

IMO e Fit for 55, studio Assarmatori-Rina: nel 2025 tre quarti dei traghetti fuori legge

Costi per il carburante fino a 1,2 milioni l'anno per nave e aggravii fino a 300 milioni per l'armamento di cabotaggio, che però al momento è escluso dal sistema ETS



(Cyprien Hauser/Flickr)

La combinazione delle prossime norme internazionali dell'International Maritime Organization (IMO) sulle emissioni navali e l'applicazione integrale del pacchetto "Fit for 55", [approvato qualche giorno fa dal Parlamento europeo](#), produrranno costi extra fino a 300 milioni l'anno per l'armamento italiano. Lo ha calcolato Assarmatori in uno studio redatto insieme al Rina e presentato oggi. A causa delle normative ambientali, sempre più stringenti anno dopo anno, c'è il rischio che fra tre anni, nel 2025, quasi tre quarti delle navi ro-ro e traghetti italiani saranno fuori legge e quindi non più in grado di navigare.

Sulla base di questo scenario, l'impatto maggiore sarà sui passeggeri pendolari delle isole, che subiranno i maggiori disagi tra servizi sospesi e navi non operative, ma il fenomeno riguarderà anche l'approvvigionamento delle merci e più in generale la continuità territoriale.

Le normative ambientali internazionali dell'IMO sono volte al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di anidride carbonica per carico trasportato previste per il 2030, che si allineano alle conferenze ONU. In particolare, si tratta di una delle tre misure adottate dall'IMO, il Carbon index indicator (CII), che prevede l'assegnazione alle navi di un rating da A a E. L'analisi di Assarmatori e Rina ha evidenziato come con l'entrata in vigore della normativa l'anno prossimo più del 23 per cento dei traghetti italiani risulta in rating E, mentre un 40 per cento andrebbe in rating D, necessitando di conseguenza di interventi radicali atti a migliorare l'efficienza energetica. Solo il 37 per cento è compreso nel rating A-C, quindi in grado di rispettare i requisiti senza l'adozione di modifiche particolari alla nave.

Il CII diventerà sempre più stringente anno dopo anno. A parità di emissioni, cioè senza adottare alcuna misura di miglioramento rispetto alle condizioni degli anni passati, la situazione nel giro di pochi anni sarà sempre più impegnativa e critica per la flotta traghetti e ro-ro italiana: entro il 2025, con tempistiche difficilmente compatibili con le dinamiche del settore, la flotta italiana si troverebbe con più del 73 per cento delle navi non a norma, quindi potenzialmente non più in grado di navigare.

Passando al pacchetto Fit for 55, lo studio Assarmatori-Rina analizza lo scenario peggiore, quello in cui le compagnie marittime di cabotaggio siano incluse nel mercato internazionale delle quote di scambio del carbonio, l'emission trading scheme (ETS), un'eventualità [che al momento il Parlamento europeo ha escluso](#). Nel caso in cui, però, ne sia incluso l'applicazione dell'ETS potrà impattare sulla flotta di traghetti italiana con un costo superiore ai 275 milioni l'anno, di cui quasi 230 milioni per le navi ro-ro e ro-pax impegnate sulle rotte a lungo raggio, per esempio in Sardegna ma anche in generale nei collegamenti tra i porti del Mediterraneo. 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 direttiva europea sul sistema di tassazione dell'energia, l'Energy Taxation Directive, l'impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni l'anno. Di questi, 300 milioni a carico delle navi ro-ro e ro-pax impegnate nei collegamenti con le isole maggiori ed oltre 40 milioni sulle navi impegnate nei collegamenti con le isole minori. In tutto, circa 350 milioni l'anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale.

Infine, poiché le accise colpiranno anche le unità inferiori alle 5 mila tonnellate, una nave impegnata nei collegamenti con le isole minori che consumi tipicamente 3 mila tonnellate all'anno di gasolio vedrebbe i suoi costi per l'energia crescere di circa 1,2 milioni l'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».