

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Pnrr sbagliato, urgono correttivi: Contrasporto critica il Governo e detta la sua ricetta

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 9th, 2021

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza disegnato dal Governo Draghi è condivisibile nei fini ma criticabile nelle scelte adottate per raggiungerli.

È questa la sintesi della nota con cui Contrasporto ha introdotto la due-giorni dedicata al proprio “sesto forum internazionale”. Sulla base delle risultanze evidenziate dal proprio centro studi, l’associazione presieduta da Paolo Uggè ha una volta di più evidenziato il ruolo del trasporto su strada e di quello marittimo, sottolineandone da una parte il peso relativo sulla movimentazione di merci e passeggeri, dall’altra il presunto successo nella riduzione delle emissioni.

“L’autotrasporto contribuisce soltanto per una quota inferiore al 5% alle emissioni totali. Eppure continua a pagare, in termini di tasse sulle emissioni climalteranti, molto più di quanto inquin, anche quando investe in mezzi di ultima generazione (motori diesel Euro6). Ad appesantire il carico c’è anche la recente proposta di ridurre i sussidi ambientalmente dannosi (Sad), con il paradosso che chi meno inquina più paga”.

Elettricità e idrogeno sono, secondo Contrasporto, soluzioni impercorribili, in assoluto o almeno nel breve-medio periodo: “Per alimentare il parco camion mondiale a batteria, basterebbe a mala pena l’intera produzione globale di energia rinnovabile. Se tutti i camion del mondo andassero a idrogeno, il fabbisogno di energia elettrica rinnovabile sarebbe addirittura doppio rispetto all’attuale produzione”. Ecco perché l’ottica del Pnrr è quantomeno temporalmente sbilanciata e andrebbe ricalibrata: “Nelle lunghe distanze, accanto alla certezza del diesel, ci sono i biocarburanti e il Gnl. Solo in prospettiva molto lontana si potrà confidare sull’idrogeno verde, l’unico in grado di rispondere all’obiettivo ‘emissioni zero’. Nel frattempo, servirebbe un maggior sostegno alla sostituzione del parco circolante (e di quello navigante) con i mezzi più ‘puliti’ attualmente a disposizione”.

Discorsi e desiderata simili per il settore marittimo, “al quale è imputabile una quota inferiore al 3% di tutte le emissioni globali di CO2, e che in 10 anni (2008-2018) ha visto scendere le emissioni del trasporto merci internazionale del 6,8%. Un risultato ragguardevole se si considera che nello stesso periodo le merci trasportate sono aumentate del 33,9%, frutto dell’efficacia dell’azione degli organismi internazionali preposti al governo del settore, come l’Imo, che non vanno scavalcati con iniziative più stringenti limitate dalla dimensione europea (come alcune

misure del pacchetto Fit for 55), che rischierebbero di essere inefficaci e distorsive”.

Anche in questo caso l’auspicio dell’associazione aderente a Confcommercio è per una rimodulazione delle politiche intraprese dal Governo: “Se nel breve termine il Gnl è l’unica soluzione praticabile per lo shipping, nel medio termine si può pensare a una progressiva sostituzione con il bio metano, e a lungo termine l’idrogeno sarà il punto di sbocco della linea di sviluppo dei cosiddetti gas leggeri. (...) In questo contesto, l’elettrificazione delle banchine (cold ironing) è sicuramente un’iniziativa pregevole, ma andrebbe concentrata nei porti scalati dalle navi che potrebbero maggiormente avvantaggiarsi da questa alimentazione, avendo cura di incentivare contestualmente anche l’adeguamento del naviglio all’utilizzo del cold ironing”.

Richiamata l’importanza dell’intermodalità (“la via da seguire”, con “terminal attrezzati e misure incentivanti come il marebonus/ferrobonus” e “rilancio di tutti i nodi logistici che possono generare traffici”) e l’esigenza di migliorare la competitività della rotaia (eliminando le strozzature: dai limiti di sagoma a quelli della lunghezza dei binari nei terminal, dalla mancanza di elettrificazione alle carenze dei collegamenti di ultimo miglio”), per Contrasporto il giudizio sulle politiche post-pandemiche del Governo non può che essere negativo: “A dispetto del peso del trasporto terrestre e marittimo, il Pnrr concentra le risorse prevalentemente nelle reti ferroviarie per il trasporto passeggeri. Ma certo non garantisce lo sviluppo dei servizi di trasporto e logistica integrati di cui il Paese, che non può rinunciare al servizio di trasporto capillare, ha bisogno. Occorre un deciso cambio di passo per favorire l’intermodalità, dalle autostrade del mare al combinato ferroviario”.

#### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, November 9th, 2021 at 4:56 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.