

Normativa verde, per i traghetti stangata da 300 milioni l'anno

Genova - Un vero e proprio tsunami di extra costi si sta per abbattere sulla flotta italiana di traghetti (passeggeri, passeggeri e rotabili, trasporto rotabili) a causa dell'applicazione delle nuove norme dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo) sulle emissioni e del Fit for 55

28/06/2022

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [Email](#)

Genova - Un vero e proprio tsunami di extra costi si sta per abbattere sulla flotta italiana di traghetti (passeggeri, passeggeri e rotabili, trasporto rotabili) a causa dell'applicazione delle nuove norme dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo) sulle emissioni e della contemporanea imposizione del pacchetto europeo Fit for 55. **Due dati di sintesi:** nel 2025 il 73% delle navi ro-ro e traghetti italiani risulteranno non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. L'impatto delle nuove disposizioni si tradurrà inoltre in extra costi per oltre 300 milioni di euro all'anno. Questo significa, dicono da Assarmatori "che alcune iniziative messe in campo per favorire la sostenibilità ambientale rischiano di mettere in crisi seriamente e per taluni aspetti in modo irreparabile il trasporto marittimo, con impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l'approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l'industria turistica".

Lo dimostrano in modo inequivocabile due studi, uno realizzato dal Rina per Assarmatori relativo all'applicazione alla flotta ro-ro pax italiana delle misure adottate dall'Imo mirate al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride per carico trasportato previste per il 2030, l'altro elaborato dalla struttura di Assarmatori con focus sull'impatto del pacchetto Fit for 55 sul trasporto marittimo, con particolare riguardo al traffico passeggeri e merci per le Isole maggiori e minori e alle Autostrade del mare. **Lo studio svolto da Rina per Assarmatori sulla flotta di navi ro-ro passeggeri italiane mostra come questa flotta si posizioni**, considerando le sue prestazioni negli anni passati, rispetto a una tra le misure adottate dall'Imo, la valutazione del Carbon Index Indicator, Cii. Questa misura prevede l'assegnazione alle navi di una valutazione da A a E, in cui la prima fascia, il rating A, raggruppa le navi

con le migliori prestazioni in termini di emissioni di anidride carbonica rispetto alle miglia percorse e l'ultima quelle con le prestazioni peggiori.

L'analisi ha evidenziato come già a partire dal prossimo anno, all'entrata in vigore della normativa, più del 23% dei traghetti italiani risulta in ultima fascia e non ottemperare alla norma (rating E) e come un ulteriore 40% necessiterebbe di interventi radicali atti a migliorare l'efficienza energetica nel breve termine (rating D). **Solo il 37% del naviglio sarebbe in grado di rispettare i requisiti senza l'adozione di ulteriori misure (rating A-B-C)**. Il Cii richiesto per mantenere la conformità avrà valori via via più stringenti nel corso dei prossimi anni e l'analisi sottolinea come, a parità di emissioni, cioè senza adottare alcuna misura di miglioramento rispetto alle condizioni degli anni passati, la situazione sarà sempre più impegnativa e critica nel breve volgere di pochi anni.

Nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025 (con tempistiche difficilmente compatibili con le dinamiche del settore), la flotta italiana si troverebbe in scacco, con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. Lo studio condotto da Assarmatori circa l'applicazione del pacchetto Fit for 55 al settore del trasporto passeggeri e merci per le Isole maggiori e le isole minori evidenzia come, anche in considerazione dei concomitanti effetti delle norme Imo già *in itinere*, si stia prospettando una situazione ingestibile per la flotta dei traghetti italiani, adibita ai collegamenti di lungo e corto raggio. **Dalle simulazioni eseguite si evince che la sola applicazione del sistema per lo scambio di quote emissione di gas a effetto serra dell'Ue (Sts)** potrà impattare sulla flotta dei traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all'anno, di cui quasi 230 milioni per le navi ro-ro e ro-pax impegnate sulle rotte a lungo raggio, tipicamente per la Sardegna e per le Autostrade del mare.

Il maggior costo che mediamente ogni singola unità di questo tipo dovrebbe sostenere è pari a quasi 3,5 milioni all'anno; per una unità in servizio sui collegamenti con le isole maggiori si potrà avere un costo aggiuntivo di 23 mila euro a tratta. Se a questo si aggiungono gli effetti della prevista revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia (Etd) l'impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni di euro all'anno. **Di questi**, sarebbero quasi 300 i milioni relativi alle navi ro-ro e ro-pax impegnate nei collegamenti con le Isole maggiori e oltre 40 i milioni per i collegamenti con le Isole minori. Si parla quindi di circa 350 milioni di euro all'anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale. Siccome le accise colpiranno anche le unità inferiori alle 5.000 tonnellate, una nave impegnata nei collegamenti con le Isole minori, che consumi tipicamente 3.000 tonnellate all'anno di gasolio, vedrebbe i

suoi costi per l'energia crescere di circa 1,2 milioni di euro all'anno: "Dati che solo eufemisticamente possono essere definiti preoccupanti - commenta Stefano Messina, presidente di Assarmatori - e che purtroppo confermano quanto la nostra associazione sta sostenendo da tempo: le misure volute dalla Commissione europea per decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare. Questi due studi testimoniano tutto ciò con numeri, dati e analisi incontrovertibili, che dovrebbero essere tenuti in debita considerazione a livello nazionale ed europeo prima di adottare norme che impattano così pesantemente sul settore, compiendo scelte ideologiche che, oltre a non garantire davvero la sostenibilità ambientale, andrebbero a minare anche quella economica e sociale".