

Emissioni: entro il 2025 il 73% dei traghetti sarà fuorilegge

di

Gian Basilio Nieddu

-

3 Luglio 2022

11



il porto di Livorno (foto da porti Alto Tirreno)

Emissioni anche in mare. Più del 73% della flotta navi italiana e dei traghetti nel 2025 non sarà autorizzata alla navigazione se non verrà migliorata l'efficienza energetica.

Questo il risultato di uno studio di **RINA** (la società si occupa anche della certificazione dei motori marini) per **Assomatori sull'impatto delle nuove norme IMO (l'organizzazione marittima internazionale)** sulle emissioni e del pacchetto di misure **Fit for 55** (il pacchetto climatico adottato dalla Commissione europea). Chiaro segnale di come vi è stata **poca attenzione verso il settore marittimo**. In mare non si gira a targhe alterne, non ci sono i blocchi del traffico, le Ztl e tutte le misure, a prescindere dal loro impatto reale, per limitare le emissioni. C'è da lavorare, ma gli interventi non sono semplici.

Norme Imo e Fit for 55 per ridurre emissioni, ma gli armatori non sono pronti



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.

Lo studio di Rina, più quello di Assormatori presentato dall'ingegnere **Enrico Allieri**, è stato illustrato il 28 giugno in un webinar dove è stata ribadita **l'importanza della transizione energetica**. Ma gli armatori sono preoccupati. Un esempio per tutti: **entro il 2030 in porto le navi si devono alimentare da terra con l'energia elettrica**. Ma saremo pronti con le infrastrutture? Nonostante i **700 milioni stanziati con il Pnrr**.

Per adeguarsi alle prescrizioni si è calcolato un costo da 300 milioni di euro l'anno. I ricercatori di Assoarmatori hanno fatto "i conti della serva" per stimare **un aumento del**

costo del biglietto di 30 euro per il passaggio ponte (pensiamo alla Sardegna), e in percentuale pari a circa il 70%.

Il 20% delle navi fuorilegge rispetto al Carbon Index Indicator già dal 2023

Lo studio da RINA sulla flotta di navi ro-ro passeggeri italiane mostra come questa si posizioni, considerando le sue prestazioni negli anni passati, rispetto ad una tra le misure adottate dall'IMO ovvero la valutazione del **Carbon Index Indicator: il CII**.

Un **rating da A a E** dove la prima fascia 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.



Investimenti sulle banchine elettriche a Genova

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 ottempererà alla norma (rating E). 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. 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 periodo.

[LEGGI ANCHE:](#) A Ravenna la nave elettrica (in porto) di Grimaldi, batteria da 5MWh

Nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025, la flotta italiana si troverebbe con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare.

Il Fit for 55 contestato dagli armatori

Lo studio condotto da Assarmatori **sull'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 *"si stia prospettando una situazione ingestibile per la flotta dei traghetti italiani, adibita ai collegamenti di lungo e corto raggio"*.

[LEGGI ANCHE:](#) Genova: traghetti elettrici e il Waterfront di Piano a zero emissioni

Ecco i numeri dello studio: *"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."*.

Navigare a gasolio potrà venire a costare anche 1,2 milioni in più l'anno

A questo si somma l' **Energy Taxation Directive** l'impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni di euro all'anno.



Navigare a gasolio costerà sempre più caro: *"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**".*

La posizione degli armatori, contrari alle norme internazionali



il presidente di Assarmatori Stefano Messina

*"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”.

Questa la posizione degli armatori. Durante il webinar è emerso che siamo ben lontani dalla possibilità di **utilizzare combustibili definiti ecologici come l’ammoniaca o l’idrogeno**. L’inquinamento può scendere se rallentano le velocità delle navi, ma anche su questo punto gli armatori sottolineano che non sarebbe sostenibile economicamente.

E' urgente elettrificare le banchine

C'è ancora da approfondire il tema, oggettivamente molto complesso rispetto al trasporto merci a terra. Ma è una evidenza che quasi **un terzo delle emissioni sono generate in porto**. E sono quelle più pericolose per la salute umana come denunciano i comitati dei cittadini delle città portuali. L'elettrificazione delle banchine è la soluzione. Non facile ma da percorrere obbligatoriamente. Senza dimenticare che ci sono **armatori virtuosi** che hanno **investito in sostenibilità** e altri che non lo hanno fatto. E questo non è accettabile.