

## **Assarmatori rinnova le critiche alla proposta della Commissione UE per decarbonizzare lo shipping**

*Audizione del segretario generale dell'associazione presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio*

**infosMARE** - Assarmatori rinnova le proprie critiche a “Fit for 55”, il pacchetto di misure proposto dalla Commissione Europea con l'obiettivo di rendere l'UE a impatto climatico zero entro il 2050. In particolare, secondo l'associazione armatoriale italiana, le misure proposte da Bruxelles a metà dello scorso anno appaiono intempestive rispetto alle disponibilità su larga scala di combustibili navali atti a soddisfare la transizione energetica dello shipping. Per Assarmatori, «tali regole imporrebbero un insostenibile incremento dei costi del trasporto che vanno valutati specialmente nel nostro paese che per la sua conformazione territoriale dipende dal mare. Inoltre - ha rilevato il segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante un'audizione presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio - l'alterazione del level playing field rispetto alle norme dettate dall'IMO per il trasporto globale potrà portare la drastica riduzione della competitività dei porti nazionali con il concreto rischio di delocalizzazione dei traffici a beneficio dei porti del nord Africa».

Ricordando che con il pacchetto “Fit for 55” l'Unione Europea intende ridurre del 55% entro il 2030 le emissioni di gas ad effetto serra e raggiungere la carbon neutrality nel 2050, Rossi ha evidenziato che si tratta di obiettivi per lo shipping sensibilmente più stringenti e più ravvicinati nel tempo rispetto a quelli, già sfidanti, delineati recentemente dall'International Maritime Organization.

Il segretario di Assarmatori ha spiegato che le tecnologie attualmente disponibili e che, particolarmente in Italia, le attuali (e anche prospettiche nel medio termine) infrastrutture di produzione e stoccaggio non garantiscono le quantità necessarie di carburanti green entro le scadenze proposte dalla Commissione e del resto anche il ricambio delle flotte richiede tempi difficilmente compatibili con quelli ipotizzati.

«Sotto il profilo della tecnologia disponibile - ha chiarito Rossi - né l'idrogeno né l'ammoniaca sono alternative immediatamente praticabili e soltanto il 12% delle navi in costruzione a livello mondiale prevede motorizzazioni con dual-fuel, con un secondo fuel che nella maggior parte dei casi è il GNL, carburante che ad oggi ed anche in prospettiva è disponibile immediatamente a garantire la transizione energetica».

«In conclusione - ha proseguito Rossi - l'affrettata adozione di misure sanzionatorie in assenza di alternative all'uso di carburanti fossili, come si vuol fare con l'estensione allo shipping del sistema ETS (Emission Trading System) o l'eliminazione dell'esenzione sulle accise, avrebbe solo l'effetto di incrementare il costo del trasporto a danno dell'utente finale, senza alcuna proporzionata contropartita per la collettività e per l'ambiente. Quella della transizione ecologica - ha concluso il segretario di Assarmatori - è una grande sfida che richiede un serio approccio scientifico prima di adottare misure destinate a cambiare il paradigma del trasporto marittimo alterando, specialmente nel

nostro Paese, l'equilibrio economico che garantisce il diritto alla circolazione delle persone oltre che l'esercizio delle attività sulle isole, in particolar modo il turismo». (44)