



## L'intervento

# Navi, quei costi da dividere per inquinare meno

Stefano Messina\*

**G**entile Direttore dall'inizio dell'anno tutti gli armatori, italiani e non, hanno dovuto adeguare i noli per effetto di una normativa globale entrata in vigore il 1 gennaio 2020, ma prevista fin dal 2009. Per decisione dell'Imo (International Maritime Organization) i combustibili utilizzati per la navigazione non possono più avere un tenore di zolfo superiore allo 0,5%. A differenza di altri Paesi, però, in Italia l'adeguamento dei noli è stato accolto da varie proteste, soprattutto da parte di alcune sigle dell'autotrasporto, tanto che per iniziativa della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, è stato aperto un tavolo di confronto al ministero che forse si sta avviando verso una soluzione.

Durante queste settimane, comunque, si sono fatte sentire molte campane, talvolta stonate, e quindi è forse necessario fare un po' di chiarezza. L'adeguamento dei noli si è reso indispensabile perché i nuovi carburanti si sono dimostrati molto più costosi di quanto lo stesso mercato aveva previsto. I rincari sono arrivati fino all'80% e i prezzi sembrano destinati a restare ancora a lungo su questi livelli. I dati statistici dimostrano, infatti, che il prezzo dei combustibili navali fin verso la fine del 2018 ha mantenuto un rapporto costante tra i tre carburanti maggiormente utilizzati per la navigazione, ma all'avvicinarsi della scadenza dell'Imo Sulphur cap 2020 il prezzo del combustibile a basso tenore di zolfo si è sganciato da quello a maggior tenore, che fino ad allora aveva seguito in modo pressoché parallelo e si è diretto verso il prezzo del gasolio, il carburante più costoso di tutti. E infatti a gennaio il prezzo del nuovo fuel allo 0,5% si è sostanzialmente agganciato al prezzo del gasolio.

Aumenti così consistenti non sono assorbibili senza un adeguamento dei noli, anche perché da tempo, per effetto della concorrenza, tutti gli armatori hanno ridotto al minimo i loro margini di guadagno, soprattutto nel segmento strategico del

cabotaggio e delle Autostrade del Mare. Basti pensare che fino a qualche anno fa per il trasporto di un semirimorchio su una tratta marittima media si spendevano circa 800 euro, ora, grazie alla concorrenza fra vettori navali e all'aumento della capacità di stiva il costo si è più che dimezzato (in media è di 400 euro).

Del resto sono circa vent'anni che gli armatori stanno investendo cifre ingenti sullo sviluppo dei collegamenti e delle Autostrade del Mare, che si sono dimostrate la migliore soluzione logistica per le imprese di autotrasporto, la modalità più efficace per ridurre l'inquinamento atmosferico e il congestionamento delle autostrade (entrambi determinati dal traffico pesante) e il contributo più concreto alla riduzione degli incidenti sulle grandi reti viarie.

Ribadisco, questi risultati sono stati raggiunti grazie ad ingenti investimenti delle aziende di navigazione e a una politica dei prezzi vantaggiosa per l'utenza. Ma queste sono proprio le ragioni che impediscono oggi agli armatori di farsi carico direttamente dei costi aggiuntivi per i carburanti meno inquinanti. Gli esigui margini di profitto non lo consentono.

Concludendo: tutti quanti vogliamo vivere in mondo più pulito e respirare aria più buona, ma dobbiamo sapere che raggiungere questi obiettivi non sarà gratis per nessuno. Noi come armatori siamo certi di fare la nostra parte, per questo riteniamo che un aumento così significativo delle spese di rifornimento debba essere ripartito lungo l'intera filiera del servizio fino al consumatore finale. Distribuito in questo modo non determina variazioni significative dei prezzi al consumo: nel concreto si tratta - in caso di un trailer a pieno carico - di un aumento pari a 50 centesimi a quintale trasportato, equivalente a circa 4 euro a bancale. In ultima analisi, quindi, a giudizio del mondo armatoriale la soluzione al problema dell'adeguamento dei noli va trovata agendo sulla rimodulazione dell'incentivo nazionale Marebonus insieme al ripristino del ticket ambientale siciliano.

\*Presidente Assarmatori