

---

Shipping Italy

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

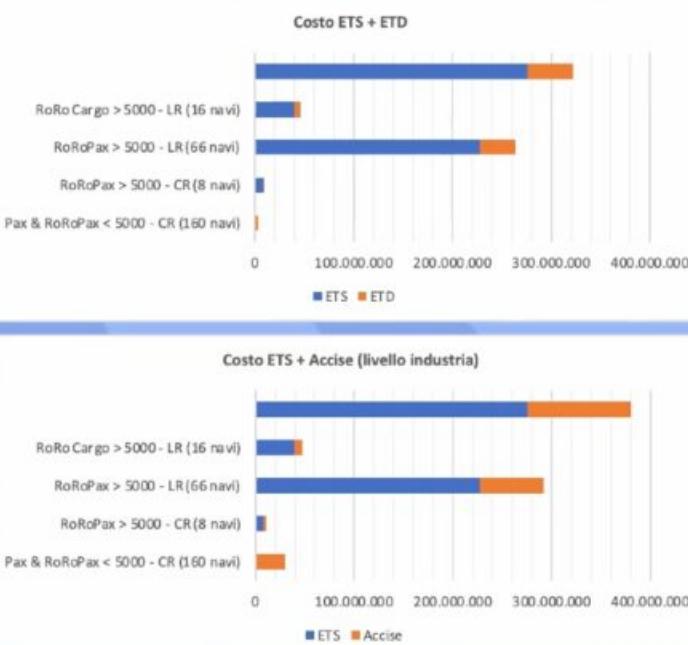
## Ecco quanto costerà la decarbonizzazione dei traghetti a ogni passeggero in Italia

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 28th, 2022

Che la decarbonizzazione non possa essere a costo zero è una certezza, ma ora, per quel che riguarda lo shipping italiano, esiste una misura dell'impatto che i percorsi normativi scelti dalle istituzioni internazionali (in primis Imo e Commissione Europea) avranno sulla flotta tricolore e/o sulle abitudini di consumo dei suoi utenti.

A partire dall'anno prossimo, con l'entrata in vigore dell'Ets – Emission trading system (perlomeno per come finora delineato, [l'iter è in corso](#)), in assenza di interventi tecnici migliorativi, i costi per il settore ro-pax cresceranno di circa 275 milioni di euro, arrivando, potenzialmente a una cifra compresa fra 320 e 380 milioni di euro a seconda della revisione della Energy Taxation Directive (Etd) , che propone la rimozione delle esenzioni fiscali previste per i combustibili fossili impiegati nel trasporto marittimo.

## costi dell'ETS e della tassazione per la flotta di cabotaggio



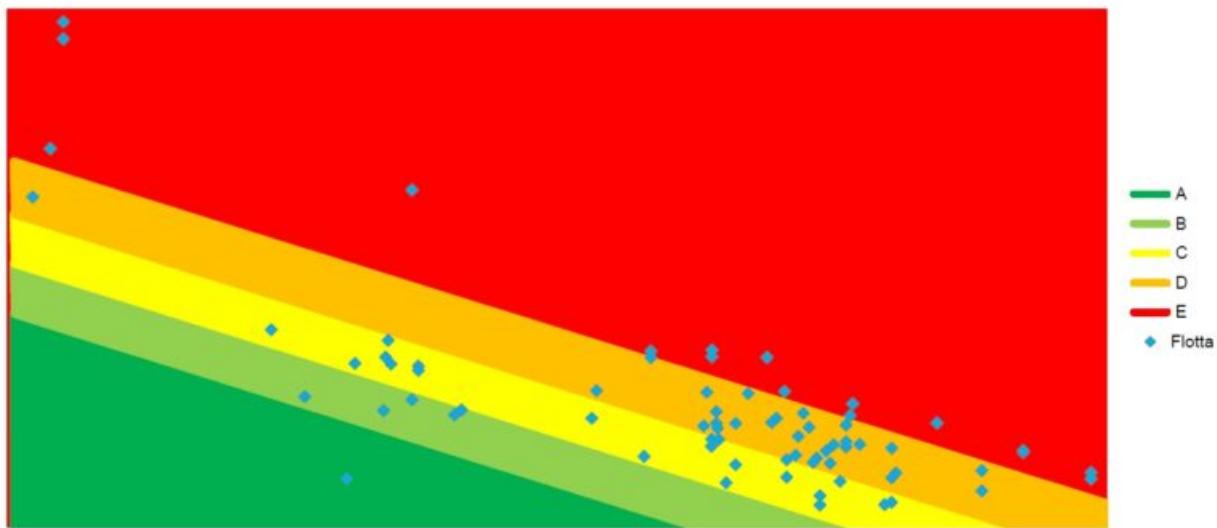
Per il settore l'introduzione dell'ETS comporterà un aggravio di costi di oltre **275.000.000 €** all'anno, che diventeranno **320.000.000 €** con l'introduzione dell'ETD, ma che potrebbero addirittura arrivare a **380.000.000 €** qualora si adottasse il livello della accise industriali

A evidenziarlo è uno studio di Assarmatori – condotto da Enrico Allieri – sulle misure previste dal pacchetto Fit for 55 dell'Ue, che mette in luce come tale incremento si tradurrebbe – se ribaltato interamente sul passeggero – in un aumento di circa 30 euro di un biglietto passaggio ponte per un viaggio su un traghetti di lungo raggio, pari a circa il 70% rispetto alla tariffa media, oggi sui 43 euro. Accanto a questo studio interno l'associazione presieduta da Stefano Messina ha commissionato a Rina un approfondimento sull'impatto sulla flotta ro-pax del Carbon Intensity Indicator che l'Imo introdurrà a partire dal 2023 con requisiti via via più stringenti.

Basandosi su un campione di 73 navi e su dati relativi al 2019 (quanto a impiego e ‘livello’ tecnico) Andrea Cigliolo, messa innanzitutto in luce la perfettibilità dell'indicatore soprattutto per i ro-pax (un rapporto fra emissioni di CO<sub>2</sub> e prodotto di dwt e miglia marittime, che quindi non tiene conto del carico e delle soste nei porti) ha mostrato come dal 2026, in assenza di interventi migliorativi dell'efficienza energetica, il 73% dei traghetti italiani rischia di non esser più autorizzato alla navigazione o di dover modificare il proprio profilo operativo (viaggiando più piano e/o percorrendo meno miglia), ma già nel 2023, come si vede dall'immagine, solo il 37% del campione sarebbe in grado di rispettare i requisiti e lavorare ai ritmi del 2019 senza l'adozione di ulteriori misure (fasce A-B-C).

## Simulazione del rating CII

■ anno 2023 (dati relativi al 2019)



Malgrado quindi nella peggiore delle ipotesi il costo di Ets ed Etd, se ribaltato interamente sui passeggeri, richiederà ad ognuno di rinunciare a 2-3 pizze l'anno, per Assarmatori si tratta di un "vero e proprio tsunami di extra costi", che avrà "impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l'approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l'industria turistica". Per l'associazione "le misure volute dalla Commissione Europea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare".

Intanto proprie in questi giorni la Ong Transport&Environment ha diffuso i risultati di uno studio simile, ma dedicato al settore dei container, mostrando come "far funzionare le navi interamente con combustibili a base di idrogeno verde aggiungerebbe meno di 0,10 euro al prezzo di un paio di scarpe da ginnastica e fino a 8 euro per un frigorifero. Un piccolo prezzo da pagare per ripulire una delle industrie più sporche della terra" secondo Faig Abbasov, direttore della sezione shipping di T&E.

Lo studio mostra che anche nel caso più estremo di una nave alimentata con combustibili verdi al 100%, i prezzi non aumenterebbero in modo significativo. Nello scenario peggiore, infatti, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. "Nello scenario peggiore, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. Un decennio fa, l'unica speranza di decarbonizzare lo shipping era fermare lo stesso commercio globale. Ora abbiamo la tecnologia, ma quello che manca è un segnale di mercato per i produttori di idrogeno verde. In qualità di leader mondiale nel trasporto marittimo, l'UE dovrebbe stabilire regole tali da incentivare alla produzione di quantità idonee di combustibili verdi. Il trasporto verde è possibile, è una questione di volontà politica".

**A.M.**

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

This entry was posted on Tuesday, June 28th, 2022 at 3:39 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

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