

NEL 2020 ENTRANO IN VIGORE I NUOVI LIMITI PER GLI ARMATORI. MA NON PER TUTTI

# Emissioni, il Mediterraneo si spacca

Rischio competitività: i porti sud europei e nord africani avranno obblighi diversi

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Nel 2020 l'entrata in vigore delle norme sulle emissioni marittime renderà meno competitivi i porti dell'Europa mediterranea rispetto a quelli dell'Africa settentrionale, se Unione europea e Imo (l'International maritime organization delle Nazioni Unite) non agiranno di concerto. Il rischio è prospettato da un allarme dell'International chamber of shipping (Ics), associazione internazionale di armatori e operatori dello shipping, che invita comunque i propri aderenti a organizzarsi per adeguarsi a questa scadenza. La normativa internazionale di riferimento è l'Allegato VI della Convenzione Marpol, che limita allo 0,1% il contenuto di zolfo nel carburante delle navi nelle cosiddette aree Seca (le più inquinate, ossia Nord Europa e Nord America) dal primo gennaio 2015 e allo 0,5% in tutto il resto del mondo dal 2020. Oggi nelle aree non-Seca il limite di zolfo è del 3,5%.

L'Unione europea ha adottato le norme Imo approvando la direttiva 2012/33 che a sua volta emenda la 1999/32. Il fatto è che da qualche tempo si parla di un possibile slittamento in sede Imo della scadenza sul limite



Le emissioni inquinanti delle navi al centro di un acceso dibattito

dello 0,5% dal 2020 al 2025, mentre in Europa la scadenza rimarrà comunque al 2020. Questo significherebbe obblighi diversi fra paesi come ad esempio Italia, Francia e Spagna da un lato e Egitto e Marocco dall'altro. A livello internazionale è forte la consapevolezza che le norme sulle emissioni sono destinate a cambiare il mondo dello shipping. In Europa settentrionale se ne parla da anni, anche perché nel mar Baltico e nel mare del Nord norme più stringenti sono già in vigore dal primo gennaio di quest'anno. L'Italia sarà coinvolta a partire dal 2020. La consapevolezza di

ciò che questo passaggio potrebbe comportare, ben presente nel comunicato dell'Ics, non sembra però tale anche nel nostro paese. Poco più di un anno fa Valeria Novella, past-president del Gruppo giovani armatori di Confitarma, faceva notare il ritardo dell'Italia in un settore chiave per il futuro dell'industria marittima come l'approvvigionamento di gas naturale liquido (Lng), una delle soluzioni possibili per rispettare il limite dello 0,5%. «Nella flotta italiana - spiegava Novella - non ci sono navi che bruciano lng. Oggi in Italia non c'è modo di rifornire questo tipo di navi.

**0,1%**  
zolfo nel carburante  
il limite attuale per le navi in Nord Europa e Nord America

**0,5%**  
zolfo nel carburante  
il limite per le navi nel resto del mondo dal 2020 (oggi è 3,5%)

L'Europa ci costringerà a muoverci in futuro, ma sarebbe meglio se l'Italia sapesse giocare d'anticipo». In un anno poco è cambiato, sia per quanto riguarda l'lng sia per quanto riguarda la scadenza del 2020 in generale, e l'invito a giocare d'anticipo non è stato ancora raccolto. Per esempio si sono tenuti a Roma gli «stati generali» della portualità italiana convocati dal ministro delle Infrastrutture e trasporti, Maurizio Lupi, un'occasione per affrontare anche i temi ambientali che riguardano gli armatori e i porti. L'occasione però non è stata colta. «Questi temi - ammette Gio-

vanni Grimaldi, commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e vicepresidente di Assoport, una delle associazioni di settore che ieri hanno fatto sentire la loro voce al ministro Lupi - non sono stati toccati. Se ne era parlato in altri momenti». L'Ics «crede che - come afferma il comunicato dell'associazione - gli Stati membri dell'Ue non permetteranno che Europa e Imo prendano decisioni divergenti e faranno quindi forti pressioni all'Imo per un'entrata in vigore dell'obbligo dello 0,5% nel 2020». Ma eventuali iniziative anche da parte dell'Italia, se ci sono state, non hanno ancora avuto efficacia. Il porto di Gioia Tauro, uno dei maggiori hub di trasbordo del Mediterraneo, sarebbe fra i più colpiti da una competizione giocata sulla possibilità, per scali come Damietta o Tanger Med, di poter accogliere, dal 2020 al 2025, navi con combustibile meno costoso e più inquinante. Secondo l'Ics, il limite sul contenuto di zolfo costerà alle compagnie marittime 50 miliardi di dollari all'anno. «Le due direttive - dice Grimaldi - si devono armonizzare perché l'orizzonte temporale sia uguale per tutti».

shipping@ilsecoloxix.it  
© RIPRODUZIONE RISERVATA