

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

SHIPPING Podcast: “Da gennaio il trasporto marittimo rallenterà. Quali conseguenze?”

Nicola Capuzzo · Saturday, November 19th, 2022

Genova – Cosa succederà in concreto sul mercato del trasporto marittimo di passeggeri e di merci da inizio 2023 quando entreranno in vigore nuove misure adottate dall’Imo (International Maritime Organization) finalizzate a ridurre le emissioni di carbonio? Le **nuove misure richiederanno a tutte le navi esistenti di calcolare il loro indice di efficienza energetica Eexi** (Energy Efficiency eXisting ship Index) in base ai mezzi tecnici disponibili per migliorare la loro efficienza energetica **e a seguire dovranno stabilire il loro indicatore annuale di intensità di carbonio operativo Cii** (Carbon intensity index]. L’intensità di carbonio mette in relazione le emissioni di gas serra con la quantità di carico trasportato e la distanza percorsa e il risultato sarà una valutazione dell’efficienza energetica delle navi con etichette (come nei grandi elettrodomestici) che vanno dalla lettera A alla E, dove A è la migliore ma “non per le condizioni della nave ma per come viene operata”.

A spiegarlo in questo podcast per SHIPPING ITALY sono l’ing. **Andrea Cogliolo (Marine excellence centres senior director)** e l’ing. **Maria Garbarini (Ro-ro passenger ships manager) di Rina Services**. “Durante la sosta in porto una nave emette senza percorrere miglia e dunque questa sosta operativa comporta un peggioramento dell’indice di efficienza energetica”. Idem dicasi se “una nave deve andare più veloce di un’altra per garantire un certo servizio”. Il risultato è che “dal prossimo mese di gennaio il mercato del trasporto marittimo andrà sicuramente più lento ma ci saranno navi meno toccate di altre” da queste novità.

Il cold ironing in banchina e interventi di retrofit sugli scafi saranno alcuni dei fattori competitivi che si riveleranno determinanti nel prossimo futuro...

Una nave classificata D per tre anni consecutivi, o E, è tenuta a presentare un piano d’azione correttivo che dimostri come verrà raggiunto l’indice ‘minimo’ richiesto (C o superiore).

Una nave che utilizza un combustibile a basse emissioni di carbonio ottiene chiaramente un punteggio più alto rispetto a una che utilizza combustibili fossili.

I requisiti per la certificazione Eexi e Cii entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023, la prima rendicontazione annuale sarà completata nel 2023 e il primo rating verrà assegnato nel 2024.

L'Imo si riserva di esaminare l'efficacia dell'attuazione dei requisiti Cii ed Eexi al più tardi entro il 1° gennaio 2026 per attuare, se necessario, ulteriori modifiche.

Per conformarsi ai regolamenti Eexi e Cii, gli operatori navali devono puntare a un miglioramento continuo e le navi hanno (teoricamente) diverse opzioni per migliorare l'efficienza energetica e limitare le emissioni di carbonio, tra cui la limitazione dei carichi dei motori e la riduzione della velocità, l'ottimizzazione delle rotte per ridurre i consumi, il passaggio a combustibili a basso contenuto di carbonio, l'adeguamento delle navi con nuovi combustibili o tecnologie ad alta efficienza energetica, la pulizia dello scafo per ridurre la resistenza aerodinamica da fouling e l'installazione di energia ausiliaria solare/eolica per i servizi a bordo.



Maria Garbarini e Andrea Cogliolo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, November 19th, 2022 at 10:30 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.