

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL TRASPORTO MARITTIMO E DEI PORTI È NELL'AGENDA EUROPEA ED INTERNAZIONALE

Roberto Ballarotto*

In questi tempi di pandemia, il dibattito sui percorsi per giungere ad una vera sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e dei porti sembra avere importanti accelerazioni.

Gli ambiti di discussione sono fondamentalmente due: la **Unione Europea**, nelle sue diverse espressioni e l'**International Maritime Organization (IMO)**, in particolare con il **Marine Environment Protection Committee (MEPC)**, che ha però dovuto rinviare a data da stabilire la sua riunione n. 75, inizialmente prevista per la fine di marzo, come del resto sono state rinviate tutte le riunioni relative agli altri argomenti. La riunione del MEPC/75 appare particolarmente significativa nell'attuazione della "Strategia iniziale dell'IMO sulla riduzione delle emissioni GHG dalle navi", approvata nel 2018.

Va premesso che ogni passo verso la sostenibilità del trasporto marittimo sconta due condizioni al contorno che ne influenzano fortemente i tempi:

- Il trasporto marittimo è soprattutto a livello globale; quindi ogni cambiamento di regole richiede approvazioni pressoché universali;
- Gli investimenti nelle navi sono necessariamente a lungo termine, visti i tempi di costruzione (3-5 anni), ammortamento (20-30), vita utile (40-60); ciò comporta che qualsiasi cambiamento di norme deve dare una ragionevole certezza che potrà rendere economicamente valido il relativo investimento per un tempo almeno pari all'ammortamento.

A questi paletti, va aggiunta la considerazione che le riflessioni tecniche e ambientali sulle emissioni del trasporto marittimo, che escono dallo stesso cammino, sembrano artificiosamente dare luogo ad azioni diverse: quelle che puntano alla riduzione dell'emissione di gas climalteranti (CO₂ e altri) e quelle che invece considerano solo altre emissioni inquinanti (NO_x, SO_x e particolato), prevalentemente dannose per la salute.

Ciò premesso, non si è comunque fermato il lavoro, spinto dal governo italiano, per l'istituzione di un'area SECA nel Mediterraneo. I lavori sono in ambito IMO (l'ordinamento delle aree SECA è previsto nell'Annex VI della convenzione Marpol e punta all'eliminazione delle emissioni di ossidi di zolfo) e proseguono con la valutazione ed eventuali emendamenti da parte dei soggetti interessati sui documenti riguardanti:

- Preparazione della road map temporale per l'istituzione dell'area SECA;
- Quantificazione degli impatti associati al rilascio degli inquinanti e in particolare ossidi di zolfo e particolato, sia nelle nazioni costiere sia in mare;
- Valutazione degli impatti economici e della disponibilità di combustibili.

Va rilevato che la normativa per l'area SECA non prevedrà alcuna attenzione all'emissione di Gas climalteranti, con il rischio di indirizzare investimenti verso tecnologie a forte emissione di GHG, che continueranno ad emettere per numerosi anni.

A livello europeo i tempi dei passaggi verso una riduzione delle emissioni appaiono più brevi, ma solo ad un primo esame: infatti, molti operatori del settore insistono nel non prendere decisioni

che non siano contemporaneamente prese in ambito internazionale, per evitare perdita di competitività del settore europeo.

In questo periodo è appena finita la consultazione di due importanti documenti europei.

Il primo, il Rapporto UE sulla Blue Economy, prodotto dalla DG MARE unitamente al JRC (Joint Research Centre), fornisce sostegno ai decisori politici e portatori d'interesse alla ricerca dello sviluppo sostenibile degli oceani, delle risorse costiere e, in particolare, vuole assistere nello sviluppo ed attuazione delle politiche ed iniziative secondo il New Green Deal.

In questo periodo è in corso la consultazione con gli SM, terminata il 21 aprile u.s.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, sono evidenziati alcuni punti chiave:

- Le strategie per ridurre le emissioni comportano forti investimenti in R&D, non essendoci una soluzione pronta, e quindi dovranno essere a lungo termine, considerati anche i tempi delle navi;
- Le scelte potranno essere diverse secondo il tipo di navi, ed i maggiori problemi esistono per il trasporto a lungo raggio, perché i combustibili dovranno essere disponibili ovunque alle stesse condizioni ed avere alta densità energetica; i trasporti a corto raggio potrebbero consentire le prime sperimentazioni, senza eccessivi rischi.

Il secondo documento è probabilmente il più importante, trattandosi della valutazione di base per una proposta di Direttiva Europea su *"Le emissioni di CO₂ dal trasporto marittimo: incoraggiare l'uso di carburanti a basse emissioni di carbonio"* sigla **FuelEU Maritime**

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime->

Questa iniziativa mira ad aumentare l'uso di combustibili alternativi sostenibili nel trasporto marittimo europeo e nei suoi porti, mettendo a fuoco le barriere che ostacolano il loro uso e le incertezze su quali opzioni tecnologiche siano pronte per il mercato.

Il documento base è stato soggetto ad una consultazione pubblica, terminata il 24 aprile u.s., che è previsto dia origine ad una direttiva UE alla fine del 2020.

In attesa di esaminare nel dettaglio i contenuti, abbiamo rilevato che i contributi inviati alla UE sono 81, provenienti dai più importanti soggetti operanti nel settore del trasporto navale e dell'energia. La maggior parte (23) vengono da associazioni europee/internazionali che interloquiscono con Bruxelles, poi 11 dalla Germania, 10 dall'Italia (fra i quali ENEL, Edison, Snam, Fondazione CS Mare, Assocostieri, Assogasliquidi/Federchimica), 8 dalla Spagna, 7 dalla Francia, 4 da Svezia ed Olanda, 3 da Finlandia e Danimarca, 2 da Polonia e Stati Uniti e 1 dalla Gran Bretagna.

I soggetti che hanno partecipato alla consultazione sono per la maggior parte o imprese/associazioni di imprese nel settore energetico (35), o imprese/associazioni di imprese nel settore dei trasporti, navali e non (24), poi Associazioni ambientaliste/NGO (8), singoli cittadini (6), Pubbliche amministrazioni (5), Istituti di Ricerca (4).

Sarà interessante affrontare i contenuti del documento e delle osservazioni in una prossima occasione.

*Ingegnere, Consulente Sogesid presso il Ministero dell'Ambiente