

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il paradosso del Carbon Intensity Indicator che stravolgerà gli itinerari delle crociere

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 29th, 2023

Che qualcosa nell'entrata in vigore e nella futura sperimentazione del nuovo indice di efficienza energetica delle navi Cii (Carbon Intensity Indicator) appare ormai sempre più chiaro.

Già lo scorso autunno Assarmatori, tramite Matteo Catani (a.d. di Grandi Navi Veloci) aveva evidenziato come il Carbon Intensity Indicator introdotto dall'Imo sarà, se non interverranno correttivi, particolarmente penalizzante soprattutto per quei traghetti che, per ragioni di operatività dei servizi, trascorrono molto tempo in porto. “Un vero e proprio paradosso” l'aveva definito Catani, aggiungendo che “ci troveremo con una nave che inquina meno ma che sosta in banchina per diverse ore penalizzata rispetto a un'altra che invece continua a navigare. Un altro rischio concreto – aveva aggiunto – è quello di essere costretti a diminuire la velocità dei servizi delle autostrade del mare, il che significherebbe ridurre la portata. Per fare un esempio, sarebbe come togliere una corsia al valico del Brennero”.

Un altro paradosso a proposito di questo indice e della sua applicazione pratica nel trasporto marittimo è emerso dal Seatrade Cruise Global in corso in Florida dove il mondo delle crociere ha fatto presente che il Cii costringerà le compagnie armatoriali ad allungare le distanze navigate per compensare i periodi di sosta in banchina a ogni scalo e consentire di rientrare nei parametri imposti.

In una sessione delle conferenze intitolata non a caso ‘Metamorfosi della pianificazione degli itinerari’, ha colpito l'attenzione del pubblico in particolare una formula matematica proiettata sugli schermi da Ugo Savino, direttore del deployment e della pianificazione degli itinerari di Carnival Cruise Line. Una formula matematica particolarmente complessa ma che spiega come si calcoli l'impatto delle emissioni di anidride carbonica rispetto alla stazza di una nave e al numero di miglia nautiche percorse in un anno. Data una determinata classe nella quale la nave deve necessariamente rientrare per essere ‘promossa’ all'armatore non resta che intervenire riducendo il consumo di carburante o aumentando le miglia percorse in un anno. “Quindi gli itinerari molto brevi vengono penalizzati e ogni volta che la nave non si muove, saremo penalizzati” ha detto Savino. “Ciò significa – ha proseguito – che ogni volta che una nave è in porto siamo penalizzati a meno che non si possano spegnere i motori”. Ma per fare questo servono banchine elettrificate (cold ironing) e anche negli scali marittimi più moderni e organizzati spesso o non esistono o non ci sono sistemi di allaccio sufficienti per le navi in grado di ‘attaccarsi alla spina’.

Il capitano Pier Paolo Scala, il responsabile delle operazioni portuali globali di Msc Crociere, ha sottolineato che a PortMiami, ad esempio, la capitale mondiale delle crociere, si sta lavorando per fornire l'energia elettrica da terra ma inizialmente sarà possibile supportare solo tre delle potenziali dieci navi attraccate in banchina. Dunque, anche se l'alimentazione da terra potrebbe essere una soluzione, non è in grado di supportare l'ampia gamma di navi da crociera attiva sul mercato.

Tutte le compagnie crocieristiche sono dunque alle prese con calcoli e studi relativi alle rotazioni delle navi dovendo considerare distanze, consumi e possibilità di allacci all'alimentazione elettrica a terra con il cold ironing.

Potenzialmente una delle soluzioni consiste nel fare meno soste durante la navigazione. Lo stesso Scala ha però precisato che "il problema è il caso in cui si debba abbandonare un porto o trovare un equilibrio tra tutti questi aspetti, perché il punto cruciale è che commercialmente ogni itinerario dev'essere fattibile". E vendibile. Anche perché, nonostante la qualità e l'intrattenimento a bordo delle navi siano sempre migliori, al viaggiatore prima di tutto interessa quali destinazioni l'itinerario propone.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

"Autostrade del mare più lente e meno competitive con le nuove norme sulle emissioni"

This entry was posted on Wednesday, March 29th, 2023 at 8:00 pm and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.