

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Atteso uno scarso impatto di Imo 2023 sulla capacità di stiva container globale

Nicola Capuzzo · Thursday, October 27th, 2022

L'effetto sulla capacità marittima globale dell'entrata in vigore di Imo 2023 è oggetto di dibattito tra analisti e compagnie.

Dopo l'Imo 2020 (normativa della Organizzazione marittima internazionale che fissava a 0,5% il limite massimo per le emissioni di zolfo), la regolamentazione che entrerà in vigore il prossimo anno introduce due nuovi indici, ovvero l'Eexi (Energy Efficiency Existing Ship Index) e il Cii (Carbon Intensity Indicator).

Il primo, sintetizza Expeditors, è elaborato sulla base delle caratteristiche tecniche nominali di una nave (incluse taglia e capacità) ma non sulle sue effettive performance operative. Il Cci valuta invece le emissioni di Co2 in relazione al carico trasportato e alla distanza percorsa annualmente, assegnando un voto, da A (più elevato) a E (più basso) ogni 12 mesi alle unità considerate. La non aderenza ai criteri, soprattutto se riscontrata più volte, costringerà gli operatori a intervenire su motori o altri impianti delle navi, ma per quel che riguarda il Cci secondo la società la via più semplice per avere prestazioni a norma è quella di ricorrere allo slow steaming, ovvero rallentarne la velocità.

Da alcuni mesi gli interessati si interrogano quindi su quale potrà essere l'impatto dell'introduzione dei due indici in particolare sulla capacità container dislocata in mare. Bureau Veritas arriva a dire che solo il 30% della flotta container globale sarà a regola con l'indice Eexi nel 2023, mentre rispetto al Cii fette consistenti di essa, perlopiù in servizio sulle rotte transpacifiche o tra Asia ed Europa (nel dettaglio: il 70% delle unità con capacità tra i 10 e 14mila Teu, il 35% di quelle tra i 14 e i 18mila, il 29% di quelle con capacità superiore ai 28mila) ad oggi operano con modalità che le garantirebbero votazioni basse (C, D o E).

Secondo Simon Heaney, senior manager dell'area container di Drewry, la nuova regolamentazione porterà a demolizioni o rallentamenti delle navi che complessivamente toglieranno dalla 'piazza' fino al 15% della capacità, un impatto che però l'analista descrive come "non significativo" (probabilmente considerando il bilanciamento che verrà garantito dalle numerose consegne di nuove unità già in previsione per il 2023). Un impatto non troppo dissimile, compreso tra il 5 e il 15%, è quello stimato anche da Maersk, mentre l'analisi di Hapag Lloyd colloca questo valore tra il 5 e il 10%. Lars Jensen, a capo di Vespucci Maritime, prevede pure un calo che potrà toccare il 15%, ma spalmato tra 2023 e 2024.

Peter Sand, analista di Xeneta, invita però a considerare quanto sta già avvenendo, ovvero che i liner, preso atto del calo della domanda, stanno già rallentando la velocità delle navi (l'amministratore delegato di Maersk Soren Skou ha confermato nelle scorse settimane che questa sarà anche la [direzione della compagnia danese](#), adottata nell'ottica di una riduzione del consumo di carburante). Con l'arrivo del 2023 pertanto – è la sua conclusione, che vede allineato anche di Jan Tiedemann di Alphaliner – l'impatto della nuova regolamentazione sarà scarsamente visibile.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, October 27th, 2022 at 9:30 am and is filed under [Navi](#)

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