

TRASPORTI

& cultura

56

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**TRASPORTI E SOSTENIBILITÀ
AMBIENTALE**

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2020
anno XX, numero 56

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2019 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2020

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

- 5 TRASPORTI E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**
di Laura Facchinelli
- 7 I COSTI DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO, CONTENIMENTO DELLE EMISSIONI E STRATEGIE DI ADATTAMENTO, STRUMENTI E PROSPETTIVE**
di Francesco Bosello
- 17 I SISTEMI DI TRASPORTO A CONFRONTO: ESTERNALITÀ E IMPATTI AMBIENTALI**
di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello
- 27 LA DECARBONIZZAZIONE DEL SETTORE TRASPORTI IN EUROPA E IN ITALIA ENTRO IL 2050**
di Veronica Aneris e Carlos Calvo Ambel
- 35 RILANCIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA: INNOVAZIONI TECNICHE E ORGANIZZATIVE PER LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**
di Giovanni Giacomello
- 43 EMISSIONI CLIMALTERANTI IN ITALIA E NELLA ZONA EURO: IL PESO DEL TRASPORTO MERCI SU GOMMA**
di Mariano Bella
- 49 L'INTEGRAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ NELLE ATTIVITÀ AZIENDALI. L'ESPERIENZA DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO**
di Lorenzo Radice e Valerio Birindelli
- 55 DALLE AUTOSTRADE TERRESTRI ALLE AUTOSTRADE DEL MARE: PROSPETTIVE DI RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE**
di Ennio Cascetta e Matteo Arena
- 65 INTERMODALITÀ MARITTIMA E ABBATTIMENTO DELLE EMISSIONI INQUINANTI NEL SETTORE TRASPORTI, L'IMPEGNO DI ALIS**
di Antonio Errigo

71 LE NUOVE ROTTE DELLA SOSTENIBILITÀ NEL TRASPORTO AEREO
di Davide Tassi

77 STRATEGIE E AZIONI PER UNA NAVIGAZIONE SEMPRE PIÙ GREEN
di Mario Mattioli

83 NEXT-STOP ASIA, IL FUTURO GREEN DELLA MOBILITÀ
di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

91 SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA E TUTELA DELL'AMBIENTE, DUE OBIETTIVI DA PERSEGUIRE IN SINERGIA
di Giovanni Caruso e Christian Lusi

cultura

97 COMUNICAZIONE E COMPORTAMENTI SOSTENIBILI NEL SETTORE DEI TRASPORTI
di Federica Bosello

109 ALLEANZA ITALIANA PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE, AZIONI INTEGRATE PER UN NUOVO MODELLO DI SVILUPPO
Intervista ad Enrico Giovannini a cura di Federica Bosello

113 DALLE INFRASTRUTTURE DEL TERRITORIO ALLE INFRASTRUTTURE COME PAESAGGIO. APPUNTI SULLA NATURA E SULL'EVOLUZIONE DEI SISTEMI STRADALI
di Franco Purini

119 LE FERROVIE NELLA SECONDA METÀ DEL XX SECOLO, COLLEGAMENTI DI TERRITORI E MODI DI VIAGGIO
di Anthony Gouthez

Transport and environmental sustainability

by Laura Facchinelli

We have a big problem: the critical condition of our relationship with the environment, which translates into climate change. This problem is so vast and connected to a multiplicity of activities that heads of nations, yanked in every direction by different interests, often deny rather than address it, and individuals, due to actual difficulties or simply indifference, persist in behaviour that aggravates the situation. Since transport is one of the activities that has the greatest impact on the environment, we chose to dedicate this issue of our magazine to analysing various modes of transport from the perspective of environmental sustainability: a point of view that only recently has become a focus of attention, thanks to the younger generations who are taking a strong stand on the issue.

The experts who, in the pages that follow, analyse the sustainability of transports, belong in part to the world of academic research, others represent transport handlers or regulating bodies. It is not a coincidence that the editors are the expression of two different approaches to the problem: research and communication. The importance of research is rather easy to perceive: to address a complex problem, it is important to keep it under strict observation. The fundamental role of communication is clear if one considers that individuals are responsible for acting positively or negatively towards the environment, and the multiplication of individual negative actions determines results that are potentially devastating and irreversible. Communicate the risks, channel correct behaviour, engage rational thought and emotions: these are the strategies necessary to create awareness in our citizens, who will demand responsible decisions regarding the production of vehicles and the management of services.

As the opening article, we publish an analysis of climate change, which poses unprecedented environmental, social and economic challenges: beyond policies to limit sources of pollution, we need to completely rethink our model of development. The two articles that follow go to the crux of the matter, comparing the different transportation systems – by land, by sea, by air – in terms of polluting emissions and the strategies needed to contain them. Freight transport is a significant factor in pollution, given the prevalent use of motor vehicles: great benefit could derive from reinforcing railway service, from relying more widely on intermodality and, in particular, from transferring goods onto the Motorways of the Sea. Much is already being done to achieve greener navigation. Transporting people also impacts the environment, and it is not just automobiles that stand accused: air transport has an equally negative impact. Constructors have long been experimenting with innovative strategies to reduce emissions, while a growing (though limited) number of people choose, when possible, to travel by train. That is the reason, to orient people towards this type of choice, for the launch of awareness campaigns, of messages channelled by the persuasive power of images.

When this issue is published, the world over will still be contending with the effects of the pandemic, a serious and unexpected event that has led to an almost total interruption of transport services. We are now looking forward to a gradual recovery, but as the danger of infection persists, we will have to introduce measures for social distancing and individual protection which are difficult to implement and highly penalizing. This inauspicious event, which is impacting the year 2020, might boost the search for and implementation of a new balance between consumption – of goods, services, resources – and the environment, starting in the world of transport. At least we hope it will.

Trasporti e sostenibilità ambientale

di Laura Facchinelli

C'è un grande problema: la criticità della nostra relazione con l'ambiente, che si traduce nel cambiamento climatico. Un problema talmente vasto e connesso con molteplici attività che spesso i responsabili delle nazioni, stratonati da ben altri interessi, anziché affrontarlo lo negano, e le singole persone, per difficoltà reali o semplice indifferenza, persistono nei comportamenti che aggravano la situazione. Poiché una delle attività che maggiormente incidono sull'ambiente è quella dei trasporti, abbiamo voluto dedicare questo numero della rivista all'analisi delle varie modalità di trasporto dal punto di vista della sostenibilità ambientale: un punto di vista che solo recentemente è balzato al centro dell'attenzione, grazie alle prese di posizione del mondo giovanile.

Fra gli esperti che analizzano, nelle pagine che seguono, la sostenibilità dei trasporti, alcuni appartengono al mondo della ricerca universitaria, altri rappresentano soggetti gestori di trasporti e organismi di controllo. Non è casuale che i curatori siano espressione di due diversi approcci al problema: la ricerca e la comunicazione. L'importanza della ricerca è facilmente intuibile: per affrontare un problema complesso, occorre tenerlo sotto stretta osservazione. Il ruolo fondamentale della comunicazione viene compreso se si considera che sono i singoli individui che adottano comportamenti positivi o negativi nei confronti dell'ambiente ed è moltiplicando singole azioni negative che si determinano risultati potenzialmente devastanti e irreversibili. Far conoscere i rischi, veicolare comportamenti corretti, coinvolgere la ragione e le emozioni: queste strategie sono necessarie per ottenere cittadini consapevoli, che pretenderanno scelte responsabili nella produzione dei veicoli e nella gestione dei servizi.

In apertura, pubblichiamo un'analisi del cambiamento climatico, che pone sfide ambientali, sociali ed economiche senza precedenti: al di là delle politiche di contenimento delle fonti inquinanti, si imporrebbe un vero e proprio ripensamento del nostro modello di sviluppo. Con i due interventi successivi si entra nel vivo confrontando i diversi sistemi di trasporto – terrestre, marittimo, aereo - rispetto alle emissioni inquinanti e alle strategie di contenimento. Il trasporto delle merci incide pesantemente sull'inquinamento, dato l'uso prevalente degli autoveicoli: grandi benefici potranno venire dal potenziamento del servizio ferroviario, dall'uso esteso dell'intermodalità e, in particolare, dal trasferimento delle merci sulle Autostrade del mare. E già si sta operando per ottenere una navigazione sempre più green. Anche il trasporto delle persone incide sull'ambiente, e sul banco degli accusati non ci sono soltanto le automobili: il trasporto aereo ha un impatto altrettanto pesante. Da tempo i costruttori sono alla ricerca di strategie innovative per ridurre le emissioni, mentre un numero crescente (seppure limitato) di persone sceglie, quando possibile, di viaggiare in treno. Ed ecco che proprio per orientare le persone verso queste scelte si lanciano campagne di sensibilizzazione, si lanciano messaggi, veicolati dalla forza persuasiva delle immagini.

All'uscita di questo numero, il mondo intero sarà ancora sotto l'effetto della pandemia, un fatto grave e inaspettato che ha portato ad una interruzione, pressoché totale, dei servizi di trasporto. Si prospetta ora una ripresa graduale ma, perdurando il pericolo di contagio, si renderà necessaria l'introduzione di misure di distanziamento e di protezione individuale, difficili da realizzare e molto penalizzanti. L'infausto evento che sta segnando il 2020 potrebbe accelerare la ricerca e l'affermazione di un nuovo equilibrio fra consumo - di beni, servizi, risorse - e ambiente, a partire proprio dal mondo dei trasporti. Ma è solo una speranza.



Strategie e azioni per una navigazione sempre più green

di Mario Mattioli

Prima di affrontare il tema delle azioni strategiche dello *shipping* per un trasporto marittimo sempre più *green*, credo sia importante illustrare il contesto globale in cui ci muoviamo e soprattutto chiarire la posizione dell'armamento italiano.

L'armamento italiano nello scenario internazionale

Innanzitutto è bene ricordare che la Confederazione Italiana Armatori, che ho l'onore di guidare, da ben 118 anni rappresenta l'industria armatoriale italiana ed è riconosciuta come primario interlocutore in tutte le sedi istituzionali in cui si parla di *shipping* e si delinea la politica dei trasporti.

Confitarma partecipa attivamente anche ai lavori delle associazioni europee e mondiali degli armatori, quali ECSA (European Community Shipowners' Associations), ICS (International Chamber of Shipping) e BIMCO (Baltic and International Maritime Council), nonché delle associazioni di categoria del settore cisterniero (INTERTANKO) e del trasporto di rinfuse solide (INTERCARGO). Inoltre Confitarma supporta l'azione dell'Amministrazione italiana nell'ambito delle agenzie delle Nazioni Unite, quali l'IMO (International Maritime Organization) e l'ILO (International Labour Organization). Un ruolo, quello di Confitarma e dei suoi associati, costante negli anni, attivo e prezioso, che si è tradotto nella presidenza dell'ECSA e, più di recente, nella vicepresidenza dell'ICS e nella presidenza di INTERTANKO a livello mondiale, nonché nella guida di gruppi di lavoro e comitati strategici.

Il mare è alla base del processo di integrazione dell'economia globale. Basti considerare che, dagli anni '60 ad oggi, la domanda mondiale di servizi di trasporto marittimo, cioè la quantità di merci trasportate moltiplicata per le miglia percorse, è praticamente decuplicata, aumentando del 38% solo nell'ultimo decennio, nonostante la crisi.

Strategies and action for greener navigation

by Mario Mattioli

Shipping activities directly affect the entire national agricultural and industrial production system. The Italian maritime cluster plays an important role in the Italian economy to support our international trade: 34 billion Euros of goods and services produced, employing nearly 530 thousand people. Particularly significant is the contribution of maritime transport as a whole to the value of cluster production (12,271 million euros in 2017) and to employment (47,330 direct and 48,720 indirect employees).

International maritime transport carries around 90 percent of global trade and is currently responsible for approximately 2 percent of the world's anthropogenic CO₂ emissions. To achieve the Paris Agreement's climate change goals, rapid decarbonisation is vital – for international shipping as well. Shipping's global regulator, the UN International Maritime Organization (IMO), is responsible for regulating the reduction of CO₂ emissions by international shipping.

The ambitious IMO targets include cutting the sector's total greenhouse gas emissions by at least 50 percent by 2050, regardless of trade growth, with full decarbonisation shortly thereafter. The 2050 target will require carbon-efficiency improvement of up to 90 percent, which is incompatible with a continued long-term use of fossil fuels by commercial shipping. In the decade 2008-2018, the sector reduced CO₂ emissions by almost 20%. As of January 1, 2020, the sulphur content in fuel is reduced from 3.5 to 0.5%, accelerating the reduction in emissions.

Nella pagina a fianco, in alto: unità car carrier "Grande Torino", battezzata nel 2019, altamente tecnologica, dotata di motore a controllo elettronico e di sistemi all'avanguardia in grado di abbattere le emissioni inquinanti. Al centro a sinistra: nave da crociera "AidaNova" del Gruppo Costa Crociere, che dal 2018 ha avviato una nuova era delle crociere a bassissimo impatto ambientale per il Mediterraneo: si tratta infatti della prima nave passeggeri al mondo alimentata anche in navigazione a GNL. Al centro a destra: unità ro-ro pax "Cruise Roma" del gruppo Grimaldi, tornata operativa nel luglio 2019 dopo essere stata sottoposta a lavori di restyling, è prima nave del Gruppo Grimaldi ad operare nel Mediterraneo con emissioni zero in porto. In basso: nave "Elio" della società Caronte & Tourist, il primo traghetto alimentato a gas naturale liquefatto (LNG) ad operare nel Mediterraneo.

Ciò significa non solo che via mare viene trasportata più merce, ma anche che il trasporto marittimo è più capillare e connette ormai tutti i mercati del mondo.

Tale domanda di trasporto marittimo si confronta con un'offerta di stiva della flotta mondiale ancora in forte crescita, che sfiora i 2 miliardi di tonnellate di portata, con un incremento negli ultimi dieci anni di oltre il 54%: due grandezze tra le quali si gioca la partita concorrenziale dei mercati marittimi. L'Europa è il principale attore del commercio mondiale e, al suo interno, l'Italia gode di una posizione geografica privilegiata per intercettare i traffici che attraversano il Mediterraneo. Ma, per cogliere questa opportunità, il nostro sistema marittimo deve essere messo in condizione di essere più competitivo, soprattutto rispetto agli altri Paesi nord europei, ma anche a quelli affacciati sul Mediterraneo.

In questo contesto, il sistema produttivo italiano - fortemente caratterizzato come industria di trasformazione che importa materie prime e semilavorati ed esporta prodotti finiti - trova nel trasporto marittimo una delle leve della crescita e del sostegno alla competitività. A questo riguardo giova ricordare che, secondo i dati Eurostat, nel 2018 ha viaggiato via mare il 79,3% delle merci italiane esportate nel mondo e che questa percentuale sale fino al 95,9% se si considerano esclusivamente i Paesi extra-UE. Situazione non dissimile si verifica per l'import, con percentuali rispettivamente del 84% e del 99,4%.

Inoltre, il *VI Rapporto sull'Economia del Mare*, realizzato per conto della Federazione del Mare dal Censis - Centro studi investimenti sociali, Cogea - Consulenti per la gestione aziendale e SRM Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Gruppo Intesa Sanpaolo) e presentato il 12 dicembre a Roma presso il CNEL, rileva che il valore della produzione del cluster marittimo italiano è in crescita del 5,3% nel 2017 rispetto al 2015, così come sono in aumento gli investimenti (+9,4%) e soprattutto le esportazioni (+38,2%) che passano da poco meno di 7 miliardi nel 2015 a oltre 9 nel 2017, grazie soprattutto alle performance dei settori navalmeccanici e della nautica da diporto. Rimane invece sostanzialmente stabile negli ultimi anni - a conferma di due macro-aggregati che tendono a muoversi in parallelo - il contributo del cluster marittimo al Pil del Paese, pari al 2% del totale dei settori economici italiani (pubblici e privati).

Il settore marittimo è fortemente regolato, sia a livello internazionale, sia europeo e na-

zionale e, non a caso, un deciso processo di ammodernamento normativo ne ha assicurato la competitività e favorito lo sviluppo, con le riforme del sistema portuale nel 1994 e nel 1998 della navigazione mercantile internazionale. Tali riforme hanno liberato risorse e portato ingenti investimenti, con ricadute positive per tutto il cluster marittimo. Basti dire che l'Italia ha la 5^a flotta di bandiera tra le maggiori economie riunite nel G20, la 1^a nel mondo di navi RoRo, per lo più impiegate nel cabotaggio marittimo e sulle "autostrade del mare", la 5^a di navi-cisterna speciali per prodotti petroliferi. Il sistema portuale italiano è stato a lungo il 1° in Europa per volumi di merce trasportata (oggi è il 3°), e resta il 1° in Europa per movimento di navi da crociera e di croceristi; abbiamo la leadership mondiale nella costruzione di navi da crociera e mega-yacht. La nostra flotta da pesca è la 2^a del Mediterraneo ed è in grande sviluppo l'acquacoltura. È in crescita la formazione marittima, specie per i quadri ufficiali, e l'occupazione. Aumentano anche nel settore marittimo gli investimenti nella tutela dell'ambiente.

L'impatto delle attività legate al mare va ben oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione logistica e tocca direttamente l'intero apparato produttivo nazionale, agricolo e industriale tanto che al cluster marittimo vengono attribuiti beni e servizi per un valore pari al 2% del PIL complessivo e al 3,5% della sua componente non statale, con acquisti di beni e servizi nel resto dell'economia italiana che sfiora annualmente i due terzi del valore prodotto dalle stesse attività marittime.

Il cluster marittimo italiano quindi gioca un ruolo di rilievo nell'alimentare l'economia italiana e sostenere il nostro commercio internazionale: 34 miliardi di euro di beni e servizi prodotti dando lavoro a quasi 530 mila persone.

Particolarmente rilevante è il contributo dei trasporti marittimi nel loro complesso al valore della produzione del cluster (12.271 milioni di euro nel 2017) ed all'occupazione (47.330 addetti diretti e 48.720 indiretti).

Il settore del turismo italiano può contare anche sulla più grande flotta di traghetti al mondo e su una vasta e articolata rete di collegamenti, le Autostrade del Mare, i cui effetti benefici per l'economia, l'ambiente e la sicurezza dei trasporti sono ben noti.

Non solo: la nostra flotta dedicata ai traffici internazionali compete sui mercati mondiali ed esporta servizi di navigazione, contribuendo in modo significativo al riequilibrio

della bilancia dei pagamenti dei trasporti. Dalla fine degli anni '80, in attuazione degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, gli Stati dell'Unione Europea offrono alle proprie flotte agevolazioni di natura operativa, contributiva e fiscale. Ciò al fine di renderle competitive rispetto a quelle dei Paesi a bassa o zero fiscalità, con cui ogni giorno competono per assicurarsi impiego.

Lo scopo dichiarato è quello di incoraggiare le compagnie di navigazione a registrare le proprie navi in Europa, aderendo così anche alle più rigorose normative in materia di sicurezza sociale e ambientale.

In Italia questa strategia è stata attuata con il Registro Internazionale, istituito con la legge n. 30 del 1998. Da allora, non solo si è fermata l'emorragia delle nostre navi verso altri registri ma le stesse sono rientrate sotto bandiera italiana, dando luogo ad un progressivo incremento in termini di flotta e occupazione.

In vent'anni, la nostra flotta si è rinnovata qualitativamente ed è di fatto raddoppiata: da circa 8,5 milioni di tonnellate di stazza siamo passati a fine 2019 a 15,3 milioni di tonnellate, nonostante il periodo difficile vissuto negli ultimi dieci anni.

Dopo il picco nel 2012 di circa 19,2 milioni di tonnellate, abbiamo infatti assistito ad una contrazione del tasso di crescita della nostra flotta ed a situazioni di particolare sofferenza di alcune compagnie di navigazione, specialmente quelle che operano nel settore dei trasporti di carichi alla rinfusa secchi e liquidi. Attualmente va sottolineato che gli armatori hanno investito ingenti capitali (oltre 30 miliardi di euro) nel rinnovo del naviglio, con evidenti effetti positivi sia sull'occupazione marittima che sulle prestazioni ambientali.

Azioni per un trasporto marittimo sempre più green

Se è vero che il 90% degli oggetti che ci circondano ha viaggiato via mare, è evidente che il trasporto marittimo genera un inevitabile impatto ambientale. Impatto che, da tempo, lo *shipping* mondiale è impegnato ad abbattere.

Nel decennio 2008-2018, il settore ha ridotto di quasi il 20% le emissioni di CO₂, progettando e realizzando navi più efficienti dal punto di vista energetico e attuando la politica dello *slow steaming*, cioè giri del motore più bassi e meno emissioni in atmosfera. A partire dal 1° gennaio 2020, il contenuto di

zolfo nel carburante sarà ridotto di ben sette volte in ambito globale (dal 3,5 allo 0,5%), accelerando la riduzione di emissioni.

Lo *shipping* è la modalità di trasporto più sostenibile e rappresenta uno strumento potente di contrasto al cambiamento climatico. Basti pensare alle Autostrade del mare che riducono sensibilmente i costi esterni prodotti dal "tutto strada". Stiamo parlando di oltre un milione e mezzo di veicoli pesanti e circa 40 milioni di tonnellate di merci. Vuol dire oltre 1,2 milioni di tonnellate di CO₂ non emesse in atmosfera grazie all'intermodalità. L'IMO prevede, entro il 2050, la riduzione del 50% delle emissioni di gas serra (GHG - Green House Gas) rispetto al 2008. Considerate le previsioni di crescita dei volumi di merci movimentati via mare, e quindi della flotta, si tratta di una riduzione di circa il 75% per ogni nave. È un obiettivo ambizioso al quale vogliamo certamente concorrere ma serve un'azione condivisa a livello internazionale poiché singoli interventi nazionali danneggerebbero il trasporto marittimo e, quindi, l'economia del mondo. Il nostro è un settore considerato *hard to abate* poiché molte soluzioni non sono possibili né tecnicamente né fisicamente e quindi, pur lavorando intensamente nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni *carbon free*, abbiamo bisogno di una forte *governance* e di obiettivi, risorse e tempi di realizzazione adeguati, in un quadro giuridico che accompagni la transizione. Le risorse finanziarie private non sono sufficienti a sostenere, da sole, ricerca e innovazione per lo *shipping*. Il ricorso a finanziamenti europei, come quelli del programma Horizon Europe 2021-2027, potrà aiutare lo sviluppo di progetti per un futuro *carbon neutral*. Anche gli attori finanziari si orientano ormai verso scelte di finanziamento di investimenti valutati in base al rischio ambientale.

Banche e *player* finanziari disporranno sempre più di capitali destinati a progetti eco-sostenibili. Dal dialogo che da tempo Confindustria porta avanti con la finanza sulle specificità di un settore come il nostro - naturalmente ciclico - emerge l'esigenza di una nuova fase di sviluppo delle aziende, che riporti a sette, dieci o più anni l'orizzonte temporale dell'investimento per tornare ad una *partnership* virtuosa tra industria e credito.

Ma non basta. Ecco perché è necessario un tavolo di confronto col Governo per la creazione di un intervento di natura pubblica, che eviti la delocalizzazione o, peggio, la scomparsa di aziende storiche. I comparti del carico secco e petrolifero sono i più colpiti con molte aziende localizzate anche nel



1 - Nave da crociera "Costa Smeralda" del Gruppo Costa Crociere, che con la propulsione a LNG garantisce un basso impatto ambientale.

nostro Mezzogiorno, territorio che già sconta importanti difficoltà.

La flotta italiana, in prima fila nel percorso che tende alla decarbonizzazione di tutte le attività industriali, ha già realizzato ingenti investimenti per tecnologie innovative e impiego di combustibili meno dannosi per l'ambiente. Cito solo l'alimentazione a batteria (quindi zero emissioni) durante le soste della nave in porto, l'utilizzo del GNL come combustibile alternativo e l'installazione di *scrubber*.

Gli armatori italiani sentono l'obbligo, anche morale, di dare risposte alle nuove generazioni. Per questo, intendiamo rafforzare il dialogo con il Governo in materia ambientale mettendo a disposizione le nostre conoscenze. A nostro avviso, oltre al continuo investimento in ricerca e sviluppo, occorre anche:

- assicurare alle nostre navi alimentate a GNL la possibilità di rifornirsi anche nei porti italiani (oggi non è ancora possibile per la mancanza delle relative regolamentazioni);
- accelerare la ratifica della Convenzione per il controllo della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti (*Ballast Water Management*), come già avvenuto in molti altri Paesi marittimi, prevedendo i necessari provvedimenti di esenzione locale; inoltre, per quanto riguarda i relativi certificati, evitiamo di operare in ma-

niera difforme dal resto del mondo;

- ratificare al più presto la Convenzione di Hong Kong (di cui siamo uno dei Paesi firmatari) per dare un chiaro segnale in tema di demolizione delle navi, *green recycling* e monitoraggio degli standard dei cantieri asiatici.

Inoltre, vorrei ricordare l'efficace impegno del Ministero dell'Ambiente nella prevenzione dell'inquinamento marino da idrocarburi, attraverso l'utilizzo di unità speciali, auspicando che la prevenzione possa presto allargarsi anche alle micro e nano plastiche. In tema di grandi navi a Venezia, posso affermare che la volontà delle principali compagnie crocieristiche mondiali è di collaborare con il Governo per individuare una soluzione praticabile che tuteli una città unica e meravigliosa che il mondo ci invidia e non crei ostacoli al settore del turismo crocieristico. Un settore che, solo in Europa, genera un contributo economico pari a 48 miliardi di euro e 400 mila posti di lavoro e vede l'Italia quale Paese trainante per numero di crociere e passeggeri.

Nell'ottica di una drastica riduzione delle emissioni, il 18 dicembre 2019 Confitarma ha sostenuto la mossa senza precedenti attuata dall'industria marittima mondiale che, dopo la COP 25 di Barcellona, si è attivata concretamente sul tema ambientale annunciando la creazione del primo fondo di R&S sui combustibili alternativi al fine di eliminare le

emissioni di CO₂ dello shipping internazionale.

La proposta per eliminare le emissioni di CO₂ è stata presentata congiuntamente da BIMCO, CLIA, Interferry, International Chamber of Shipping (ICS), Intercargo, Intertanko, International Parcel Tankers' Association, World Shipping Council. Queste associazioni mondiali insieme rappresentano oltre il 90% della flotta mercantile mondiale.

L'iniziativa conferma quindi che tutta la comunità dello *shipping* mondiale è unita e intende continuare ad impegnarsi nella riduzione delle emissioni di CO₂ fino alla loro totale eliminazione. A tal fine, le compagnie di navigazione di tutto il mondo contribuiranno per circa 5 miliardi di dollari in un periodo di 10 anni.

Esben Poulsson, presidente dell'ICS (International Chamber of Shipping), ha affermato che la coalizione delle associazioni di settore che sostiene questa proposta sta dimostrando una vera leadership ed un grande senso di responsabilità ed Emanuele Grimaldi, vicepresidente dell'ICS, rappresentante italiano in seno all'organizzazione mondiale degli armatori, nonché *past-president* di Confitarma, ha ribadito che fa molto onore alla categoria la decisione di autotassarsi per raggiungere il nobile fine di tutelare il nostro pianeta.

L'industria marittima deve ridurre le proprie emissioni di CO₂ per far fronte all'ambiziosa sfida che l'IMO-Organizzazione marittima internazionale ha fissato. L'innovazione è quindi fondamentale se vogliamo sviluppare le tecnologie che alimentano la quarta rivoluzione della propulsione marittima. Questa proposta è semplice, responsabile e realizzabile e speriamo che i governi sostengano questa mossa coraggiosa.

Il fondo sarà finanziato da compagnie di navigazione di tutto il mondo attraverso un contributo di R&S obbligatorio pari a 2 dollari USA per tonnellata di acquisto di carburante marino. Al momento, l'iniziativa per il progetto R&S e il suo finanziamento riguarda le principali associazioni internazionali degli armatori, ma la possibile partecipazione di altre parti interessate è vista con favore. Anche in Italia si guarda a questo progetto come ad un passo molto importante verso la totale decarbonizzazione dello *shipping*.

Parlando a nome degli armatori italiani, posso dire che la nostra flotta è in prima fila nel percorso che tende alla decarbonizzazione di tutte le attività industriali ed ha già fatto ingenti investimenti per tecnologie innovative e impiego di combustibili meno dannosi per l'ambiente. Basti citare l'alimentazione

a batteria (quindi zero emissioni) durante le soste della nave in porto, l'utilizzo del GNL come combustibile alternativo e l'installazione di *scrubber*.

Non si tratta di meri progetti: gli armatori italiani negli ultimi anni hanno dimostrato il loro impegno per ridurre le emissioni di CO₂ delle loro navi. Auspichiamo che nel corso del tempo questo fondo possa avere una dotazione importante e paragonabile agli investimenti dell'*automotive* nella ricerca per combustibili alternativi. Comunque già oggi in Italia vantiamo eccellenze di primo piano e sono orgoglioso di annoverare tra le fila di Confitarma i Gruppi armatoriali "Caronte & Tourist", "Costa Crociere" e "Grimaldi" di Napoli.

Per essere concreti ricordo che dal novembre 2018 è operativa la nave "Elio" della società Caronte & Tourist, il primo traghetto alimentato a gas naturale liquefatto (LNG) ad operare nel Mediterraneo

Inoltre, il Gruppo Costa Crociere agli inizi del 2018, con l'unità "AidaNova" ha avviato una nuova era delle crociere a bassissimo impatto ambientale per il Mediterraneo: si tratta infatti della prima nave passeggeri al mondo alimentata anche in navigazione a GNL, seguita dalla "Costa Smeralda" in consegna in questi giorni che garantirà con la propulsione a LNG un basso impatto ambientale.

A luglio 2019, è tornata operativa la "Cruise Roma" che, dopo essere stata sottoposta a lavori di restyling, è prima nave del Gruppo Grimaldi ad operare nel Mediterraneo con emissioni zero in porto. A novembre, è stata battezzata la "Grande Torino", un'unità *car carrier* altamente tecnologica, dotata di motore a controllo elettronico e di sistemi all'avanguardia in grado di abbattere le emissioni inquinanti prima di sette unità gemelle altamente efficienti in quanto dotate motore *Man Energy Solutions* a controllo elettronico. È importante ribadire che il 90% del commercio mondiale utilizza la via marittima e che quello marittimo è certamente il mezzo di trasporto più efficiente ed efficace, dato che la sostenibilità ambientale va valutata in base alla quantità di merci trasportate ed alle distanze percorse. Ciò premesso, gli armatori italiani, come tutta la comunità marittima internazionale, ritengono che, per raggiungere gli obiettivi di cambiamento climatico dell'accordo di Parigi, la rapida decarbonizzazione sia fondamentale.

© Riproduzione riservata