

“Autostrade del mare più lente e meno competitive con le nuove norme sulle emissioni”

L'allarme è stato lanciato da Catani (Gnv) a proposito dell'impatto sui traghetti dell'Emission Trading System e del Carbon Intensity Indicator
DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

27 OTTOBRE 2022

[STAMPA](#)



La sommatoria dell'ingresso dello shipping nell'Emission Trading System (Ets) e dell'entrata in vigore del Carbon Intensity Indicator (Cii) 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 Grandi Navi Veloci all'interno del panel 'La transizione energetica nel trasporto marittimo' tenuto dalla stessa associazione nell'ambito del 7° forum internazionale di Confrtrasporto a Roma.

“Abbiamo stimato un impatto compreso fra i 300 e i 320 milioni di euro 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” ha ricordato Catani. “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, le 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 Carbon Intensity Indicator voluto dall'Organizzazione Marittima Internazionale (Imo), così come [illustrato anche dal collega armatore Vincenzo Romeo di Nova Marine Carriers con riferimento alle navi bulk carrier](#), è l'altra misura particolarmente impattante e penalizzante soprattutto per quei traghetti che, per ragioni di operatività dei servizi, trascorrono molto tempo in porto. "Un vero e proprio paradosso" secondo Catani. "Ci troveremo – ha spiegato – con una nave che inquina meno ma che sosta in banchina per diverse ore penalizzata rispetto a 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 ridurne la portata. Per fare un esempio, sarebbe come togliere una corsia al valico del Brennero".

Questo il ragionamento conclusivo dell'amministratore delegato di Grandi Navi Veloci: "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".