

ROSSI (ASSARMATORI): IDROGENO E AMMONIACA, TECNOLOGIE NON PRATICABILI NELL'IMMEDIATO

Rossi (Assarmatori): Idrogeno e ammoniaca, tecnologie non praticabili nell'immediato

13 Feb, 2022

ROMA - Con il pacchetto “**Fit for 55**” l’Unione Europea intende **ridurre del 55% entro il 2030** le emissioni dei gas a effetto serra (GHG) e raggiungere la carbon neutrality nel 2050, obiettivi per il trasporto marittimo sensibilmente più stringenti e **più ravvicinati nel tempo rispetto a quelli, già sfidanti, delineati recentemente dall’IMO.**

Questo il tema affrontato da **Assarmatori, associazione aderente a Conftrasporto Confcommercio**) in audizione al Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio. Per l'associazione é intervenuto il **segretario generale Alberto Rossi**, facendo presente che le **tecnologie attualmente disponibili, soprattutto in Italia**, le attuali infrastrutture di produzione e stoccaggio, non garantiscono le quantità necessarie di carburanti green entro le scadenze proposte dalla Commissione, anche in una prospettiva di medio termine. Considerando che il ricambio delle flotte richiede tempi difficilmente compatibili con i target temporali ipotizzati.

Rossi ha premesso che gli armatori a livello mondiale, da anni affrontano il processo di decarbonizzazione delle flotte con gli ingenti investimenti che il processo comporta per rispettare le tappe del percorso fissate dall’IMO.

Tuttavia alcune misure del pacchetto “**Fit for 55**”, appaiono **intempestive** rispetto alle **disponibilità** su larga scala di **combustibili atti a soddisfare la transizione energetica.**

Secondo Assarmatori queste regole imporrebbero un insostenibile incremento dei costi del trasporto che devono essere valutati specialmente nel nostro paese che, per la sua conformazione territoriale, dipende dal mare.

Inoltre l'alterazione del **level playing field** rispetto alle norme dettate dall'IMO per il trasporto globale potrà portare la **drastica riduzione della competitività dei porti nazionali** con il concreto rischio di delocalizzazione dei traffici a beneficio dei porti del nord Africa.

“Sotto il profilo della **tecnologia disponibile**”, ha detto **Rossi**, “né **l'idrogeno**, né **l'ammoniaca** sono alternative **immediatamente praticabili** e soltanto il 12% delle navi in costruzione a livello mondiale prevede motorizzazioni con dual-fuel, con un secondo fuel che nella maggior parte dei casi è il GNL, carburante che ad oggi ed anche in prospettiva è disponibile immediatamente a garantire la transizione energetica.

“In conclusione l'affrettata adozione di misure sanzionatorie in assenza di alternative all'uso di carburanti fossili, come si vuol fare con l'estensione allo shipping del sistema ETS (Emission Trading System) o l'eliminazione dell'esenzione sulle accise, avrebbe solo l'effetto di incrementare il costo del trasporto a danno dell'utente finale, senza alcuna proporzionata contropartita per la collettività e per l'ambiente.

Quella della transizione ecologica”, ha concluso il segretario di Assarmatori, “è una grande sfida che richiede un serio approccio scientifico prima di adottare misure destinate a cambiare il paradigma del trasporto marittimo alterando, specialmente nel nostro Paese, l'equilibrio economico che garantisce il diritto alla circolazione delle persone oltre che l'esercizio delle attività sulle isole, in particolar modo il turismo”.