

## Nel 2023 il 73% delle navi di oggi non sarà autorizzato a navigare

Lo studio di Assarmatori e Rina sugli impatti delle normative IMO e del pacchetto Fit for 55



Pubblicato

il giorno

28 Giugno 2022

Da

**Redazione**



GENOVA – I risultati degli studi presentati da **Assarmatori** e **Rina** presentano un futuro difficile per il settore dello shipping italiano chiamato ad adeguarsi alle normative IMO e al pacchetto Fit for 55.

“La decarbonizzazione -ha detto **Ugo Salerno, ad Rina**– coinvolge tutto il mondo produttivo e dei trasporti. In particolare lo shipping è classificato come uno dei più difficili, hard to abate. Attualmente non ci sono soluzioni efficaci, si stanno esplorando tutte le strade, nucleare compreso, con lo sviluppo di piccoli reattori che comunque non saranno pronti prima di 6/7 anni”.

“Abbiamo voluto promuovere questo lavoro -ha sottolineato il presidente **Stefano Messina**– ed essere pragmatici. In un anno, dall’uscita delle normative Fit for 55 è stato fatto tanto, ma siamo partiti da zero e ancora dobbiamo andare avanti. Le misure volute dalla Commissione europea per la 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”.

Entrando nel merito con il dottor **Andrea Cogliolo** del Rina, lo studio, analizzando **l’impatto del Carbon intensity indicator sulla flotta ro-pax italiana**, sottolinea che l’indicatore, che fa un confronto tra massa di CO2 emessa e capacità di lavoro della nave, non tiene conto di alcuni parametri come il fatto che le navi emettono

non solo in navigazione ma anche una volta ferme e che a incidere è anche il carico della nave, in pratica quindi, evidenzia Cogliolo, il CII non descrive il settore appieno.

“L’indagine si è svolta su un campione di 73 navi ro-pax battenti bandiera italiana che viaggiano tra porti italiani, basandosi sui dati del 2019: quello che emerge è che **le stesse unità navali, nel 2023 sarebbero considerate nel 73% dei casi circa, fuori dalla fascia autorizzata a navigare.**”

Unica, soluzione applicabile, se non un miglioramento dell’efficienze energetica: **ridurre la velocità di navigazione.**

Le conclusioni portano a dire dunque che sarebbero **necessarie correzioni da parte dell’IMO** per non rischiare di mettere a repentaglio il trasporto marittimo merci e persone.

Con l’ingegnere **Enrico Allieri** di Assarmatori, si parla invece del pacchetto Fit for 55 e dell’impatto che le misure previste avranno sulla flotta di cabotaggio italiana.

“La decarbonizzazione passa da un rinnovo delle flotte accelerato e una sostituzione del naviglio più veloce del loro naturale ciclo di vita” spiega.

**“Al momento il settore marittimo non ha soluzioni praticabili:** quelle che lo fossero come uso di batterie e di biocombustibili, sono attualmente poco adeguate.”

Anche l’ammoniaca e l’idrogeno, per quanto applicabili, lo saranno non prima di dieci anni. Resta certo anche secondo Allieri è che le navi esistenti dovranno modificare i propri profili operativi per restare al passo, ad esempio, come già sottolineato da Cogliolo, riducendo la velocità di navigazione.

“Dal 2030 le navi saranno obbligate e connettersi con i sistemi a terra nei porti, ma le infrastrutture sono ancora in ritardo e i costi dell’energia non potranno restare doppi di quelli autoprodotti, come accade oggi in taluni casi”.

La sola applicazione dell’ETS potrà impattare sulla flotta di traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all’anno, di cui quasi 230 milioni per le navi ro-ro-pax impegnate sulle rotte a lungo raggio.

Questo si tradurrebbe in un costo aggiuntivo di circa 23 mila euro a tratta che saranno applicati sui biglietti degli utenti.

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.

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 annui.

“Il discorso relativo alla transizione ecologica -conclude l’ingegnere- è necessario ma ha un costo che va capito e condiviso col settore”.

Unica nota positiva è la presa di coscienza delle ultime settimane dell’Europa, che fa ben sperare.