

IMO +FIT/55 “silurati” traghetti italiani

2 Luglio 2022



ROMA – La difesa ambientale come suicidio di una flotta: un vero e proprio tsunami di extra costi – ha denunciato Assarmatori in un corposo documento d’allarme – 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 nel corso di una conferenza stampa sul web.

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).

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 ro/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 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 ro/ro-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.”

*

Lo studio è stato presentato da Ugo Salerno, ceo di RINA, e illustrato dall'ingegner Andrea Cogliolo con molteplici grafici, simulazioni e tabelle. Ovviamente fa riflettere su quella che sta diventando una incidenza "distruttiva" delle norme forse eccessivamente severe imposte dagli organismi internazionali (e non solo dalla Ue) per fronteggiare la carbonizzazione e l'inquinamento. Come per l'ukase contro i motori a carburanti tradizionali, c'è tempo – e forse anche voglia – di un ripensamento in chiave realistica. Perché distruggere l'economia mondiale in tempi brevi può essere un male peggiore del male. (A.F.)