglio di almeno il 50% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 per le shipping line" scrive Fedespedi. "Infatti, nonostante nel biennio 2020-2021 sia prevista una contrazione delle emissioni Ghg a causa della pandemia da Covid-19, nel 2050 si stima un aumento del 50% delle emissioni rispetto al livello raggiunto nel 2018 in assenza di politiche volte ad alleggerire l'impatto ambientale dello shipping".

Secondo la federazione presieduta da Silvia Moretto il pregio di questa edizione dello studio è l'aver preso in esame anche altre componenti inquinanti del trasporto marittimo, quali le emissioni di metano, e l'aver fornito un quadro generale sulla *"carbon intensity"* dello shipping, cioè il livello di emissioni di carbonio in relazione all'attività realizzata.

"Il risultato più sorprendente – in negativo – è il livello delle emissioni di metano cresciute del 150% dal 2012 al 2018 a causa della diffusione delle navi rifornite con gas naturale liquefatto (Gnl). Questi numeri pongono questioni fondamentali sulle strategie finora adottate per ridurre il livello di gas serra. Il Gnl infatti, si è diffuso negli ultimi anni come sostituto meno inquinante dei carburanti tradizionali ma in molti casi produce emissioni ad alta densità di metano che impattano comunque sull'ambiente" prosegue il post di Fedespedi.

Il commento della federazione nazionale degli spedizionieri italiani si conclude così: "Per quanto riguarda la *"carbon intensity"* nel report si evidenzia un trend decrescente di livello delle emissioni, cioè una gestione più efficiente delle emissioni di carbonio in relazione alla attività di

trasporto marittimo. Questa riduzione è stata consistente fino al 2012, mentre dagli anni seguenti si è attestata su livelli del 1%/2% annuo. Tali risultati in termini di efficienza non sono, però, sufficienti a contrastare l'aumento a livello assoluto di emissioni a causa della crescita continua del commercio internazionale e delle operazioni di shipping”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, August 27th, 2020 at 10:48 am and is filed under [Market report](#), [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.