

"Shipping verde? Sì, ma la ricetta europea non funziona"

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'Organizzazione marittima internazionale (Imo)

02/02/2022

•
•
•

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'Organizzazione marittima internazionale (Imo). Tuttavia alcune misure proposte della Commissione Ue, e cioè il noto pacchetto "Fit for 55", sembrano essere intempestive rispetto alle disponibilità su larga scala di combustibili atti a soddisfare la transizione energetica. **Queste regole imporrebbero un insostenibile incremento dei costi del trasporto**, che vanno valutati specialmente in Italia, che per la sua conformazione territoriale dipende dal mare. Inoltre l'alterazione del contesto 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.

Tutto questo lo dice Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori (associazione aderente a Confrtrasporto Confcommercio) durante un'audizione al dipartimento Politiche europee della presidenza del Consiglio. Rossi ricorda infatti che col pacchetto "Fit for 55" l'Unione europea intende ridurre del 55% entro il 2030 le emissioni di gas serra e raggiungere la neutralità in termini di emissioni di anidride carbonica nel 2050, obiettivi per l'industria del trasporto marittimo sensibilmente più stringenti e più ravvicinati nel tempo rispetto a quelli, già sfidanti, delineati recentemente dall'Imo. **Rossi sottolinea 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 verdi 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 .- dice Rossi - né l'idrogeno, né l'ammoniaca sono alternative immediatamente praticabili e soltanto il 12% delle navi in costruzione a livello mondiale prevede motorizzazioni a doppia alimentazione, con un secondo carburante che nella maggior parte dei casi è il gas naturale liquefatto, che a oggi e 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 - conclude 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".