

Gli armatori dei traghetti temono le nuove strette sulle emissioni

Il sistema di scambio delle quote di carbonio peserebbe oltre 300 milioni di euro l'anno, mentre il Carbon Intensity Indicator penalizzerebbe le navi che sostano a lungo nei porti, secondo l'ad di GNV, Matteo Catani



(Cityswift/Flickr)

L'inclusione del trasporto marittimo nell'Emission Trading System (ETS) e l'entrata in vigore l'anno prossimo del Carbon Intensity Indicator (CII) potrebbero costare caro alla flotta mercantile e passeggeri italiana, con un impatto anche sulla concorrenza e la velocità dei servizi. Lo ribadisce per conto di Assarmatori Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci e membro del consiglio direttivo dell'associazione aderente a Confcommercio, nel corso del settimo forum internazionale di Confrtrasporto a Roma, riferendosi a due sistemi per ridurre le emissioni di gas serra delle navi. L'ETS è il mercato europeo del mercato delle quote di carbonio, il CII un complesso sistema che collega le miglia percorse da una nave, il gas serra emesso e il carico trasportato, con lo scopo di ridurre i tempi di sosta delle navi in porto.

Catani spiega che ETS e CII avrebbero un effetto micidiale sulla flotta mercantile italiana. L'ETS potrebbe costare oltre 300 milioni di euro l'anno di costi aggiuntivi, di cui circa 280 milioni per i collegamenti con le isole maggiori. «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», secondo Catani, con la conseguenza di uno «switch modale inverso sulla strada».

Il CII invece avrebbe un impatto sulla qualità dei servizi marittimi, soprattutto nel cabotaggio mediterraneo, portando a ridurre per esempio la velocità dei traghetti. «Un vero e proprio paradosso – continua 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'International Maritime Organization tenga conto di questo, apportando uno specifico correttivo legato proprio alla sosta in banchina».