

# Decarbonizzare i trasporti: le peculiarità del settore marittimo e le diverse strade da percorrere per la transizione energetica

Presentato dal MIMS il rapporto STEMI: le emissioni delle navi rappresentano il 3% del totale. Assarmatori e Confitarma invitano a tenere conto delle “specificità”

di Marco Valentini

Roma - Ridurre le emissioni di gas climalteranti, per combattere inquinamento e riscaldamento globale, rappresenta una sfida che l'Unione Europea ha deciso di cogliere giocando un ruolo attivo e di guida. L'Italia per non subire la transizione energetica che questo processo comporta, deve trovare una soluzione sistemica che le consenta di governare il cambiamento. Evitare che la sostenibilità ambientale non sia accompagnata anche da quella economica e sociale, è il vero obiettivo che il Paese deve inseguire per rimanere competitivo. La pianificazione delle riforme e l'ascolto dei rappresentanti dei settori strategici coinvolti in questa trasformazione, sono alla base dell'approccio con cui il ministro della Mobilità e delle Infrastrutture Sostenibili, Enrico Giovannini, vuole affrontare il tema. Seguendo questa linea il MIMS ha presentato il rapporto sullo stato dell'arte per quanto riguarda la sfida della decarbonizzazione dei trasporti, stilato dagli esperti della Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI). Quanto emerso dal contenuto dello studio, Decarbonizzare i trasporti: Evidenze scientifiche e proposte di policy, è stato oggetto del dibattito organizzato contestualmente.



Il dato principale fornito da STEMI è questo: in Italia, il settore dei trasporti è direttamente responsabile del 25,2% delle emissioni di gas a effetto serra e del 30,7% delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Questi numeri, però, hanno bisogno di una analisi più approfondita per comprendere meglio quali siano le proporzioni con cui le diverse modalità di spostamento di persone e merci contribuiscono all'inquinamento del Paese. Ed è sempre il rapporto degli esperti ad aiutarci a inquadrare meglio il problema: il 92,6% delle emissioni nazionali di tutto il comparto è attribuibile al trasporto stradale di passeggeri e merci, setto-

del 3,2% delle emissioni tra il 1990 e il 2019, in controtendenza rispetto al calo del 19% delle emissioni totali durante lo stesso periodo.

Con una lettura più approfondita dei dati, dunque, emerge che per vincere la sfida del raggiungimento degli obiettivi contenuti nel piano 'Fit for 55', è necessario principalmente incentivare la transizione energetica degli automezzi. Come ha spiegato, infatti, il dirigente di ricerca del CNR, Nicola Armaroli, "in Italia viaggiano circa 40 milioni di automobili, 3,7 milioni di veicoli commerciali e circa 100.000 autobus di trasporto pubblico". La soluzione ad oggi più percorribile, sia in termini di efficienza energetica, sia di riduzione delle emissioni, è rappresentata dalla produzione di veicoli elettrici a batteria (BEV). La pensano così Armaroli, Andrea Tilche dell'Università norvegese della Scienza e della Tecnologia, Massimo Tavoni del Politecnico di Milano e Pierpaolo Cazzola della University of California. Tutti e quattro gli esperti, infatti, hanno sottolineato che l'idrogeno verde e soprattutto quello blu comportino criticità (che dovrebbero sconsigliare investimenti in quella direzione).

Se per efficientare i mezzi di trasporto che consentono spostamenti a breve e media percorrenza la strada da intraprendere è, dunque, abba- > 15



&gt; 14

stanza delineata, non vale lo stesso per il settore navale. Intanto, come ricordato da Cazzola, “in Italia il peso della navigazione domestica è relativamente basso rispetto al totale delle emissioni (4,5 Mt su 105 Mt totali). Anche se il peso raddoppia considerando quelle legate alla navigazione internazionale e per lo sviluppo tecnologico va tenuto in conto il complessivo”. La transizione in questo settore, ha spiegato il docente, dovrebbe passare per lo sfruttamento

importante nel quadro italiano anche per quello che riguarda il trasporto verso le Isole minori”.

La difficoltà di identificare, per il settore navale, quale sia la soluzione ideale per individuare il combustibile a basse emissioni, è emersa chiaramente dal rapporto e dalle parole degli esperti. L'invito rivolto al comparto, infatti, per il momento è stato quello di cercare di sviluppare motori capaci di utilizzare diversi combustibili. C'è dunque una



Mario Mattioli



Enrico Giovannini

“dei biocarburanti avanzati sostenibili e i combustibili sintetici per cui è importante sviluppare attività di ricerca. Nello studio sono stati identificati idrogeno, ammoniaca e metanolo come quelli più indicati in questo contesto”. Cazzola ha anche posto l'accento sull'importanza di “sviluppare infrastrutture di accesso all'elettricità per le navi in stazionamento e di incentivare la transizione all'elettrico delle navi traghetto e veloci su tratte inferiori ai 50 km. Un aspetto

oggettiva specificità del settore marittimo dei trasporti, che rende la transizione energetica più complessa da portare a compimento entro le scadenze dettate dai piani europei. E a sottolineare questo aspetto e le altre peculiarità che riguardano il mondo della navigazione è stato Alberto Rossi, Segretario generale di Assarmatori: “L'Italia ha la maggiore flotta di traghetti in Europa e anche la più grande comunità insulare. Abbiamo quindi un problema di continuità territoriale non comune. È stata certificata l'inesistenza delle tecnologie e la difficoltà di creare una rete di distribuzione nei porti. Sono solo 79 quelli che hanno linee regolari di collegamento con le isole e quasi sempre inclusi nel centro abitato. Di conseguenza è prevedibile che ci sarà un'estrema difficoltà per creare una rete di distribuzione dei carburanti alternativi, una volta che questi saranno identificati”. Rossi ha poi specificato che comunque “esiste un'azienda naval-meccanica leader nel mondo e ci sono armatori che sono pronti a fare la propria parte. C'è però da comprendere

che noi ci differenziamo in maniera assoluta dalle altre modalità del trasporto e questo aspetto non è stato sufficientemente scandagliato nel rapporto STEMI. Per noi esiste un concreto rischio di perdita di competitività assoluta. Nel nostro settore, ad esempio, se pensiamo di poter andare con una nave elettrica nel Golfo di Napoli, dobbiamo capire che il biglietto costerà il doppio. Mentre per il trasporto terrestre sarà più facile costruire una rete capillare di rifornimento, per il nostro mondo sarà più complicato. Costruire un deposito di metanolo in un porto all'interno di una città è estremamente più complesso”.

Ha partecipato al dibattito anche il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, e ha precisato anche altri aspetti per inquadrare il processo di decarbonizzazione del trasporto marittimo. “Via mare viaggiano il 90% delle merci scambiate nel mondo. In Italia circa il 60% delle importazioni e il 50% esportazioni avvengono sempre in questa modalità. A fronte della mole, va rilevato che la mobilità navale è responsabile soltanto del 3% delle emissioni totali”, ha esordito il leader dell'associazione. “Con questi numeri viene da domandarsi, date anche le difficoltà già ampiamente spiegate, se vale la pena vincolare il settore marittimo alle tempistiche stabilite nel Fit for 55”. Mattioli, infine, ha anche voluto ricordare cosa è già stato fatto nel settore marittimo per abbattere le emissioni nocive: “Le navi nuove stanno utilizzando il sistema scrubber per abbattere i fumi diminuendo l'impatto del carburante fossile. Alcuni mezzi hanno anche le batterie per la sosta in porto, che si alimentano durante il moto della nave e che consentono di avere zero emissioni in ambito portuale. Queste soluzioni in dieci anni (2008\2018) hanno permesso di ridurre le emissioni di un 10-12% a livello assoluto, pur essendo aumentato nello stesso arco temporale il volume del trasporto marittimo del 40%”.



Alberto Rossi

# Il 'Regio' Codice della Navigazione compie 80 anni, e per associazioni e giuristi è arrivato il momento per un check-up

A Roma la prima tappa dell'evento itinerante, "Gli 80 anni del Codice della navigazione: passato, presente e futuro". Al centro del dibattito le innovazioni da apportare alla raccolta di leggi

di Marco Valentini

**Roma** - La giornata inaugurale della serie di incontri prevista per la celebrazione degli ottanta anni del Codice della navigazione, si è svolta a Roma nel giorno del suo Natale. Per l'evento, organizzato presso la sede della Facoltà di Giurisprudenza della Sapienza, è stato scelto il nome: "Gli 80 anni del Codice della navigazione: passato, presente e futuro". Il messaggio che si è voluto veicolare e che è, infatti, emerso dal dibattito è quello dell'imprevedibile legame che deve agganciare la storia del nostro Paese, marittimo per collocazione geografica e per tradizione, alle sfide che l'Italia si trova a dover fronteggiare nel presente e nel futuro prossimo. Partendo dall'ottima base che rappresenta il testo del Codice, tutti gli intervenuti hanno concordato nel ritenere necessario un check-up a cui va sottoposto. Un tagliando attraverso il quale individuare i punti da migliorare per consentire sistema di essere maggiormente pronto agli enormi e rivoluzionari cambiamenti che si prospettano o che sono già in atto. A sottolineare con una certa enfasi questa urgenza riformatrice, sono stati i rappresentanti delle associazioni degli armatori: Luca Sisto, Direttore generale di Confitarma, e Alberto Rossi, Segretario generale di Assarmatori. "Oggi festeggiamo il compleanno di un ottantenne, in splendida forma e concepito da maestri del diritto e illuminati giuristi", ha esordito Sisto. "Non possiamo però chiedere a un ottantenne, che ha dimostrato di essere un grande maratoneta, di gareggiare per i cento metri. E noi ci troviamo in un contesto economico e industriale in cui stiamo correndo i cento metri. E lo facciamo in una competizione globale che ci vede clamorosamente perdenti in termini di regolamentazione", ha proseguito il Direttore generale di Confitarma. "Ci avviciniamo a un momento delicato - ha poi spiegato il rappresentante di categoria rivolgendosi al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini - in cui non saremo più "costretti" ad avere il tricolore a poppa e, quindi, ad utilizzare



Zampone, Carlone

la straordinaria bellezza del Codice della Navigazione. Questo perché si potrà cambiare nazionalità, basandosi su un altro Codice (maltese, cipriota, portoghese etc.) Allora, per permettere a questo splendido ottantenne di superare anche i cento anni di longevità, noi dobbiamo semplificare, sburocratizzare e digitalizzare. Dal punto di vista politico, rivendicare autonomia e specificità del Codice della navigazione, riformandone il testo, significherebbe rivendicare e riconoscere la marittimità del Paese", ha concluso Sisto.

Diverse le preoccupazioni espresse da Rossi, ma medesima la richiesta di revisione del Codice e di attenzione da parte della politica al mondo dello shipping: "La transizione energetica comporta un percorso che tenga conto dei pilastri della sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Quindi deve essere una transizione che non sia una rivoluzione che miete vittime nel ceto marittimo e portuale". Nello specifico, il Segretario generale di Assarmatori, ribadendo di credere nella bontà del progetto che vuole l'Europa come epicentro della lotta contro i gas climalteranti, ha invitato i dirigenti politici "a meditare sulla proposta della Commissione Europea, in questo momento all'attenzione della commissione Trasporti del Parlamento Europeo, che ha sottolineato l'importanza di non applicare determinate regole al trasporto insulare. Su questo specifico punto c'è l'evidente possibilità di una violazione del principio di proporzionalità, che è uno dei pilastri del diritto dell'Unione, perché l'Italia è il Paese che ha il più grande numero di persone che vivono nelle > 17



Diliberto

&gt; 16

isole e di conseguenza rischia di pagare il prezzo più alto di questa pur giusta e corretta transizione energetica”.

Rivendicando con orgoglio il ruolo svolto da AIDIM (Associazione Italiana di Diritto Marittimo) nel contribuire all'impulso per l'unificazione delle norme all'interno del Codice di Navigazione, anche il presidente dell'associazione, l'avvocato marittimista genovese Giorgio Berlingieri, ha sottolineato l'importanza di guardare al futuro. “Si parla di possibile revisione di un Codice che festeggia gli 80 anni, ed è normale, ci sono però anche altre leggi che andrebbero riformate e che rientrano nel corpo del Codice civile o che comunque non fanno di quello della navigazione. Ad esempio quella sulla difesa del mare. Occorrerebbe, poi, pensare anche a una migliore incorporazione delle convenzioni internazionali nel Codice per cercare di ratificarle in modo più armonioso”, ha rilevato il numero uno di AIDIM.



Berlingieri

La necessità di una spinta riformatrice è esigenza rimarcata anche da Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport. Il leader dell'associazione che raggruppa le AdSP italiane ha iniziato il suo intervento ricordando le integrazioni già apportate in passato, anche recente, in ambito portuale: “Tra i grandi momenti di novità troviamo la legge 84\1994, che ha introdotto le Autorità portuali o quella del 2016 che ha portato la novità delle Autorità di sistema portuale. Tutte regole che hanno attualizzato le necessità organizzative della portualità. Ora viviamo un momento in cui l'aggiornamento diventa ancora più fondamentale. Il mondo sta cambiando profondamente e in maniera “violenta” si proce-



Giovannini



Giampieri

de alla modernizzazione del Paese. Sono in corso mutamenti che hanno bisogno di essere accompagnati da norme che in qualche modo permettano di gestire il più possibile i fenomeni. C'è bisogno di semplificazioni, di presa di responsabilità di tutti per superare i colli di bottiglia che possono rallentare il percorso”.

Una risposta a questo tipo di istanze ha provato a fornirla il titolare del MIMS Giovannini, spiegando il tipo di approccio che, a suo modo di vedere, si dovrebbe tenere per apportare modifiche utili alla legislazione attuale. Secondo il ministro, di fronte alla velocità con cui procede l'innovazione tecnologica, c'è bisogno di andare per gradi. “Non sono convinto che si debbano approntare grandi riforme, ma indubbiamente il Codice ha bisogno di un rinnovamento perché la realtà che stiamo vivendo è in continua evoluzione e intreccia sempre di più la navigazione marittima con quella aerea. La potenziale assenza del comandante, possibile grazie ad algoritmi sempre più avanzati, ad esempio ci imporrà di confrontarci con tutta una serie di effetti che saranno da regolamentare. Più in generale, invece, bisogna capire che siamo di fronte a delle scelte sistemiche ben precise da compiere. Dobbiamo essere in grado di delimitare il perimetro dei problemi e di comprendere quali grandi tematiche possono essere > 18



Stoccaggio Torri Eoliche e Camion destinati in Libia

&gt; 17

affrontate innovando il Codice della navigazione. Parlando di transizione energetica, ad esempio, non credo che le criticità possano essere superate in quel contesto. Dobbiamo stare attenti a non mettere tutte le uova nello stesso paniere”, ha concluso il ministro.

Per riformare il Codice della navigazione in maniera adeguata, ci sarà dunque bisogno di una visione politica che sappia indirizzare l'opera dei giuristi. Ma è agli stessi esperti di diritto che sarà richiesto il compito arduo di essere all'altezza dei grandi maestri che hanno concepito quella raccolta di leggi nel lontano 1942. E questa capacità di andare oltre la mera competenza tecnica, è insita in chi si occupa di diritto della navigazione, secondo il preside di Facoltà di Giurisprudenza della Sapienza Oliviero Di-liberto. L'ex Guardasigilli, infatti, ha detto che “questa disciplina richiede il multiforme ingegno del giurista, non la semplice tecnicità”.

Insieme ai molti interventi volti principalmente a immaginare quale possa essere il futuro del Codice, nel corso dell'incontro sono state ripercorse anche le tappe che hanno portato al concepimento della raccolta. I contributi di Leopoldo Tullio, Emerito di Diritto della navigazione dell'Università Sapienza di Roma, e di Alfredo Antonini, Ordinario di Diritto dei trasporti dell'Università degli studi di Udine, hanno ricordato il grande contributo offerto da personalità accademiche di spicco come ad esempio Antonio Scialoja e Gabriele Pescatore. A fornire un esempio, invece, di come ancora oggi si possano trovare nel Codice della navigazione le risposte a temi di stringente attualità, è stato il Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera, Nicola Carlone. L'Ammiraglio ha spiegato che



Rossi

“un collega a Genova, durante la pandemia si è posto il problema di evitare le lunghe file dei marittimi che venivano imbarcati in capitaneria. Lui si è chiesto: ‘Ma il Codice ci dà la soluzione?’ La risposta è sì, e quindi abbiamo adottato un provvedimento, che sta per diventare ormai norma consolidata, suggerito dalla raccolta del 1942”.

Altre occasioni per rinnovare il dibattito e, magari, discutere di eventuali proposte di aggiornamento che nel frattempo potrebbero essere state avanzate, saranno le altre tre tappe dell'evento, previste a Cagliari il 9 giugno, a Trieste il 16 settembre e di nuovo a Roma nel prossimo autunno.



## Our innovation is outside the box.

Our constant further development only serves the goal of being able to handle your boxes even more efficiently in the future.

# LIEBHERR

Port equipment LHM 800

MAC PORT

Mac Port Srl

Tel.: +39 0544 435011

macport@macport.it

www.macport.it