

Catani (Assarmatori): ETS e CII sono un mix micidiale per il trasporto marittimo italiano

Il solo ETS - ha evidenziato - costerà alla flotta italiana fra i 300 e i 320 milioni di costi aggiuntivi all'anno

Roma

27 ottobre 2022



infosMARE - La sommatoria dell'ingresso dello shipping nell'ETS (Emission Trading System), il sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione Europea, e dell'entrata in vigore del CII (Carbon Intensity Indicator) dell'IMO avrà un «rilevante impatto negativo per le compagnie di navigazione e quindi, a valle, su tutta la catena, sino al consumatore finale». Lo ha sottolineato Matteo Catani, membro del consiglio direttivo di Assarmatori e amministratore delegato di GNV, nell'ambito del panel “La transizione energetica nel trasporto marittimo” tenuto dalla stessa associazione armatoriale nell'ambito del settimo forum internazionale di Confrasperto a Roma.

«Abbiamo stimato - ha spiegato Catani - un impatto compreso fra i 300 e i 320 milioni di costi aggiuntivi all'anno per la flotta italiana dalla sola applicazione dell'ETS, di cui circa 280 milioni per i collegamenti con le isole maggiori e le Autostrade del Mare. Un fatto che stride con una serie di politiche messe a terra negli ultimi vent'anni, che hanno incentivato, anche a livello economico, i collegamenti marittimi come opportunità per decongestionare le strade e quindi ridurre le emissioni. Adesso invece, al di là dei maggiori costi, la misura si tradurrebbe in una minore competitività del trasporto marittimo, con conseguente switch modale inversi verso la strada. Il tutto a danno non solo delle compagnie, ma dell'intera catena logistica e quindi della comunità dei consumatori e dei cittadini».

Catani ha rilevato anche il particolare impatto negativo anche del CII voluto dall'International Maritime Organization, soprattutto per quei traghetti che, per ragioni di operatività dei servizi, trascorrono molto tempo in porto: si tratta - ha evidenziato - di «un vero e proprio paradosso. Ci troveremo con una nave che inquina meno ma che sosta in banchina per diverse ore penalizzata rispetto ad un'altra che invece continua a navigare. Un altro rischio, concreto, è quello di essere costretti a diminuire la velocità dei servizi delle Autostrade del Mare, il

che significherebbe ridurre la portata. Per fare un esempio, sarebbe come togliere una corsia al valico del Brennero».

«Ritengo - ha proseguito Catani - che gli obblighi e i target per la decarbonizzazione energetica debbano essere realistici e accompagnati da adeguati incentivi. I 500 milioni di euro stanziati dal Fondo complementare al PNRR vanno in questa direzione e ci aiuteranno a dotare le unità della strumentazione per attingere energia da terra. A quel punto, però, anche i porti dovranno essere adeguatamente infrastrutturati e, seguendo la direzione intrapresa dall'Europa per la Fuel EU Maritime, ci auguriamo che anche l'IMO tenga conto di questo, apportando uno specifico correttivo legato proprio alla sosta in banchina». (4/4)