



TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

Audizione del 21 maggio 2024

Roma, 22 maggio 2024

La transizione ecologica dell'attività marittima è da alcuni anni uno dei temi più rilevanti e maggiormente trattati e lo sarà per i prossimi decenni, essendo uno dei settori più fortemente *hard to abate*. Il trasporto marittimo muove oltre l'80% del volume degli scambi mondiali e produce quasi il 3% di emissioni globali di gas serra, aumentate in valore assoluto del 20% nell'ultimo decennio.

La strategia della Commissione europea concordata con l'IMO (*International Maritime Organization*) ha accelerato sensibilmente il percorso di decarbonizzazione, con l'azzeramento delle emissioni nette entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008 e un percorso di riduzione tra il 20-30% entro il 2030 e tra il 70-80% entro il 2040, con l'obiettivo di adottare entro il 2030 una quota di almeno il 5-10% di tecnologie, combustibili e fonti di energia a emissioni zero.

La flotta commerciale mondiale dipende ancora per quasi il 99% da carburanti convenzionali e mostra un progressivo invecchiamento, con un'età media di 22 anni; il 40% di quella italiana supera invece i 30 anni.

Il complesso della strategia di decarbonizzazione risulta molto impegnativo e comporterà ingenti impatti economici sulla navigazione. In sostanza, entro il 2050 gli attuali mezzi di navigazione dovrebbero essere quasi completamente sostituiti o adeguati ai nuovi standard energetici e di propulsione. Secondo alcuni osservatori internazionali (Drewry), le stime dei costi per raggiungere la decarbonizzazione del trasporto marittimo potrebbero richiedere complessivamente investimenti per oltre 3.000 miliardi di dollari nei prossimi 25 anni, di cui una quota cospicua proprio per adeguamento e sostituzione delle flotte esistenti.

Negli ordinativi di nuove navi, la quota di quelle progettate per utilizzare carburanti alternativi sta crescendo, ma in modo molto graduale e limitato, perché la sostituzione dei carburanti tradizionali risulta ancora molto incerta nella scelta di quello di riferimento e perché le imprese, le compagnie di navigazione e le società terminalistiche sono chiamate ad investire su adeguamenti tecnologici dei mezzi navali e di movimentazione, per i quali sono disponibili incentivi ancora insufficienti.

La strategia di decarbonizzazione marittima seguita dall'UE prevede l'impiego di un ulteriore strumento: l'applicazione da quest'anno anche allo shipping del meccanismo ETS di scambio di quote di emissione di CO₂. Questo sta già modificando gli orientamenti delle principali compagnie mondiali di trasporto container al fine di ridurre il costo dell'applicazione dell'ETS, riguardo il possibile trasferimento degli scali delle proprie navi da porti europei a porti extraeuropei (in particolare del Nord Africa) che, non essendo soggetti ad analoghe normative ambientali, risultano economicamente più competitivi.

I maggiori oneri che ne deriverebbero non riguardano però solo il transhipment dei container, ma l'intero comparto della navigazione, con impatti immediati sull'aumento dei prezzi del trasporto (*carbon surcharge*), e potenziali spiazzamenti del trasporto marittimo rispetto alla modalità stradale, vanificando anche l'efficacia degli incentivi

al trasferimento modale (mare-bonus, proprio recentemente prorogato) in segmenti come il RO-RO e il RO-PAX.

È auspicabile pertanto che, come previsto dalla stessa Direttiva europea ETS, dagli ingenti proventi nazionali generati dall'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS, una parte significativa degli stessi (non attribuiti al bilancio dell'Unione) sia destinata ad un apposito fondo nazionale per la decarbonizzazione del settore.

Anche sui porti, la strategia di decarbonizzazione avrà impatti rilevanti, sugli scali e sugli operatori marittimi e portuali. Le compagnie marittime dovranno ridurre l'intensità carbonica dell'energia utilizzata nelle navi di oltre 5.000 tonnellate che stazionano nei porti europei, indipendentemente dalla loro nazionalità; le emissioni dell'energia usata a bordo rispetto al 2020 dovrà essere ridotta del -2% nel 2025, del -6% dal 2030 e poi, con target crescenti ogni cinque anni, fino a -75% nel 2050.

Ciò comporta ovviamente la necessità di adottare tutte le iniziative utili a favorire la maggior capacità possibile dei porti di essere non solo hub di movimentazione merci, ma anche hub energetici: a tal fine occorre puntare sull'elettrificazione delle banchine (c.d. *cold ironing*), alla cui attuazione sono state destinate importanti risorse pubbliche distribuite su tutte le AdSP, e nel cui ambito va risolta la questione dell'approvvigionamento elettrico per l'alimentazione delle banchine e della determinazione dei relativi prezzi all'utenza.

Altro profilo di intervento da affiancare a quello del *cold ironing* è quello riguardante l'efficienza energetica e l'impiego di fonti rinnovabili nelle strutture portuali (*green ports*), promuovendo la creazione di "comunità energetiche portuali" con la partecipazione degli operatori portuali e sostenendo gli investimenti di adeguamento delle imprese. Una impostazione normativa uniforme su tutto il territorio nazionale eviterebbe differenziazioni tra modelli potenzialmente distorsivi della concorrenza interna.

Riguardo il *cold ironing* ed i *green ports*, è necessario anche un continuo monitoraggio degli interventi in corso, finanziati dai fondi del PNRR e del Piano complementare, affinché si raggiungano gli obiettivi prefissati e si intervenga per tempo laddove si registrino ritardi.

Come correttamente evidenziato nello stesso Piano del Mare, un altro aspetto della sostenibilità e della decarbonizzazione della navigazione e dei porti riguarda il deposito e la distribuzione di carburanti alternativi e sintetici (GNL, metanolo, ammoniaca, idrogeno, ecc.).

Per ora, la politica europea prevede di garantire solo un numero adeguato di punti di rifornimento GNL nei porti della rete TEN-T, ma in Italia è innanzitutto necessario superare le numerose barriere infrastrutturali che oggi esistono nei porti e nei terminal che gestiscono depositi costieri, per raggiungere un'adeguata rete di stoccaggio e distribuzione. Questo problema va affrontato tenendo conto anche dell'impatto che hanno questi tipi di infrastrutture sui territori comunali, per cui andrebbe promosso

un costante dialogo con i comuni e l’Anci per tutte le questioni che riguardano la pianificazione urbanistica. Solo attraverso il dialogo tra enti, stakeholders e comunità, da attuare tramite il dibattito pubblico, si possono superare le diffidenze e far sì che i progetti possano essere portati a termine nel rispetto della collettività. Il rischio, altrimenti, come anche riportato nel Piano, è il fenomeno *Nimby* e la conseguente paralisi che non porta alcun beneficio.