

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'Imo derubrica il taglio delle emissioni navali

Nicola Capuzzo · Friday, July 7th, 2023

Gli Stati membri dell'Imo – International Maritime Organization hanno raggiunto un accordo provvisorio sulla spinosa questione dell'adeguamento del trasporto marittimo all'Accordo di Parigi. La tabella di marcia per il clima recentemente concordata dal Mepc (Marine Environment Protection Committee) prevede il raggiungimento di emissioni nette zero “entro o intorno al 2050”.

L'Imo e l'industria del trasporto marittimo hanno negoziato un'eccezione all'accordo sul clima del 2016, sulla base della condizione che le emissioni siano regolate dall'Imo. Insieme all'aviazione, il trasporto marittimo è uno dei due soli settori al mondo non soggetti agli impegni di Parigi a livello nazionale. La natura della regolamentazione climatica dell'Imo è stata oggetto di un costante dibattito nei nove anni trascorsi. L'accordo appena annunciato inizia a risolvere la questione e include elementi delle proposte delle Ong, dei Paesi in via di sviluppo e degli oppositori dell'azione per il clima, come la Cina, che ha spinto per una maggiore flessibilità sulla data limite e per politiche meno ambiziose sulle emissioni.

Gli obiettivi specifici dell'accordo prevedono un taglio del 20% delle emissioni entro il 2030 e un taglio molto più profondo del 70% entro il 2040 (rispetto ai livelli del 2008). Il primo obiettivo sarebbe ampiamente raggiungibile con interventi collaudati come il trasporto a bassa velocità, l'arrivo just-in-time, i miglioramenti dell'efficienza tecnica e le aggiunte come le vele a rotore. L'obiettivo del 2040 richiederebbe cambiamenti più profondi nell'approvvigionamento di carburante per il trasporto marittimo.

L'accordo non raggiunge gli obiettivi delle Ong che si occupano di navigazione pulita, come la Clean Shipping Coalition, Transport & Environment e Ocean Conservancy, ma è anche molto più avanzato rispetto alla precedente “ambizione” dell'Imo di una riduzione del 50% entro il 2050. Tuttavia, gli obiettivi non sono vincolanti, come la versione concordata in precedenza, e il testo chiede di rispettarli solo quando “le circostanze nazionali lo consentono”. Alcuni sostenitori dell'ambiente hanno giudicato l'accordo un fallimento e hanno chiesto un'azione a livello nazionale e regionale per aggirare l'Imo.

“L'Imo aveva l'opportunità di stabilire un percorso chiaro e inequivocabile verso l'obiettivo di 1,5°C di temperatura, ma tutto ciò che ha ottenuto è un compromesso velleitario. Fortunatamente, Stati come gli USA, il Regno Unito e l'UE non devono aspettare che Cina, Brasile e Arabia Saudita agiscano” ha dichiarato Faig Abbasov, direttore del programma di navigazione di T&E.

Alcuni dei sostenitori dei tagli alle emissioni da parte degli Stati nazionali sono rimasti meno delusi. Secondo quanto riferito, gli obiettivi sarebbero stati ancora più bassi se i delegati del Mepc non avessero dato maggior peso agli interessi delle piccole nazioni insulari del Pacifico, che stanno già sentendo l'impatto dell'innalzamento del livello del mare: "Questo importante passo non sarebbe stato possibile senza una leadership incrollabile nel Pacifico e senza la profonda solidarietà dei Paesi di tutto il mondo" ha dichiarato il negoziatore delle Isole Marshall Albon Ishoda, da sempre sostenitore di politiche più severe sulle emissioni.

Oltre agli obiettivi simbolici sulle emissioni, il Mepc porterà avanti la discussione su una delle principali priorità politiche dei sostenitori della decarbonizzazione: una tassa sul carbonio. Nonostante la forte opposizione della Cina, l'Imo prenderà in considerazione la tariffazione del carbonio come "misura economica" da discutere nelle prossime riunioni del Mepc.

"In definitiva, saranno le misure adottate dall'organizzazione per attuare la strategia, come gli standard di intensità dei gas serra per le navi e i combustibili, nonché le misure economiche, a determinare quanto il trasporto marittimo internazionale contribuisca al riscaldamento futuro. Misure forti possono portare il settore più vicino all'allineamento a 1,5°C, ma misure deboli che non riescono a piegare la curva delle emissioni del trasporto marittimo potrebbero significare l'esaurimento del budget per le emissioni di carbonio, ben al di sotto dei 2°C, entro la fine del 2030" ha dichiarato Bryan Comer, Marine Program Lead, International Council on Clean Transportation.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, July 7th, 2023 at 3:21 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.