

Assarmatori: sbloccare fondi per rinnovare la flotta

6 Febbraio 2021



ROMA – Se si vogliono raggiungere gli obiettivi di una “Rivoluzione verde” e di una “Transizione energetica”, come richiesto esplicitamente dal progetto Next Generation EU, servono interventi decisi per favorire il rinnovo delle flotte impegnate nel trasporto marittimo di merci e passeggeri. È quanto ribadito da Stefano Messina, presidente di Assarmatori, aderente a Confrtrasporto-Conffcommercio, nel corso dell’audizione organizzata dalla IX Commissione (Trasporti) della Camera, sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” (PNRR).

“Nella versione definitiva del Piano – ha ricordato Messina – è stata totalmente cancellata la posta di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori, mentre sono rimasti i finanziamenti per il Piano Nazionale del Cold-Ironing, ovvero la cosiddetta elettrificazione delle banchine”.

“Nella sua stesura attuale il Piano prevede che una parte rilevante delle risorse disponibili siano destinate all’elettrificazione di ben 41 porti, di cui 39 della rete TEN-T (circa 950 milioni di euro). Ma a prescindere dalla constatazione che le risorse messe in campo per l’infrastrutturazione dei porti potrebbero essere insufficienti per portare a termine un programma così ambizioso, noi riteniamo che la transizione energetica delle flotte (misura ritenuta ammissibile da parte della EU) debba essere comunque rimessa al centro del programma. Se si vuole parlare di Cold-Ironing è necessario, da una parte, finanziare solo iniziative in porti con linee regolari di traghetto che si trovino in località ad alta intensità di popolazione e movimento

passaggeri, solo così si potrà attuare una politica virtuosa di protezione dell'ambiente. Dall'altra dovranno essere sostenuti contemporaneamente gli interventi nei porti e sulle navi, legando eventualmente il finanziamento di queste ultime al mantenimento della linea con il porto o con i porti interessati".

Gli armatori italiani protestano col Governo perché rimasti a bocca asciutta

6 Febbraio 2021



Mario Mattioli e Stefano Messina

In attesa di capire come (e quando, la scadenza era a fine gennaio) l'Italia estenda completamente i benefici fiscali e contributivi del Registro Internazionale delle navi alle altre bandiere comunitarie, gli armatori nostrani vanno all'attacco del Governo reo di non aver accolto le loro istanze. O di non averle ancora rese applicabili anche quando sono state accolte.

In settimana si è tenuta presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati un'audizione informale delle associazioni di categoria chiamate a dire la loro sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

La Confederazione Italiana Armatori, per voce del suo presidente Mario Mattioli, ha fatto sapere che “purtroppo le dichiarazioni d'intenti del Pnrr non trovano riscontro in azioni concrete per quanto attiene al trasporto marittimo, al quale non vengono dedicate misure di sostegno”.

Anche quel poco che è stato ottenuto dalla categoria nei mesi scorsi rischia di essere vanificato: “C’è il rischio concreto – ha sostenuto Confitarma – che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifestino troppo tardi in quanto, per le diverse misure di primo sostegno previste dalla manovra straordinaria adottata nel corso del 2020, mancano ancora i decreti attuativi relativi all’estensione degli sgravi contributivi alle navi iscritte nel primo registro navale e al fondo per il ristoro delle perdite sofferte dalle navi passeggeri”. Per questo Mattioli ha chiesto che venga data “urgente attuazione ai provvedimenti già adottati” e che siano previste “azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cisterniero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda”.

Secondo la Confederazione il Governo dovrebbe poi “definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo/rinnovamento e adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo la cantieristica italiana e individuando strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato”. Richiesta anche una strategia che consenta il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL. “In questo senso è cruciale l’introduzione di meccanismi che stimolino la domanda di tali prodotti” ha spiegato Mattioli che, in assenza di un Ministero del mare, si accontenterebbe di vedere “rafforzate le Direzioni/Uffici del Mit dedicate per competenza alle materie della portualità, della navigazione e della logistica”.

La frecciata finale di Mattioli riguarda gli ‘amici’ di Assarmatori: “Il processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie che si concluderà a breve – ha detto in audizione – dovrà naturalmente essere rivolto a quei soggetti utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare Pil per la nostra economia. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l’egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, come, cosa e quanto trasportare, occorre difendere l’impresa italiana creando le condizioni di crescita e sviluppo delle tante realtà eccellenti del nostro settore. Il miglior modo per farlo è attraverso la semplificazione e l’aggiornamento di norme e procedure”.

Nella stessa audizione è stata ascoltata anche la stessa Assarmatori. L’associazione aderente a Confcommercio-Conftrasporto, attraverso il suo presidente Stefano Messina, ha chiesto di sbloccare subito i fondi “per favorire il rinnovo delle flotte impegnate nel trasporto marittimo di merci e passeggeri”. Messina ha ricordato che “nella versione definitiva del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è stata totalmente cancellata la posta di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori, mentre sono rimasti i finanziamenti per il Piano Nazionale del cold-ironing, ovvero la cosiddetta elettrificazione delle banchine”.

A questo proposito Assarmatori ha precisato: “Se si vuole parlare di cold-ironing è necessario, da una parte, finanziare solo iniziative in porti con linee regolari di traghetto che si trovino in località ad alta intensità di popolazione e movimento passeggeri; solo così si potrà attuare una politica virtuosa di protezione dell’ambiente. Dall’altra dovranno essere sostenuti contemporaneamente gli interventi nei porti e sulle navi, legando eventualmente il finanziamento di queste ultime al mantenimento della linea con il porto o con i porti interessati”.

Cambio di rotta nei trasporti si avvicina lo stop al petrolio

VITO DE CEGLIA

A parte il break pandemia, aumentano i traffici e la loro dipendenza da fonti fossili. Invece la sfida per il clima si vince con l'alimentazione "pulita" dei motori. Ma qualcosa ora sta cambiando, in mare e in terra

Il cambiamento climatico non può essere fermato senza la decarbonizzazione dei trasporti. Il dato è inconfutabile, il problema è che le emissioni dei trasporti sono cresciute più rapidamente di quelle di qualsiasi altro settore negli ultimi 50 anni. Con il Covid c'è stata una pausa per cause di forza maggiore, ma la domanda dei trasporti continuerà a crescere in maniera massiccia nei prossimi decenni. La sua quota potrebbe raggiungere il 40% entro il 2030 e il 60% entro il 2050. E siccome il 97% della domanda mondiale dei trasporti oggi è coperta da prodotti petroliferi, e questo vale anche per i mezzi pesanti e i vettori marittimi, serve un'azione immediata per evitare la tempesta perfetta.

DIRETTIVA EUROPEA

Per anni una forma di egoismo collettivo ha indotto i governi a chiudere un occhio, anche due, in favore di obiettivi con più certo e imme-

diato ritorno politico. «Un segnale controcorrente è tuttavia arrivato dall'Europa che, dopo la delusione sui biocarburanti per strada, si è attivata promuovendo la Direttiva 2014/94/UE (Dafi, Deployment of Alternative Fuels Infrastructures), che aveva l'obiettivo di favorire la penetrazione di Gnl, Gpl, biogas, biocarburanti ed elettricità nei trasporti», spiega Davide Tabarelli, presidente di Nomisma Energia. Direttiva, quella europea, che è stata recepita dal governo italiano con il decreto legislativo 257 del 2016 che ha indicato come obiettivo quello di coprire con il Gnl il 50% del consumo marittimo e il 30% di quello stradale entro il 2030. A cinque anni di distanza da quel provvedimento, qualcosa è stato fatto ma molto resta ancora da fare. Anche se la strada sembra segnata, almeno nel breve-medio periodo.

GNL PER TERRA

In Italia a fine ottobre 2020, ultimo dato aggiornato, le immatricolazioni di camion alimentati a Gnl

hanno raggiunto il numero di 2.711, con un aumento di circa 30% rispetto al 2019. Inoltre, nello stesso periodo, sono stati immatricolati 20 nuovi bus a Gnl (fonte: Anfia), confermando il trend di aumento dei mezzi alimentati a gas naturale liquefatto anche nel settore del trasporto pubblico locale. Per quanto riguarda la rete di distribuzione stradale, il Piano Energia e Clima (Pniec) ha posto come obiettivo lo sviluppo di una rete di 800 distributori di Gnl per mezzi pesanti entro il 2030: ad oggi i punti vendita di gas naturale liquefatto operativi nel nostro Paese hanno raggiunto il traguardo di 100 stazioni di servizio, gli ultimi due nuovi distributori sono stati aperti a Novara e Falconara, ad opera di Blu Lng e Vulcangas (fonte: Conferenza Gnl). Distributori che sono concentrati per lo più nel Centro-Nord Italia. Un altro dato significativo riguarda l'aumento nell'ultimo anno delle società attive nella vendita finale di

Gnl, a conferma dell'interesse dei consumatori verso questo carburante alternativo e dei conseguenti ampi margini di crescita del mercato italiano.

GNL PER MARE

Anche sul versante marittimo i segnali sono incoraggianti. L'accelerazione c'è stata in vista dell'adozione delle nuove norme della Convenzione Internazionale Marpol (Annesso VI) dell'International Maritime Organization (Imo), ossia l'Agenzia Marittima delle Nazioni Unite, che ha ridotto dal primo gennaio 2020 a livello mondiale il limite dello zolfo nel bunker, il combustibile dei motori delle navi, da 3,5% a 0,5%. Non a caso, dal 2010 in poi il numero di navi alimentate a Gnl è continuamente cresciuto, con un ritmo tra il 20% e il 40% all'anno.

«Oggi ci sono oltre 400 navi alimentate a Gnl. Parliamo quindi di una tecnologia pronta e fruibile – dice Stefano Messina, presidente di Assarmatori – Iniziamo a vedere in Italia navi da crociera alimentate a metano liquefatto, così come navi dual-fuel (alimentate anche a Gnl) di nuova costruzione che hanno iniziato ad operare a novembre del 2018». Dopo un avvio difficile, durato anni, si cominciano finalmente a vedere anche le prime soluzioni concrete per il bunkeraggio in Italia delle navi a Gnl. «Lo scenario sta cambiando, tra depositi costieri e terminali di rigassificazione ci sono diversi progetti (Sardegna, Alto Adriatico, Liguria, Toscana) che dovrebbero diventare operativi entro il 2021, consentendo di disporre di siti dove le bunkerine potranno rifornirsi per poi approvvigionare le navi» aggiunge Messina.

A fine ottobre, inoltre, è stato effettuato a La Spezia il primo bunkeraggio ship to ship in Italia, protagonista "Costa Smeralda", nave cruise del gruppo Costa Crociere e una Gnl multipurpose carrier olandese, proveniente da Barcellona.

SMALL SCALE GNL

Tradizionalmente il trasporto di gas sotto forma di Gnl è effettuato prevalentemente per grandi volumi, oltre i 3-5 miliardi di metri cubi all'anno di movimentazione – sottolinea Tabarelli – Di recente però, si sono diffusi impianti di più piccola dimensione, cosiddetti Small Scale Gnl. I depositi attualmente in costruzione hanno una capacità

dell'ordine di 0,3-0,6 miliardi m3 di gas all'anno». In Italia, il legislatore, con il Decreto 257 del 2016, ha previsto la realizzazione di 7 terminali di piccola dimensione nei porti italiani al fine di rifornire sia navi, per trasporto merci e passeggeri, che camion per il trasporto pesante su strada. «Il carattere strategico di questi progetti conferisce loro priorità ed accesso privilegiato a forme di finanziamento agevolato da parte delle istituzioni finanziarie europee».

DEPOSITI IN COSTRUZIONE

Dei 7 terminali ipotizzati dal quadro strategico nazionale, solo due sono in costruzione. «Uno a Ravenna della Edison e della Pir con capacità di 20 mila m3, con un investimento da 100 milioni euro – segnala il presidente di Nomisma Energia – Il secondo è in corso di realizzazione a Oristano da parte della Higas con una capacità di 9 mila m3. Edison ha in progetto anche altri due impianti a Brindisi e Napoli. In ogni caso, occorre sottolineare che si tratta di progetti che riguardano sempre porti con un elevato traffico di navi tali da garantire un alto assorbimento potenziale di Gnl destinato a sostituire gasolio o bunker, derivati di petrolio, nei trasporti marittimi. Nel caso di Oristano, è ipotizzabile un maggiore impiego negli usi civili ed industriali, in quanto la Sardegna è l'unica regione d'Italia che non dispone di rete di metano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Davide Tabarelli
Nomisma
Energia

97

PER CENTO

La domanda dei trasporti oggi coperta da prodotti petroliferi

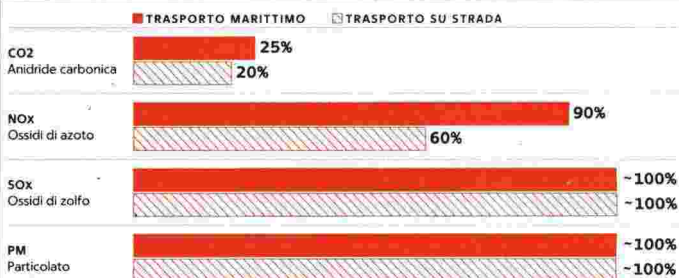
Il primo rifornimento di prova di Gnl sulla nave Costa Smeralda a fine ottobre. L'operazione si è svolta nel porto di La Spezia.



1

I numeri

LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI GRAZIE AL GNL



50

PER CENTO

L'obiettivo di coprire con il Gnl la quantità di consumo marittimo, oltre al 30% di quello stradale, entro il 2030

400

LE NAVI

Oggi alimentate a Gnl. «C'è quindi una tecnologia fruibile» per Stefano Messina, presidente di Assarmatori

