

Assarmatori: “ETS e CII, un mix micidiale per il trasporto marittimo italiano”

28 Ottobre 2022

88



La sommatoria dell'ingresso dello shipping nell'ETS (Emission Trading System) e dell'entrata in vigore del CII (Carbon Intensity Indicator) avrà un “rilevante impatto negativo per le compagnie di navigazione e quindi, a valle, su tutta la catena, sino al consumatore finale”.

Lo ha ribadito Matteo Catani, membro del Consiglio Direttivo di Assarmatori e amministratore delegato di GNV, all'interno del panel “La transizione energetica nel trasporto marittimo” tenuto dalla stessa Associazione nell'ambito del 7° forum internazionale di Confrtrasporto a Roma, cui hanno preso parte anche Ugo Salerno, Presidente e CEO del RINA, Ivano Russo, amministratore unico di RAM e Maria Teresa Di Matteo, Direttore Generale per il Trasporto Marittimo del MIMS.

“Abbiamo stimato un impatto compreso fra i 300 e i 320 milioni di costi aggiuntivi all’anno per la flotta italiana dalla sola applicazione dell’ETS – ha ricordato Catani – 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”.

Il CII voluto dall’Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) è l’altra misura particolarmente impattante e negativa soprattutto per quei traghetti che, per ragioni di operatività dei servizi, trascorrono molto tempo in porto. “Un vero e proprio paradosso – ha aggiunto Catani – 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 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”.