

Il costo della transizione ecologica rischia di essere troppo 'salato' per lo shipping

Da due studi di RINA e ASSARMATORI emerge che CII e Fit for 55 possono mettere fuori mercato il 73% dei traghetti e comportare un rincaro del costo del biglietto del 70 % per i passeggeri

di Marco Valentini

La transizione ecologica è un obiettivo individuato come cruciale e strategico dalle istituzioni internazionali e comunitarie. Il processo attraverso cui si passerà per arrivare alla sostenibilità ambientale, passerà per una trasformazione economica e sociale che investirà tutti i settori produttivi e in particolare il mondo dei trasporti. Per quanto riguarda lo shipping, però, il percorso sembra lastricato di maggiori ostacoli e rischia di comportare un costo che potrebbe essere difficilmente affrontabile da società armatoriali e utenti. Questo, perlomeno, è quanto emerge da due studi presentati questa mattina in conferenza stampa da Assarmatori e RINA. Il primo report è stato realizzato dal gruppo genovese per conto dell'associazione guidata dal presidente Stefano Messina ed è relativo all'applicazione della misura

IMO sulla riduzione dell'indicatore di intensità di carbonio (CII) relativo alla flotta RoRo-Pax italiana.

A presentare il rapporto è stato l'ingegner Andrea Cogliolo, senior director Marine Excellence del Rina Service, e i risultati che ha illustrato lasciano intravedere un quadro fosco. Lo studio è focalizzato in particolare sul CII, parametrato secondo le direttive IMO sul confronto tra la massa di CO₂ emessa e la capacità di lavoro della nave, che è espressa come la stazza della nave moltiplicata per le miglia percorse.

“Le navi, però, emettono anche quando sono ferme”, ha puntualizzato Cogliolo, specificando anche “che questo indicatore non tiene conto di un altro fattore importante: una nave carica, chiaramente, consuma di più di una nave in zavorra”.

L'ingegnere ha poi spiegato il metodo utilizzato per > 11



ASSARMATORI

costo per passeggero sulle Ro-Pax nel lungo raggio

passeggeri trasportati
9.000.000 pax

costo ETS+ETD
260-290 mln di €

circa 30 € per
passeggero

circa il 70% del
passaggio di ponte

Scopo del lavoro

Impatto del "CARBON INTENSITY INDICATOR" sulla flotta RO-PAX italiana

2023-2024-2025-2026 **previsione**

Focus
Emissioni di CO₂ in porto

Basato su MEPC 76 guidelines

73 ro-pax
di bandiera italiana

2019 dati
da MRV

Porti italiani
da/a e fra



> 10

approntare il documento: "Per lo studio, sono state identificate 73 navi ro-ro passeggeri di bandiera italiana che partono, arrivano oppure fanno traffico fra porti italiani. Si è scelto come anno focus il 2019, anno pre-pandemia, ragionando sul fatto che i traghetti si siano comportati in maniera sostanzialmente normale. Questi dati sono stati utilizzati per fare una previsione di come sarebbero classificate queste navi se si comportassero nel periodo compreso tra il 2023-2026, come si sono comportate nel 2019. Il tutto è stato fatto basandoci sulle linee guida dell'IMO e tenendo conto in particolare di come variano questi risultati in funzione delle emissioni delle navi ferme in porto. Un focus che è stato necessario proprio per andare a capire se quella descrizione che non

c'è nell'indicatore è importante oppure no".

Il risultato che emerge è che, relativamente al 2023, alcune navi risulterebbero posizionate nella fascia critica, cioè quella che dopo un anno di permanenza tra i 'cattivi' imporrebbe di trovare delle soluzioni per migliorare la situazione, molte stazionerebbero in zona border line e una discreta quantità nella fascia di conformità. La situazione, però, diventerebbe ancora più complicata negli anni successivi, quando il CII diventerà più impegnativo. Inserendo la variabile delle emissioni generate durante le soste delle navi in porto, poi, inevitabilmente crescerebbe il numero delle imbarcazioni che finirebbero nelle zone meno nobili.

"Per concludere - ha spiegato Coglio-

lo - un indice che sia basato solo sulle emissioni totali della CO₂, sulla capacità della nave e sulla distanza percorsa non descrive appieno la complessità di un settore, come quello ro-ro, che ha ovviamente necessità di fermata in porto e di carico e scarico. Il risultato che si ottiene da questo studio, se non ci sono misure aggiuntive o per migliorare l'efficienza, ma soprattutto se non sono previsti dei cambiamenti del profilo operativo, sostanzialmente diminuire la velocità dei traghetti, oltre il 73% della flotta nel giro di tre o quattro anni andrà in una fascia per la quale sarà difficile poter autorizzare la navigazione".

Il secondo documento, presentato dall'ingegnere Enrico Allieri (Responsabile dell'area "Ship Technology, Maritime Safety & Environment di Assarmatori), è invece relativo al pacchetto Fit for 55 sul trasporto passeggeri e merci per le isole maggiori e le isole minori nonché sulle 'Autostrade del Mare'.

"Nel cammino verso la decarbonizzazione del nostro settore - ha esordito Allieri - le iniziative dell'IMO e dell'Unione europea agiscono su due leve diverse ma convergenti verso lo stesso risultato. Quello che entrambe queste organizzazioni vogliono ottenere è un rinnovamento accelerato delle flotte. Se da una parte le prescrizioni tecniche dell'IMO impongono > 12

Conclusioni



Un indice basato solo sulle emissioni totali di CO₂, sulla capacità della nave e sulla distanza percorsa non descrive a pieno la complessità del settore ro-ro

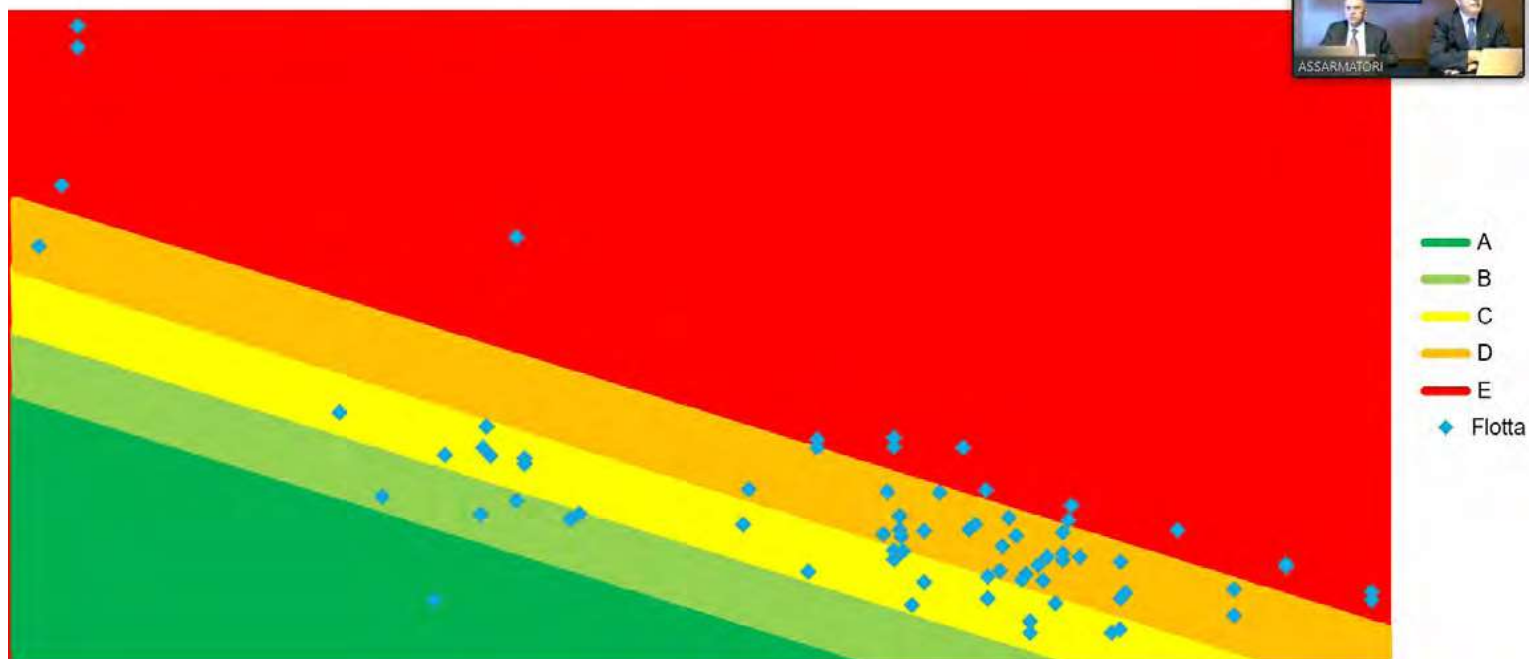
Oltre il 73% della flotta non sarà più autorizzata alla navigazione se non saranno messe in atto **misure aggiuntive per migliorare l'efficienza energetica** o se non sarà previsto un **cambiamento del profilo operativo**.

La **valutazione del CII**, effettuata senza tener conto delle emissioni in porto, suggerisce l'importanza di individuare un **fattore correttivo dedicato** o un aggiustamento dei parametri di calcolo delle emissioni attribuibili a viaggio e relativa sosta.

La mancata adozione di correzioni in tal senso potrebbe mettere a rischio il trasporto marittimo di merci e persone a mezzo di navi ro-ro, **senza generare un reale beneficio** in termini di efficientamento in termini assoluti.

Simulazione del rating CII

■ anno 2023 (dati relativi al 2019)



> 11

l'adeguamento delle navi a determinati standard tecnici sempre più stringenti, dall'altra le norme dell'Europa impongono costi di esercizio crescenti alle navi meno efficienti dal punto di vista ambientale".

“Entrambe queste leve hanno in comune la spinta ad un rinnovo delle flotte anticipato rispetto al normale ciclo delle navi, che infatti diventeranno più rapidamente vecchie dal punto di vista normativo e più rapidamente

antieconomiche dal punto di vista del mercato”, ha rimarcato l'ingegnere.

Per rendere possibile questo rinnovamento saranno necessarie due diverse risorse: la prima relativa alle tecnologie innovative che consentano di produrre navi alimentate con combustibili alternativi agli attuali, la seconda che riguarda gli investimenti necessari per la dismissione delle flotte attuali e per la progressiva implementazione di nuove unità green.

Stando allo studio presentato, “con riferimento alle tecnologie innovative, al momento lo shipping non ha soluzioni effettivamente praticabili. Guardando al futuro, si stima che per ammoniaca e idrogeno ci vorranno > 13



ASSARMATORI

progressione del costo dell'energia

pre-pandemia
fuel 400 €/t

oggi
fuel 1.000 €/t

con ETS ed ETD
fuel 1.300 €/t

L'ETS e l'ETD si inseriscono in un contesto di crescita molto sostenuta del prezzo dei combustibili, rispetto ai livelli pre-pandemia, aumento dei costi del fuel e adozione di ETS ed ETD porteranno ad un incremento del 325% del costo dell'energia, che rappresenta per molte compagnie oltre il 50% dei costi operativi delle navi

FINAVAL
WE MAKE THE DIFFERENCE

MANNING & CREWING MANAGEMENT
TECHNICAL MANAGEMENT
OPERATION MANAGEMENT
DISBURSEMENT MANAGEMENT
SAFETY HEALTH & ENVIRONMENT

FINAVAL S.R.L.
SHIP MANAGEMENT OFFICE
VIA DELLA PACE N. 1
42049 SANT'ILARIO D'ENZA - RE (ITALY)
WWW.FINAVAL.COM

> 12

ancora dieci anni prima di vedere delle applicazioni concrete a bordo delle navi. Questo ci dice che la pressione normativa esercitata dall'IMO non troverà un immediato sfogo attraverso adeguati strumenti tecnologici. Nel frattempo, le navi esistenti, quelle in costruzione e quelle che verranno costruite nell'immediato futuro dovranno adoperare le tecnologie attualmente disponibili".

"Quindi - ha ribadito Allieri - la pressione normativa si trasformerà inevitabilmente in pressione economica e le navi esistenti, per adeguarsi alle norme, dovranno investire in importanti retrofit o modificare i profili operativi, riducendo ad esempio la velocità. Questo, però, diminuirebbe la loro redditività e, nei casi più estremi, questa pressione economica ne spingerà inevitabilmente un certo numero fuori dal mercato".

Nello studio sono state prese in esame le quattro proposte che il pacchetto Fit for 55 prevede per il settore dello shipping. Maggiori fibrillazioni al si-



ASSARMATORI

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**).

stema, potrebbe causare l'inclusione del trasporto marittimo nel sistema di scambio delle quote di emissione EU-ETS e la revisione ETD, che prevede la rimozione delle esenzioni fiscali ad ora previste per l'utilizzo dei combustibili fossili.

Le due norme combinate, secondo il report, comporterebbero un ulteriore rincaro del costo dell'energia provocando un'impennata dei costi di circa

290 milioni di euro. Questo aumento, stando ai calcoli proposti nello studio di Assarmatori, andrebbe a pesare in maniera molto impattante sui passeggeri delle Ro Pax. Nel documento è stato preso ad esempio l'attuale prezzo medio di una tratta a lungo raggio che conduce dalla Penisola alla Sardegna. Oggi ammonta a circa 43 euro, il rincaro dovrebbe essere di 30 euro per passeggero (ovvero del 70%).



ASSARMATORI

costo per passeggero sulle Ro-Pax nel lungo raggio

traghettiPer®
Sardegna.it



SUPPORTO CALL CENTER
0565 960130
Lunedì-Domenica, ore 9-20

INFO • METEO

Andata > Verso la Sardegna

Aggiungi Cabina/Poltrona - Scegli:

Passaggio Ponte

media 42,93 €

PARTENZA	TRATTA	DURATA	COMPAGNIA	SIST.	PREZZO €	TARIFFA
08:30	Civitavecchia - Olbia	06h 00'		P.Ponte	52,70	Standard
09:00	Livorno - Olbia	06h 55'		P.Ponte	44,20	Standard
10:30	Livorno - Olbia	07h 30'		P.Ponte	17,55	Special -3%
10:30	Livorno - Golfo Aranci	07h 30'		P.Ponte	27,00	Flex
19:00	Genova - Olbia	13h 00'		P.Ponte	35,40	Standard
19:00	Genova - Porto Torres	13h 45'		P.Ponte	39,01	Standard
20:00	Civitavecchia - Cagliari	15h 00'		P.Ponte	47,66	Standard
20:00	Civitavecchia - Arbatax	09h 00'		P.Ponte	43,26	Standard
20:30	Savona - Porto Torres	12h 00'		P.Ponte	30,30	Special -9%
21:15	Genova - Olbia	10h 00'		P.Ponte	49,10	Standard
21:30	Genova - Olbia	10h 00'		P.Ponte	49,10	Standard
21:30	Genova - Porto Torres	10h 00'		P.Ponte	62,30	Standard
22:00	Livorno - Golfo Aranci	09h 00'		P.Ponte	32,00	Flex
22:00	Livorno - Olbia	08h 30'		P.Ponte	44,20	Standard
22:30	Livorno - Olbia	09h 00'		P.Ponte	25,11	Special -7%
22:45	Civitavecchia - Olbia	07h 30'		P.Ponte	53,25	Special -12%
23:00	Civitavecchia - Olbia	07h 00'		P.Ponte	77,70	Standard

RIEPILOGO DEI SERVIZI RICHIESTI

ADULTI 1 BAMBINI 0 ANIMALI 0

Aggiungi ritorno

Nuova ricerca

Avanti →

Prenota in Sicurezza

Prenota ora il tuo biglietto con tranquillità e sicurezza. Al passo 3 del processo di prenotazione puoi aggiungere l'assicurazione contro le penali di annullamento anche in caso di Covid-19.

Mappa