

Le nuove norme rischiano di sconvolgere anche la rotta per la Sardegna: «Il viaggio da Genova potrebbe durare anche 24 ore»

Traghetti e cargo a velocità dimezzata Così il piano anti emissioni frena le navi

IL CASO

Alberto Quarati
INVIATO A ROMA

Per ridurre l'inquinamento i traghetti dovranno tagliare la velocità o aumentare il tempo di sosta in porto. Ne ha parlato come di «un rischio concreto» Matteo Catani, amministratore delegato della compagnia di navigazione Gnv - che copre rotte in tutto il Mediterraneo Occidentale - al Forum della Confindustria-Contrasporto a Roma. Da tempo le organizzazioni armatoriali - ma in particolare la Assarmatori, che in pratica associa i principali operatori di traghetti italiani - protestano contro l'inserimento da parte dell'Europa delle navi nel meccanismo Ets, ossia quella Borsa dell'inquinamento in base alla quale un'industria dovrà pagare una "quota di emissione" per ogni tonnellata di anidride carbonica prodotta.

Il meccanismo è inserito nel Fit for 55, cioè il pacchetto di norme comunitarie che permetteranno all'Europa di tagliare le emissioni di gas serra entro il 2030 del 55% rispetto ai livelli raggiunti nel 1990. I costi extra di questo meccanismo, in base a una simulazione fatta da Assarmatori quest'estate, ammonterebbero a 230 milioni di euro l'anno, pari a 3,5 milioni di euro a nave, 23 mila euro per ogni viaggio da Genova alla Sardegna, 23 euro in media a passeggero al costo del carburante di quest'estate (quindi 800 dollari a tonnellata - dollari, perché nei trasporti marittimi la valuta nelle transazioni *business to business* è sempre con la moneta statunitense).



Un traghetto della compagnia Gnv

«Un fatto che stride - dice Catani - con una serie di politiche messe a terra negli ultimi 20 anni che hanno incentivato, anche a livello economico, i collegamenti marittimi come opportunità per decongestionare le strade e quindi ridurre

Per gli armatori gli extracosti arrivano a 230 milioni di euro all'anno

le emissioni. Adesso invece, al di là dei maggiori costi, la misura si tradurrebbe in una minore competitività del trasporto marittimo, con un ritorno dei camion verso la strada. Il tutto a danno non solo delle compagnie, ma anche per con-

sumatori e dei cittadini».

Sulla base delle normative internazionali che entreranno in vigore il prossimo anno, e che classificano le navi in cinque differenti fasce in base alla loro capacità di inquinamento, circa il 73% si troverebbero in condizione critica, con il 23% che non potrebbero proprio più navigare e il restante 40% che avrebbe bisogno di interventi radicali per navigare ancora.

Ma cosa significherebbe far navigare le navi più lentamente? «Il taglio della velocità», spiega Ugo Salerno, amministratore delegato del Rina, il gruppo italiano specializzato nella certificazione industriale - è stato molto utilizzato dalle compagnie di navigazione per ridurre consumi e inquinamento. Ma il problema è che i

traghetti sono legati a tempistiche precise. Ridurre la velocità da, poniamo 23 a 13 nodi significa che una nave anziché toccare un porto due volte al giorno, vi arriva una sola volta».

Questo significherebbe che

Impatto pesante anche per le merci: il traffico potrebbe ridursi della metà

per raggiungere la Sardegna d'estate il turista non ci metterebbe 12 ore, ma 24. O che le corse delle Autostrade del mare per trasportare la merce via mare si dimezzerebbero. Così se per esempio in un anno nel porto di Genova arrivano un

po' meno di 5 milioni di metri lineari di merce (fonte Autorità portuale), a velocità dimezzata ne arriveranno 2,5 milioni. E siccome ogni Tir trasporta 8 metri lineari di merce, significa che sulle strade si riverseranno 312.500 Tir, al lordo della quota di quei mezzi diretti verso la Sardegna che semplicemente dovranno attendere il loro turno, non tanto da arrivare a creare un ammanco nei magazzini, dicono gli armatori, ma sicuramente riorganizzando le forniture. Che tradotto vuol dire anche in questo caso muovere i prezzi.

Il problema, dice Salerno, è che la strada è stretta. Per far inquinare meno le navi, bisogna intervenire sui carburanti, adattando la flotta al consumo di gas naturale liquefatto, dell'ammoniaca, usando la connessione alla rete elettrica quando sono ferme in banchina, potendo così spegnere i motori che altrimenti continuerebbero a girare per alimentare i generatori.

Ma sono tutte tecnologie non mature, troppo costose da installare su navi di 20-30 anni. E per il gas ci vuole la rete di distribuzione, l'ammoniaca dovrebbe essere prodotta con le energie rinnovabili così come l'elettricità fornita in porto.

Gli armatori hanno già ricevuto 500 milioni di fondi Pnr (il bando scade a novembre) per poter adattare parte della flotta all'allacciamento a terra delle navi alla corrente elettrica di terra, ma tra l'altro, come ha spiegato la responsabile della Direzione Porti al Ministero delle Infrastrutture, Maria Teresa Di Matteo, manca ancora l'accordo in Europa per gli oneri di sistema.

Lo scenario insomma è ancora in alto mare. —