

16/03/22 16:49

Il 'caro gasolio' preoccupa gli armatori italiani

Allarme delle due associazioni nazionali: Confitarma chiede ristori, Assarmatori un meccanismo di adeguamento automatico delle tariffe per i traghetti



Gli armatori italiani sono preoccupati per il caro-gasolio, fenomeno che impatta direttamente anche sulle imprese marittime e che si sta aggravando a causa della crisi ucraina: l'allarme è stato lanciato dalle due principali associazioni nazionali di categoria, Confitarma e Assarmatori, che tuttavia propongono misure diverse per attenuare gli effetti sui conti delle shipping company nazionali. Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma, intervenuto il 14 marzo in audizione davanti alle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività Produttive) della Camera dei deputati, nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione in legge del DL n. 17 del 2022: "Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali", alla luce del prezzo del bunker ormai "insostenibile" per le imprese di navigazione, ha sollecitato a nome di Confitarma l'attuazione di "misure di ristoro del 'caro gasolio' che, nel premiare il virtuosismo delle imprese di navigazione che utilizzano combustibili alternativi, possa essere di beneficio anche per il resto della flotta che utilizza bunker tradizionale". Sisto ha quindi affrontato il tema della diversificazione delle fonti di energia – diventato di strettissima attualità dopo la crisi ucraina – sottolineando che per raggiungere questo obiettivo "occorre

intervenire su ciò che è per sua natura flessibile: il trasporto marittimo, l'infrastruttura mobile per eccellenza, in quanto la nave consente di diversificare rapidamente i mercati di riferimento”.

Guardando al settore del gas, la maggior parte del quale arriva tramite gasdotti, il ruolo del trasporto marittimo potrebbe contribuire a ridurre la dipendenza da pochi fornitori: “Per fare ciò è però necessario riconsiderare la nostra politica in materia di rigassificatori e sostenere lo sviluppo della flotta di navi gasiere. Confitarma, pertanto, chiede che al più presto venga convocato un tavolo istituzionale dedicato alla politica energetica dei prossimi decenni che ricomprenda anche il trasporto marittimo, settore definito anche dal Governo strategico per il paese, come il periodo della pandemia ha testimoniato”.

Il caro-gasolio preoccupa anche Assarmatori. L'associazione in una nota ha cercato di quantificare l'impatto di questa dinamica sull'operatività delle imprese armatoriali spiegando che su una rotta come Genova-Olbia-Genova, un traghetto passeggeri oggi spende ogni giorno circa 50 mila euro in più per pagare il carburante (che rappresenta circa il 30% dei costi di esercizio di una nave) rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Calcolo applicabile a tutti i principali collegamenti per Sardegna e Sicilia, nonché per l'Elba e le isole minori. “Adeguate i noli e le tariffe, e quindi il costo dei biglietti, sarà quindi – secondo Stefano Messina, Presidente di Assarmatori – una scelta obbligata per evitare la sospensione di quei servizi marittimi da e per le isole, che anche nei mesi più duri della pandemia hanno garantito comunque sia la continuità territoriale, sia il trasporto di passeggeri e merci, inclusi gli approvvigionamenti indispensabili specie per la Sardegna”.

L'allarme lanciato dal Presidente di Assarmatori si basa su dati concreti che rappresentano una situazione ulteriormente aggravata dalla drammatica escalation del conflitto russo-ucraino e dalle conseguenze che sta innescando sul mercato energetico: il prezzo di un barile di petrolio Brent negli ultimi giorni è stabilmente sopra i 100 dollari e i prezzi dei combustibili per le navi hanno seguito questo trend con ancora maggiore volatilità. “Adeguate i noli e le tariffe rappresenta una scelta dolorosa ma necessaria che impatterà sull'intera filiera produttiva fino al consumatore finale. Ma le conseguenze di uno stop ai servizi sarebbero – ha affermato Messina – ben più drammatiche, come facilmente intuibile, in particolare per la popolazione insulare e per tutto l'indotto, anche turistico, per il quale questi collegamenti sono linfa vitale”.

“È il caso di ricordare – ha concluso il Presidente di Assarmatori – come le nostre imprese siano ancora in attesa dei ristori previsti da diversi provvedimenti legislativi per limitare le conseguenze economiche dell'emergenza sanitaria, e adesso si trovino ad affrontare, da una posizione di ulteriore fragilità, le conseguenze di una nuova emergenza”.

Sul tema è intervenuto anche il Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, che, in audizione presso la Commissione Ambiente della Camera, nell'ambito del processo di conversione in legge del DL Energia, ha affermato: “La continuità territoriale di passeggeri e merci è un diritto sancito dalla Costituzione che rischia di venire meno: per gli armatori l'utilizzo di combustibili fossili è ineludibile, ne siamo in qualche modo prigionieri, non avendo alternative concretamente percorribili. Il trasporto terrestre dal 2006 beneficia di un correttivo automatico delle tariffe in adeguamento all'andamento del costo del carburante, crediamo che una misura del genere sia necessaria anche per quello marittimo,

specialmente per il naviglio impiegato nei collegamenti da e per le isole. Questo avrà un effetto inflattivo, non possiamo nascondere, ma non possiamo neanche pretendere che siano i fornitori del servizio a farsi carico di questi aumenti: non parliamo infatti di una differenza minima, ma di un sostanziale raddoppio dei costi legati al bunker”.

MSC raddoppia la frequenza di revisione dei bunker surcharge

MSC è stato il primo, tra i top liner internazionali, a prendere provvedimenti per tentare di arginare l'effetto dell'estrema volatilità dei prezzi del bunker annunciando – secondo quanto riportato dalla testata *Splash 24/7* – che i ‘bunker surcharge’, ovvero le modifiche alle tariffe di trasporto legate all'andamento del costo del carburante – non saranno più aggiornati su base mensile, ma con frequenza quindicinale per tutti i contratti spot e trimestrali sulle rotte asiatiche.

“L'attuale situazione politica internazionale sta ulteriormente aggravando le fluttuazioni imprevedibili del prezzo del bunker a livello globale” ha spiegato la compagnia, che applicherà il nuovo schema di adeguamento delle tariffe a partire dal prossimo 15 aprile.

Il costo medio del VLSFO, il combustibile navale a basso contenuto di zolfo, si attestava a 741 dollari a tonnellata nei giorni precedenti l'invasione dell'Ucraina da parte dell'esercito russo, ma è poi rapidamente aumentato in tutti i principali hub portuali del mondo superando per la prima volta la quota dei 1.000 dollari a tonnellata.