

I trasporti marittimi

Armatori sul piede di guerra
«Carburante green, costi alti»

Trasporto marittimo, è lite col governo sulla svolta green. Gli armatori protestano: «Bene il carburante pulito per le navi ma servono sostegni economici». Dal gennaio andrà ridotta la quantità di zolfo e l'effetto sarà pesante sui conti delle aziende. Il presidente di Assoarmatori, Francesco Messina, è duro: «Si tratta di costi elevati per il settore, non si possono sostenere». *A pag. 7*

La bolletta energetica

Trasporto marittimo, è lite col governo sulla svolta green

►Gli armatori: «Bene il carburante più pulito per le navi ma servono sostegni economici» ►Presto andrà ridotta la quantità massima di zolfo
Messina: «Si tratta di costi elevati per il settore»

IL CASO

Antonino Pane

Le politiche ambientali vanno supportate, c'è il rischio che il rimedio sia peggiore del male. L'allarme è partito da Palermo e riguarda le Autostrade del mare: dal prossimo primo gennaio il carburante utilizzato dalle navi dovrà avere una percentuale massima di zolfo dello 0,5% contro l'attuale 3,5%. Per il solo fatto che la domanda di questo carburante più pulito è aumentata il prezzo è in ascesa. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, è categorico: «È urgente che il governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le Autostrade del Mare. Il Marebonus, ovvero l'incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare».

LA NORMATIVA

La normativa Imo prevede più strade per l'adeguamento sulle emissioni: carburante più pulito, 0,5% di zolfo, oppure l'uso di scrubbers o il ricorso al gas naturale liquefatto. Soluzioni alternative, queste, che comporteranno un aumento dei costi stimato tra il 20 e il 30%. «I nuovi oneri - ha aggiunto Messina - dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se Assarmatori non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare».

IL SETTORE

Il nodo Autostrade del mare è rimbalzato forte a Palermo dove il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, il campano Pasqualino Monti, ha annunciato un duro colpo alla burocrazia con lo sblocco di 45 cantieri fermi da anni e lavori infrastrutturali per 645 milioni di euro. Interventi che riguarderanno anche il terminal crocieristico gestito insieme da Msc Crociere e Costa Cro-

ciere e le banchine delle Autostrade del mare, utilizzatissime per trasportare via mare i prodotti siciliani. «Ed è quindi giusto - ha aggiunto Messina - lanciare da qui l'allarme: le Autostrade del Mare hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud. Assarmatori ritiene indispensabile che il governo e in particolar modo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta di operare senza incidere sui costi finali». I numeri confermano le previsioni di Messina: il passaggio dal combustibile 3,5% allo 0,5%, porta ad un differenziale di 250/260 dollari Usa/tonnellata. Questa significa un rincaro di circa l'80% della bolletta energetica delle compagnie di navigazione.

Il tema è stato affrontato anche da Alis, l'Associazione per il trasporto sostenibile presieduta da Guido Grimaldi. Le compagnie armatoriali italiane, europee e mondiali stanno vivendo un momento di grande fermento a causa della nuova normativa Imo

2020, la quale prevede a partire dal 1° gennaio una riduzione del tenore massimo di zolfo consentito nel carburante ad uso marino dall'attuale 3,5% allo 0,5%. Le compagnie marittime, al fine di adeguarsi rapidamente alle nuove regole hanno dovuto, ad esempio, dotarsi di scrubber (grandi depuratori di bordo per la purificazione dei combustibili), oppure utilizzare un nuovo e più costoso carburante denominato Very Low Sulphur. Gli investimenti per tali adeguamenti sono stati notevoli ed hanno costretto gli armatori a modifiche tariffarie per far fronte agli extra-costi che dovranno sopportare a partire dal prossimo gennaio al fine di continuare ad offrire i collegamenti marittimi verso le isole e le autostrade del mare, garantendo lo spostamento delle merci in maniera sempre più puntuale, rapida, sicura ed ecosostenibile. Ad ogni modo è utile ricordare che grazie agli investimenti effettuati dagli armatori italiani nell'ultimo decennio in navi di ultima generazione con sempre maggiore capacità di stiva, dotate di sistemi di efficientamento energetico, è stato possibile raggiungere delle economie di scala e di scopo che hanno garantito una progressiva e costante riduzione dei noli dal 2010 ad oggi». Ma tutto questo probabilmente non basta.



DIBATTITO Da sinistra: Stefano Messina, Paola De Micheli e Guido Grimaldi

**LE IMPRESE CHIEDONO
DI AMPLIARE
LE RISORSE OTTENIBILI
CON IL MAREBONUS
«RILANCIAMO LE
AUTOSTRADE DEL MARE»**

**STIMATO UN INCREMENTO
DELLE SPESE
DI GESTIONE DI CIRCA
IL 30 PER CENTO
«SARANNO PENALIZZATI
ANCHE GLI UTENTI»**