

Assarmatori: «Così le banchine italiane perderanno competitività»

# Incubo transizione per lo shipping «Intempestive le misure europee»

IL CASO

GENOVA

**D**ecarbonizzare il trasporto marittimo è un obiettivo della gran parte degli armatori a livello mondiale, che da anni affrontano ingenti investimenti per rispettare le tappe di questo percorso fissate dall'Imo. Tuttavia alcune misure proposte dalla Commissione Europea - il noto pacchetto «Fit for 55» - «appaiono intempestive rispetto alle disponibilità su larga scala di combustibili atti a soddisfare la transizione energetica».

Lo denuncia Assarmatori. Le regole, secondo l'associazione guidata da Stefano Messina, imporrebbero un insostenibile incremento dei costi del trasporto che «vanno valutati specialmente nel nostro paese che per la sua conformazione territoriale dipende dal mare». Per Assarmatori c'è anche un problema di competitività per i porti italiani «con il concreto rischio di delocalizzazione dei traffici a beneficio dei porti del nord Africa». L'analisi è del segretario generale dell'associazione, Alberto Rossi, ribadita in un'audizione al Dipartimento Politiche Europee della presidenza del Consiglio.

Rossi ha ricordato, infatti, che con il pacchetto «Fit for 55» l'Unione Europea intende ridurre del 55% entro il 2030 le emissioni di Ghg e raggiungere la carbon neutrality nel 2050, obiettivi per lo ship-

ping sensibilmente più stringenti e più ravvicinati nel tempo rispetto a quelli, già sfidanti, delineati recentemente dall'Imo.

Rossi ha sottolineato che «le tecnologie attualmente disponibili e che, particolarmente in Italia, le attuali (e anche prospettiche nel medio termine) infrastrutture di produzione e stoccaggio non garantiscono le quantità necessarie di carburanti green entro le scadenze proposte dalla Commissione e del resto anche il ricambio delle flotte richiede tempi difficilmente compatibili con quelli ipotizzati».

«Sotto il profilo della tecnologia disponibile - ha spiegato Rossi - né l'idrogeno, né l'ammoniaca sono alternative immediatamente praticabili e soltanto il 12% delle navi in costruzione a livello mondiale prevede motorizzazioni con dual-fuel, con un secondo fuel che nella maggior parte dei casi è il Gnl, carburante che ad oggi ed anche in prospettiva è disponibile immediatamente a garantire la transizione energetica».

«In conclusione l'affrettata adozione di misure sanzionatorie in assenza di alternative all'uso di carburanti fossili o l'eliminazione dell'esenzione sulle accise, avrebbe solo l'effetto di incrementare il costo del trasporto a danno dell'utente finale, senza alcuna proporzionata contropartita per la collettività e per l'ambiente». —

R.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alberto Rossi

