

## Le norme IMO e Fit for 55 “silurano” i traghetti italiani

28 giugno 2022 [Redazione Seareporter.it](#)

### **Il 73% della flotta ro-ro rischia di essere fuori legge e i costi per intervenire sulle navi superano i 300 milioni di euro all'anno. Allarme da due studi di Assarmatori**

**Roma, 28 giugno 2022** -Un vero e proprio tsunami di extra costi si sta per abbattere sulla flotta italiana di navi ro-ro e di traghetti a causa dell'applicazione delle nuove norme IMO sulle emissioni e della contemporanea imposizione del pacchetto 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.

Ciò significa 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 da RINA per Assarmatori relativo all'applicazione alla flotta ro-ro pax italiana delle misure adottate dall'IMO volte al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di CO2 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. Entrambi gli studi sono stati presentati oggi nel corso di una conferenza stampa.



Lo studio svolto da RINA per Assarmatori sulla flotta di navi ro-ro passeggeri italiane mostra come tale flotta si posizioni, considerando le sue prestazioni negli anni passati, rispetto ad una tra le misure adottate dall'IMO, la valutazione del “CARBON INDEX INDICATOR”, CII. Tale misura prevede l'assegnazione alle navi di un rating da A a E, in cui la prima fascia, “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 dell'ETS potrà impattare sulla nostra flotta di traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all'anno, di cui quasi 230 milioni per le navi RoRo-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 Energy Taxation Directive 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 RoRo-Pax impegnate nei collegamenti con le isole maggiori ed oltre 40 i milioni per i collegamenti con le isole minori. Stiamo quindi parlando di circa 350 milioni di euro all'anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale.

Poiché 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”.



## il pacchetto “Fit for 55” ed il settore navale

- ☐ inclusione del trasporto marittimo nell' **EU-ETS (Emissions Trading System)**, il sistema per lo scambio delle quote di emissione dell'UE;
- ☐ imposizione di requisiti di intensità dei gas serra sui carburanti di uso marittimo, attraverso l'iniziativa **FuelEU Maritime**;
- ☐ revisione della **Energy Taxation Directive (ETD)** , che propone la rimozione delle esenzioni fiscali previste per i combustibili fossili impiegati nel trasporto marittimo;
- ☐ adozione di un nuovo regolamento per la realizzazione di un'infrastruttura per i fuel alternativi (**AFID - Alternative Fuels Infrastructure Deployment**).

Studio sull'impatto delle misure previste dal pacchetto europeo “Fit for 55” sulla flotta di cabotaggio italiana

## quote di emissione e tassazione dei combustibili

Per l'**ETS** le navi devono acquistare **quote di emissione** per il 20% delle proprie emissioni nel 2023, aumentando questa percentuale annualmente fino alla piena copertura nel 2026:

- ✓ **20%** delle emissioni nel 2023,
- ✓ **45%** delle emissioni nel 2024,
- ✓ **70%** delle emissioni nel 2025
- ✓ **100%** delle emissioni dal 2026 in poi

Per i combustibili derivati dal petrolio l'**ETD** suggerisce a partire dal prossimo anno una **tassazione** non inferiore al 0,9 €/GJoule, che significa 37-38 €/t a seconda del tipo di fuel, ma lascia liberi gli Stati membri di applicare aliquote superiori.

Se si adottassero i criteri attualmente in uso nel settore delle accise per i combustibili industriali, per i gasoli – che sono dei distillati - potrebbe esserci un costo aggiuntivo per tonnellata molto più elevato.

Studio sull'impatto delle misure previste dal pacchetto europeo "Fit for 55" sulla flotta di cabotaggio italiana

## l'aumento del "costo dell'energia" dovuto all'ETS e all'ETD

La combustione di 1 t di VLSFO produce circa 3,1 t di CO<sub>2</sub>

ETS: una «quota» di CO<sub>2</sub> è scambiata attualmente a 85 €, quindi per ogni tonnellata di fuel si devono aggiungere 264 €

ETD: applicando l'aliquota «minima» imposta dall'EU bisogna aggiungere 37 €/t

Quindi per ogni tonnellata di VLSFO consumato occorrerà spendere in più circa 300 €/t

Studio sull'impatto delle misure previste dal pacchetto europeo "Fit for 55" sulla flotta di cabotaggio italiana