

Assarmatori contro la Ue: per decarbonizzare le flotte ci vogliono tempi giusti

di Antonino Pane

- [condividi l'articolo](#)

Per l'idrogeno e l'ammoniaca ci vuole tempo, stringere i tempi sulla via della decarbonizzazione può rivelarsi utopico se non controproducente. Assarmatori mette nel mirino il pacchetto "Fit for 55" della Ue che vuole ridurre i tempi per arrivare alle flotte pulite utilizzando pressioni di tipo economico. Alberto Rossi, segretario regionale di Assarmatori ha messo in guardia contro misure intempestive durante un'audizione presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio: "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 (Organizzazione marittima mondiale). Tuttavia - ha sottolineato - alcune misure proposte della Commissione Ue, appaiono intempestive rispetto alle disponibilità su larga scala di combustibili atti a soddisfare la transizione energetica".

Rossi ha ricordato, infatti, che con il pacchetto "Fit for 55" l'Unione Europea intende ridurre del 55% entro il 2030 le emissioni di gas serra e raggiungere la carbon neutrality nel 2050, obiettivi per lo shipping sensibilmente più stringenti e più ravvicinati nel tempo rispetto a quelli, già sfidanti, delineati recentemente dall'Imo. Tutto questo significa alterare anche i costi che la transizione impone. "Le regole Ue - ha sottolineato il segretario di Assarmatori che aderisce a Confrtrasporto e Confrcommercio - imporrebbero un insostenibile incremento dei costi del trasporto che vanno valutati specialmente nel nostro Paese che per la sua conformazione territoriale dipende dal mare".

Le preoccupazioni di Assarmatori, non riguardano i livelli imposti dall'Imo, ma la velocizzazione delle tappe di avvicinamento. Secondo Rossi l'alterazione del level playing field rispetto alle norme dettate dall'Imo per il trasporto globale, potrà portare alla drastica riduzione della competitività dei porti nazionali con il concreto rischio di delocalizzazione dei traffici a beneficio dei porti del nord Africa.

E poi la tecnologia. Il Segretario di Assarmatori ha sottolineato che quelle attualmente disponibili e che, particolarmente in Italia, riguardano le infrastrutture di produzione e stoccaggio non garantiscono le quantità necessarie di carburanti green entro le scadenze

proposte dalla Commissione Ue. E, inoltre, 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 Gas naturale liquefatto, 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”.