

La transizione energetica rischia di mettere ko il trasporto marittimo italiano

ETS e CII comportano un rilevante aumento dei costi per le compagnie di navigazione e, a cascata, per i consumatori. L'allarme lanciato da Catani (GNV): "Si rischia di diminuire la portata delle Autostrade del Mare e di favorire un back-shift modale"



Ugo Salerno, amministratore delegato RINA, Matteo Catani, amministratore delegato GNV, Ivano Russo, amministratore unico RAM, Maria Teresa Di Matteo, dirigente MIMS

Roma - Quello della transizione energetica è un tema centrale per il settore del trasporto in generale, che nel caso di quello marittimo assume un valore ancora più essenziale per lo sviluppo e la crescita del cluster nel prossimo futuro.

Regolamenti stringenti, imposti da IMO e UE, già dall'inizio del prossimo anno imporranno cambiamenti radicali e refitting delle flotte che solcano i mari trasportando merci e passeggeri.

Nel caso dell'Italia, dove rotte a corto e medio raggio hanno una rilevanza preminente, le modifiche impatteranno sensibilmente e i servizi rischiano di non essere più garantiti alle stesse condizioni alle quali ora vengono promossi.

Di questo si è parlato in un dibattito organizzato da Confrtrasporto nella giornata conclusiva dei lavori della settima edizione del Forum Internazionale dell'organizzazione.

Hanno contribuito ad animare la discussione Matteo Catani, amministratore delegato di GNV, Ugo Salerno, amministratore delegato di RINA, Ivano Russo, amministratore unico di RAM e Maria Teresa Di Matteo direttore generale vigilanza AdSP, trasporto marittimo e vie d'acqua interne del MIMS.

Riferendosi all'ingresso dello shipping nell'ETS (Emission Trading System), Catani ha evidenziato che "l'impatto negativo per le compagnie di navigazione sarebbe rilevante". Un impatto che andrà a incidere "su tutta la catena, fino al consumatore finale".

Secondo le stime indicate dal CEO di Grandi Navi Veloci, basate su uno studio condotto da Assarmatori, "l'aumento di costo è intorno ai 300-320 milioni di euro per l'infrastruttura dei collegamenti via traghetto in Italia. Di questi, 280-290 milioni di euro per i collegamenti con le isole maggiori. Questo si traduce in una minore competitività del settore e in un incentivo a quello che si definisce un back shift modale. In totale controtendenza con una serie di politiche comunitarie e italiane che negli ultimi 20 anni hanno individuato nelle Autostrade del Mare la chiave per decongestionare le strade e ridurre le emissioni, si andrebbe così a favorire il ritorno a mobilità alternative".

"Su una tratta di lungo raggio - ha proseguito Catani - l'aumento di costi in termini percentuali sarebbe di circa il 20%. Un aumento che, tra l'altro, si aggiungerebbe a una bolletta energetica già di per sé elevatissima negli ultimi 15-18 mesi".

Un'altra misura che avrà un forte impatto sul mondo della navigazione è la CII (Carbon Intensity Indicator) e a questo proposito l'amministratore delegato di GNV ha rimarcato che "comporterebbe la riduzione della portata delle Autostrade del Mare".

Si tratta di misure, dunque, che potrebbero rivelarsi esiziali per il settore del trasporto marittimo, che, però, come ricordato da Di Matteo "potrà beneficiare di circa 500 milioni di euro per il cold-ironing, stanziati dal Fondo complementare al PNRR (Piano Nazionale Ripresa e Resilienza)".

Un incentivo che, anche secondo Catani, "va nella direzione di accompagnare il comparto nella strada verso la decarbonizzazione. Però è necessario che anche i porti vengano adeguatamente infrastrutturati".

Analizzando la situazione attuale dei traghetti della flotta italiana, in relazione alle fasce stabilite da IMO per indicare le prestazioni in termini di emissioni di anidride carbonica rispetto alle miglia percorse, Salerno ha spiegato che "circa il 23% si attesta in fascia E (dove sono posizionate quelle con il rating peggiore) e circa il 40% in fascia D. Le unità che si trovano nella fascia E andranno, a partire dal 2023,

rinnovate nel giro di un anno, quelle in D avranno, invece, a disposizione almeno 3 anni per l'adeguamento. Il rischio è di trovarci al 2025 con il 63% della flotta fuori standard. Per evitarlo sono necessari investimenti di cui non si può ipotizzare che si facciano carico soltanto gli armatori. Una possibile soluzione, complessa, sarebbe quella di utilizzare il gas liquido, che ha delle emissioni del 20% inferiori a quelle prodotte dai combustibili attuali. Certamente, però, ci sarebbero da fare riflessioni sull'impatto ambientale complessivo, perché qualcuno il gas lo deve pur liquefare".