

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ics: ecco cosa stanno facendo armatori e Imo per limitare le emissioni nei prossimi anni

Nicola Capuzzo · Monday, October 26th, 2020

L'International Chamber of Shipping (Ics) ha accolto con favore il pacchetto completo di misure aggiuntive per la riduzione di Co2 nella flotta mondiale esistente concordato il 23 ottobre da un ampio numero di governi di tutto il mondo dopo un incontro virtuale che si è protratto per una settimana (dal 19 al 23 ottobre) presso l'Imo.

Con una nota l'associazione internazionale degli armatori informa che questo incontro è stato il culmine di due anni di negoziazione da parte dei governi a seguito dell'approvazione della strategia greenhouse gas emissions (Ghg) dell'International Maritime Organization nel 2018. L'accordo include misure legalmente vincolanti per garantire una riduzione del 40% dell'intensità di carbonio su tutta la flotta globale entro il 2030, rispetto al 2008, ed è un trampolino di lancio fondamentale per raggiungere il 100% di decarbonizzazione il prima possibile dopo il 2050.

Ics è fiduciosa che questo nuovo pacchetto di regolamenti tecnici e operativi sarà formalmente concordato dal Marine Environment Protection Committee (Mepc) dell'Imo nel novembre 2020, per l'entrata in vigore nel 2023.

“È importante sottolineare che l'accordo Imo include un sistema di classificazione A-E obbligatorio che incentiverà notevolmente gli armatori a migliorare la loro efficienza in termini di emissioni di Co2: i noleggiatori di navi sono molto più propensi a noleggiare navi con rating elevato, mentre le navi con rating D o E potrebbero affrontare gravi conseguenze negative a meno che non migliorino le proprie prestazioni” si legge in una nota. L'accordo Imo segue la pubblicazione, nell'agosto 2020, del 4 ° studio sui Ghg (gas serra) che mostra come l'intensità di Co2 del trasporto marittimo internazionale sia migliorata di circa il 30% tra il 2008 e il 2018. Le emissioni totali di Ghg dal trasporto marittimo nel 2018 sono diminuite del 7% rispetto al 2008, nonostante una crescita del 40% del commercio marittimo nello stesso periodo.

Il nuovo accordo mostra la capacità dell'Imo, in qualità di regolatore globale del settore, di raggiungere obiettivi vincolanti per ridurre le emissioni delle navi in linea con l'accordo di Parigi. “L'industria marittima è un'industria globale che richiede regole globali, qualsiasi alternativa produrrebbe un mosaico caotico di regimi di riduzione della Co2 regionali e nazionali in conflitto, che farebbero deragliare i continui negoziati per eliminare le emissioni globali del settore attraverso un quadro normativo globale” sottolineano gli armatori.

Parlando dopo la conclusione dell'ultima riunione dell'Imo, il segretario generale dell'Ics, Guy Platten, ha dichiarato: "Questo accordo fatto dai governi dimostra al mondo che il settore marittimo è saldamente sulla buona strada per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di riduzione della Co2 dell'Imo e, in definitiva, per essere un settore a emissioni zero". Poi ha aggiunto: "L'industria ha bisogno di certezze e questo accordo fornisce un chiaro segnale sugli investimenti che dobbiamo fare per ridurre ulteriormente le nostre emissioni e diventare, in ultima analisi, un settore a emissioni zero. Ics è pienamente impegnata per un futuro a zero emissioni di Co2. Mentre quest'ultimo importante accordo mira a garantire che la flotta esistente soddisfi l'obiettivo del 2030, Ics si impegna anche a decarbonizzare al 100% il prima possibile dopo il 2050. Questo è il motivo per cui, in cooperazione con altre associazioni di armatori, International Chamber of Shipping ha presentato una proposta dettagliata all'Imo per un fondo da 5 miliardi di dollari, che sarà finanziato dall'industria, per accelerare lo sviluppo della ricerca di tecnologie a zero emissioni di carbonio e perché la decarbonizzazione continuerà a essere un obiettivo chiave di Ics indipendentemente dall'interruzione causata da Covid-19".

Il nuovo accordo Imo fornisce un quadro normativo globale per una serie di misure di riduzione di Co2 tecniche e operative supportate da un sistema di applicazione globale tramite emendamenti all'Allegato VI della Convenzione Marpol. L'indice Eexi (Energy Efficiency Existing Ship Index), una misura tecnica basata su obiettivi simili all'indice EEDI (Energy Efficiency Design Index), obbligatorio per le nuove navi dal 2013. Il concetto 'Super Seemp', originariamente proposto da Ics nel 2019, in base al quale l'uso del già obbligatorio Piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (Ship Energy Efficiency Management Plan) sarà soggetto a rigorosi audit esterni e certificazione legale. Analogamente alla filosofia del Codice internazionale per la gestione sicura delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (Codice Ism) – obbligatorio in tutto il settore negli ultimi 20 anni – alle navi sarà richiesto di dimostrare che tutto il possibile è stato fatto, come stabilito nel Seemp, per migliorare l'efficienza operativa del carburante. Accordo per lo sviluppo di indicatori di intensità di carbonio (Cii) per i diversi tipi e dimensioni di nave, come complemento all'Eexi e al 'Super Seemp', utilizzando un sistema di classificazione Ae di efficienza operativa che verrà applicato alle navi esistenti dal 2023.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, October 26th, 2020 at 9:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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