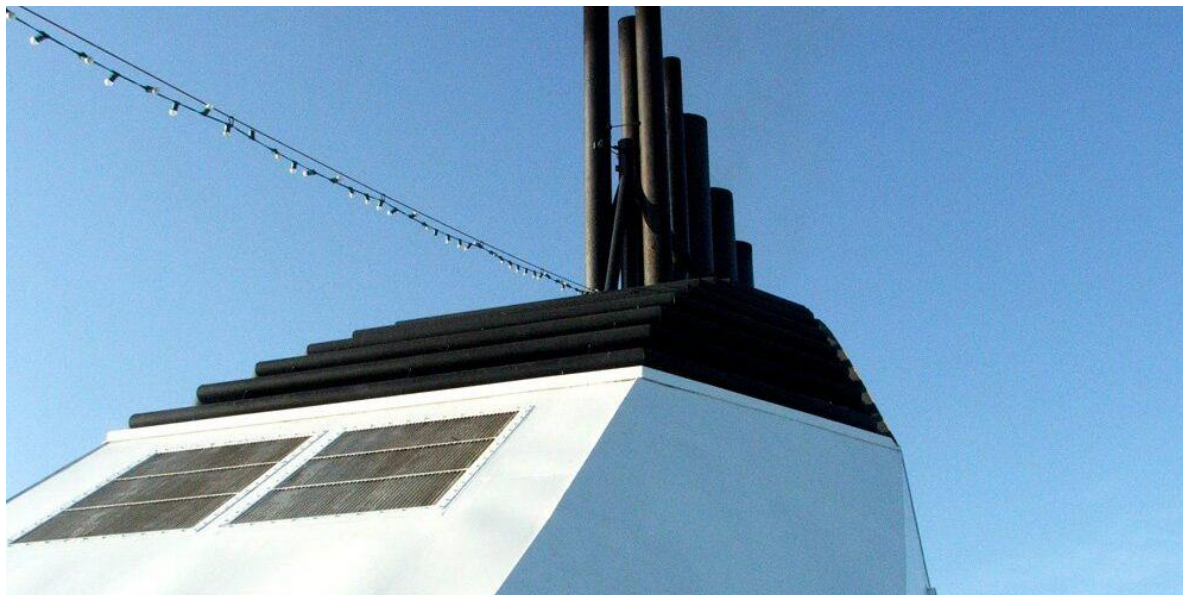


Assarmatori: “Intempestive le misure UE per decarbonizzare lo shipping”

02 FEBBRAIO 2022 - Mauro Pincio



Audizione del Segretario Generale Rossi, presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio

Roma – Decarbonizzare il trasporto marittimo è un obiettivo della gran parte degli armatori a livello mondiale, che da anni affrontano ingenti investimenti per rispettare le tappe di questo percorso fissate dall'IMO. **Tuttavia alcune misure proposte della Commissione UE, e cioè il noto pacchetto “Fit for 55”, appaiono intempestive** rispetto alle disponibilità su larga scala di combustibili atti a soddisfare la transizione energetica.

Tali regole imporrebbero un insostenibile incremento dei costi del trasporto che vanno 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.

Lo ha detto Alberto Rossi Segretario Generale di Assarmatori (associazione aderente a Confrtrasporto Confcommercio) durante un'audizione presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio.

Rossi ha ricordato, infatti, che con il pacchetto “Fit for 55” l'Unione Europea intende ridurre del 55% entro il 2030 le emissioni di GHG e raggiungere la carbon

neutrality nel 2050, obbiettivi per lo shipping sensibilmente più stringenti e più ravvicinati nel tempo rispetto a quelli, già sfidanti, delineati recentemente dall'IMO.

Il Segretario di Assarmatori ha sottolineato che le tecnologie attualmente disponibili e che, particolarmente in Italia, le attuali (e anche prospettiche nel medio termine) infrastrutture di produzione e stoccaggio non garantiscono le quantità necessarie di carburanti green entro le scadenze proposte dalla Commissione e del resto anche il ricambio delle flotte richiede tempi difficilmente compatibili con quelli ipotizzati.

“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”.