

PORTI E CARBURANTI GREEN LE SFIDE DEGLI ARMATORI

di **Marco Sabella**

Anche il settore dello *shipping* è chiamato a dare il suo contributo alla decarbonizzazione. E nel pacchetto di proposte «Fit for 55» presentato il 14 luglio scorso dalla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen — con l'obiettivo di ridurre del 55% le emissioni di gas serra entro il 2030 — sono previste misure sfidanti per il comparto. Tra queste una revisione dell'Emissions Trading System (Ets), il sistema che permette lo scambio di certificati riferiti alle emissioni tra aziende «a credito» e aziende «a debito» quanto al rispetto dei target prefissati sulle emissioni di CO2 consentite.

Per la prima volta questo sistema comprenderà anche le emissioni delle navi che superano le 5 mila tonnellate di stazza, quindi la maggior parte della flotta commerciale globale. E ancora: il pacchetto prevede misure di stimolo all'adozione di combustibili marittimi sostenibili e a emissioni zero, l'introduzione di obiettivi specifici per il settore marittimo nell'utilizzo di energie rinnovabili, altri interventi come la tassazione dei prodotti ad alta percentuale di immissioni di carbonio alle frontiere (per evitare che prodotti fortemente inquinanti vengano realizzati al di fuori dell'area Ue) e infine la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (ad esempio una diffusa elettrificazione delle banchine, il cosiddetto *cold ironing*).

«Si tratta di un piano molto ampio e articolato, i cui obiettivi di sostenibilità non solo condividiamo, ma in molti casi siamo stati noi armatori i primi a sollecitare. Su alcune soluzioni scelte per raggiungerli tuttavia abbiamo forti perplessità. Per ridurre il tasso delle emissioni servono nuovi carburanti *green* che ancora non ci sono, banchine elettrificate che mancano anch'esse e un vasto programma di investimenti per incentivare i rin-

I trasporti marittimi devono tagliare del 55% la CO2. Il presidente Messina: la transizione richiede tempo. Altre tasse non servono



Il volto Il presidente di Assarmatori Stefano Messina



● Il programma

Il nuovo piano «Fit for 55» promosso dalla Commissione europea per tagliare le emissioni del 55% si estenderà anche al settore del trasporto marittimo, che peraltro è meno inquinante dei trasporti su strada per emissioni di CO2 calcolate in base all'unità di prodotto trasportato. Il settore dello *shipping* dovrà tuttavia adottare un sistema di scambi di certificati sulle immissioni (Eu Ets) e combustibili «green» meno inquinanti.

novi delle flotte. Non serve invece aumentare le tasse sul trasporto come accadrebbe con l'introduzione dello *shipping* nel sistema Eu-Ets (i Certificati verdi). Un balzello in più che peserebbe sul costo finale di un servizio che per unità di merce trasportata è il meno inquinante del mondo», commenta il presidente di Assarmatori Stefano Messina.

Sistema globale

Il sistema dei trasporti marittimi è infatti per definizione globale. Gli armatori europei ne sono una componente, importante ma pur sempre parziale, sottolinea l'associazione. Introdurre una tassa come di fatto è l'Ets solo per alcuni soggetti (gli armatori europei) non creerebbe soltanto una distorsione sul mercato ma renderebbe ancora più complicate le trattative in sede Imo (International Maritime Organization) tra Paesi con differenti livelli di tassazione, oltre che penalizzare significativamente gli armatori europei.

Quanto all'importantissimo tema dell'introduzione di carburanti *green* e alter-

nativi gli armatori ricordano che tutti i processi che servono per produrli, siano essi idrogeno e suoi derivati, metano sintetico, fuel sintetico, metanolo o altro ancora, passano da procedimenti di lavorazione «energivori» e di conseguenza se l'energia necessaria alla produzione di questi carburanti non è «energia elettrica *green*», proveniente da fonti rinnovabili, si corre il rischio di giocare una partita ambientale assolutamente in perdita.

«Il *green hydrogen* giocherà certamente un ruolo fondamentale nel futuro, ma le tecnologie per la produzione e lo sfruttamento non sono ancora disponibili su larga scala. Prima di poter avere una produzione industriale adeguata, navi con motori appositi e infrastrutture per il rifornimento ci vorranno da 15 a 20 anni», avverte Messina. In questo scenario, in cui tutta la comunità scientifica e ormai anche politica spinge «a far presto» si apre tuttavia la porta a una soluzione-ponte efficace, sotto il profilo ambientale, nel campo dei carburanti meno inquinanti. «Il Gnl, gas naturale liquido, è un carburante già disponibile, anche in Italia, per quanto non ci siano ancora infrastrutture sufficienti e siano ancora poche le navi che lo utilizzano. Tuttavia, se tutti remiamo in quella direzione, in pochi anni potrebbe diventare una delle tecnologie di riferimento», conclude Messina.

Più in generale le specificità del settore dei trasporti marittimi sono legati ai tempi lunghissimi di costruzione e di ammortamento del bene, le navi. Tra la progettazione e la commessa di una nave di nuova generazione *green* e la sua messa in opera trascorrono alcuni anni. Per questo è importante agire subito e incentivare il settore a fare le scelte giuste.