

Roma, 17 maggio 2024

Presidenza del Consiglio dei ministri
MINISTRO PER LA PROTEZIONE CIVILE E LE POLITICHE DEL MARE
STRUTTURA DI MISSIONE PER LE POLITICHE DEL MARE
Via dei Robilant, n. 11 – 00135 Roma
struttura.politichedelmare@governo.it

Oggetto: Piano del Mare. Convocazione di un'audizione afferente al tema “Transizione ecologica dell'industria del mare”

Riferimento alla nota SM_POLMARE-0000282-P- in data 13 maggio 2024.

In merito a quanto richiesto con la nota in riferimento, si conferma l'adesione di questa Associazione all'audizione in oggetto alla quale parteciperanno il Presidente Salvatore Gambardella e Nerio Busdraghi e si esprime il consenso alla pubblicazione sul sito istituzionale dell'allegato contributo scritto.

Distinti saluti

IL PRESIDENTE AIATP
Cap. Salvatore GAMBARDELLA

ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI

ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI
PIAZZA COLA DI RIENZO n° 92 - 00192 - ROMA (RM) - C.F. 93015840197
www.aiatp.it - armatoritrasportopasseggeri@pec.it - presidenza.aiatp@gmail.com

ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI (AIATP)
AUDIZIONE DEL 21 maggio 2024 “Transizione e ecologica dell’industria del mare”

Quale contributo relativo al tema “Transizione ecologica dell’industria del mare”, oggetto dell’audizione del giorno 21 c.m., si rappresenta quanto segue:

1. PREMESSA

Il capitolo 2.5 del Piano del mare, nel trattare la fattispecie, mette in fila una serie di osservazioni e di necessità che non si può non condividere.

Infatti, la transizione ecologica viene rappresentata come una sfida epocale in termini operativi, tecnologici e finanziari che non può essere più disattesa per il mondo dello shipping, considerato uno dei settori più difficili da decarbonizzare. Una delle maggiori problematiche sarà quella legata al ricambio delle flotte che, in ragione della capacità produttiva dei cantieri navali, sarà lenta e graduale. Questa oggettività farà sì che, per un tempo non breve, dovranno continuare ad operare le navi esistenti che dovranno essere progressivamente sostituite da unità di nuova generazione. Per questo sarà necessario stanziare risorse economiche rilevanti, una parte delle quali rappresenterà un necessario aggravio di costi per il settore armatoriale.

Con questa difficile realtà si dovranno confrontare anche le unità armate dai nostri associati che, pur rappresentando un’importante realtà nel trasporto passeggeri, troppo spesso sono state tenute ai margini delle varie iniziative legislative.

2. TRANSIZIONE ECOLOGICA E COMPARTO TRASPORTO PASSEGGERI AIATP

Il comparto trasporto passeggeri con unità minori in navigazione nazionale costiera, come abbiamo già avuto modo di illustrare, rappresenta un segmento importante della filiera del turismo nautico e dei collegamenti con le isole.

In queste attività sono coinvolte almeno 1369 unità, tutte propulse e alimentate con motori endotermici a Gasolio aventi le seguenti caratteristiche:

- 40 % motori endotermici meccanici di vecchia generazione – NO IMO (motore meccanico inquinante e con bassa efficienza energetica);
- 35 % motori endotermici meccanici di nuova generazione – IMO TIER 1 (motore meccanico con emissioni di particolato e zolfo ottimizzate con media efficienza energetica);
- 24 % motori endotermici elettronici – IMO TIER 2 (motore elettronico con bassa emissione di particolato e zolfo e alta efficienza energetica);
- 1 % motori endotermici elettronici con SCR – IMO TIER 3 (motore elettronico con bassissima emissione di particolato e zolfo grazie al sistema SCR ad Urea e alta efficienza energetica);

Le motonavi da trasporto passeggeri nazionali, costruite in legno o vetroresina, sono unità di modeste dimensioni rispetto alle navi, e soffrono di criteri di stabilità molto stringenti per ottemperare alla sicurezza. Pertanto, eccessivi aumenti di peso a bordo – determinati dal parco batterie necessario all'alimentazione elettrica integrale - possono far saltare detti criteri di stabilità così come, la necessità di dovere utilizzare combustibili molto infiammabili può rappresentare un pericolo di difficile gestione per unità di dimensioni limitate.

Per evitare un forte aumento di peso a bordo e la limitazione di spazi vitali per il trasporto passeggeri a causa dello stivaggio del pacco batterie, si potrebbe ipotizzare una potenza elettrica minore, sufficiente ad effettuare manovre in porto, l'attraversamento di parchi marini o di tratti lagunari, in aggiunta alla potenza dei motori endotermici. Ciò ridurrebbe l'emissione del CO2 durante tali tragitti.

Il ricorso a fonti di energia elettrica per ricaricare le batterie di un traghetti totalmente elettrico significherebbe dotare gli approdi di vere e proprie centrali elettriche ad alta ricarica, orbene immaginiamo gli approdi, soprattutto quelli di alto valore turistico e naturalistico (Amalfi, Positano, Capri, Sorrento o le località delle cinque terre o della Sicilia e tantissime altre), che si troverebbero a dover installare strutture impattanti e con un consistente impegno economico nella loro realizzazione.

3. NUOVO BANDO PER RINNOVO FLOTTA TRAGHETTI

Alla fine del mese di aprile, alcune testate giornalistiche di settore, hanno riportato la notizia, rilasciata dal Viceministro Rixi, secondo la quale il governo è al lavoro su un secondo decreto rinnova flotte in quanto il precedente decreto era andato praticamente deserto perché, per come era stato impostato dalla Commissione europea, non rendeva conveniente per gli armatori costruire sul territorio europeo.

Sempre dalle dichiarazioni del Viceministro, sembra che il bando sia orientato a favorire la trasformazione della flotta traghetti e, in particolare, le motonavi minori che collegano le isole minori o quelle che effettuano servizi turistici che potrebbero essere elettrificati.

Al riguardo si ritiene che sarebbe opportuno prevedere, nella scrittura del bando, l'accesso a detti finanziamenti anche per le unità rappresentate dalla nostra Associazione che, pur assicurando un capillare collegamento con le isole minori e servizi turistici particolari, non furono ricomprese nel precedente bando in quanto dedicato esclusivamente alle navi maggiori con scafo in acciaio.

4. CONCLUSIONI

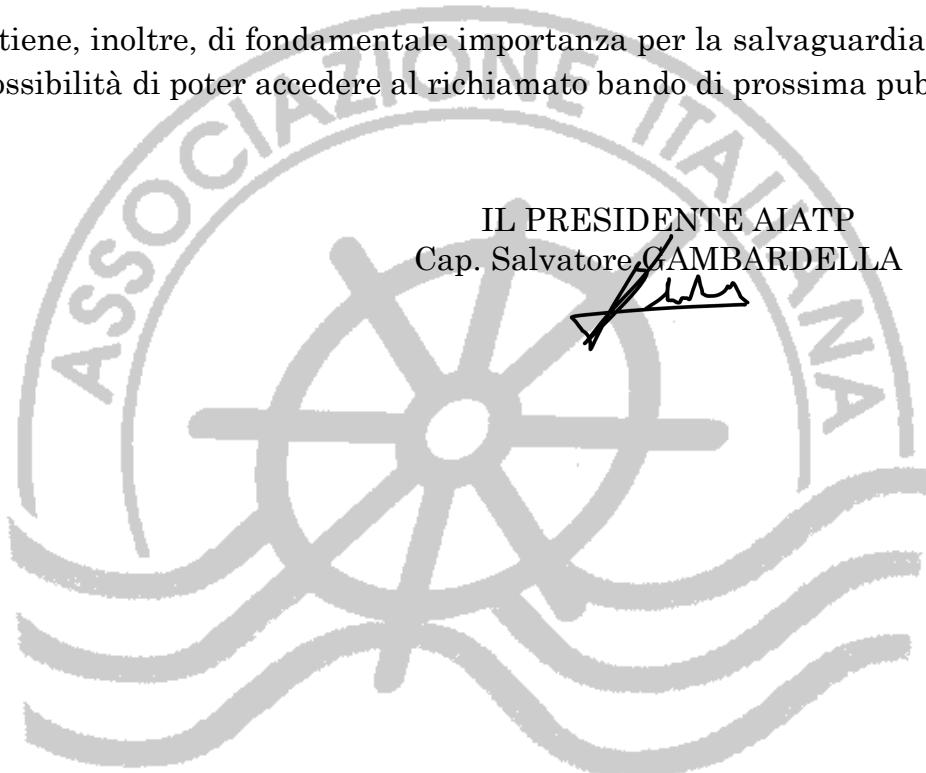
Il contributo che l'Associazione vuole portare quale implementazione dell'argomento odierno è quello di, soprattutto in relazione alle lunghe tempistiche previste per il rinnovamento delle flotte, prendere in considerazione la possibilità di equipaggiare le unità minori con motori IMO 3 con SCR o Stage V che già ora garantiscono l'abbattimento delle emissioni di NOX entro i limiti

di legge ed un ottimo efficientamento energetico, grazie anche all'imminente entrata in commercio un nuovo BIO Diesel denominato HVO, estremamente ecologico.

Sempre per questo tipo di unità si potrebbe pensare ad una potenza elettrica necessaria per le manovre in porto o per l'attraversamento di zone di pregio quali le aree marine protette e parchi.

Sarebbe, infine, altresì importante un riconoscimento in tal senso da parte della Commissione europea, in modo da fare chiarezza e dare uniformità di attuazione su tutto il territorio dell'Unione europea della soluzione sopra proposta.

Si ritiene, inoltre, di fondamentale importanza per la salvaguardia della flotta, la possibilità di poter accedere al richiamato bando di prossima pubblicazione.



ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI

ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI
PIAZZA COLA DI RIENZO n° 92 - 00192 - ROMA (RM) - C.F. 93015840197
www.aiatp.it - armatoritrasportopasseggeri@pec.it - presidenza.aiatp@gmail.com