

## Carburanti verdi, vincono gli armatori. Multe a chi non garantisce rifornimenti

**Approvata al Parlamento europeo la bozza del regolamento. E se il porto non è elettrificato non scatta la sanzione alla nave**

ALBERTO QUARATI

19 Ottobre 2022 alle 21:302 minuti di lettura



La “Suiso Frontier” è la prima bettolina al mondo che fornisce idrogeno

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [Email](#)

Genova – **Gli armatori questa volta incassano punteggio pieno a Bruxelles**, anche se per ora quello vinto è un primo tempo, e bisognerà vedere se il risultato resisterà al trilogio, la fase di negoziazione tra Parlamento, Commissione e Consiglio europeo per la formazione del nuovo regolamento sui carburanti marittimi (FuelEu Maritime, che poi è un pezzo del famoso pacchetto Fit for 55 con cui Bruxelles punta alla decarbonizzazione del Vecchio Continente). Ma intanto, come ha sottolineato l'Ecsa, l'associazione europea degli armatori, ieri è stato ottenuto l'appoggio dell'Europarlamento all'introduzione di un principio importante, e cioè che il fornitore di carburante verde è tenuto a garantire obbligatoriamente la quantità di combustibile pattuita nel contratto.

**Un passaggio-chiave**, perché dal 2024 le navi europee saranno sottoposte al regime degli Ets (Emission Trading Scheme), in base al quale, se la nave inquina più dei tetti via via maggiormente restrittivi imposti per legge, dovrà pagare multe tarate sullo loro sforamento.

Col coinvolgimento dei fornitori, viene evitato il principio in base al quale se una nave è predisposta per il carburante green, ma quel carburante non è disponibile, quella stessa nave deve pagare per colpe non sue. **Soldi che si aggiungerebbero a quelli spesi** e a quel punto non ammortizzati dell'armatore per rendere eco-compatibile la sua nave, e che mutatis mutandis finirebbero almeno in parte pagati dall'utenza, poco importa se merci o passeggeri.

PUBBLICITÀ

L'Europa insomma **riconosce il problema della mancanza di una rete** di approvvigionamento, e si muove anche sull'elettrificazione di banchina, quindi la possibilità che una nave arrivi in porto, spenga i motori e si allacci alla rete elettrica evitando di inquinare l'area circostante: qui è stato adottato un atteggiamento che gli armatori definiscono «più pragmatico» rispetto alle prime bozze di FuelEu. Infatti sono state eliminate le sanzioni alla nave se questa arriva in un porto che non è attrezzato con l'infrastruttura per il cold ironing.

**Introdotta infine l'esenzione** per i collegamenti soggetti a obblighi di servizio pubblico e per quelli con le isole minori: temi, insieme a quelli dell'elettrificazione di banchina e della responsabilità dei fornitori, su cui gli armatori italiani hanno fatto pressing a lungo: «Un importante passo avanti per tutelare i collegamenti insulari, la mobilità locale e l'industria turistica - commenta il presidente di Assarmatori, Stefano Messina -. Un doveroso ringraziamento a quei parlamentari, a partire dai rappresentanti italiani, che hanno condiviso le nostre istanze, contribuendo a tutelare un principio costituzionalmente garantito come la continuità territoriale».

«Per il resto - aggiunge il presidente di Confitarma, Mario Mattioli - **la strada è ancora lunga**, specie per quanto riguarda il tema della rete. Basti ricordare che oggi tutte le soluzioni di carburante alternativo, se guardiamo all'intero loro ciclo produttivo, generano un'impronta carbonica più negativa dei combustibili ora in uso, ed è quindi importante che tutte le risorse del meccanismo Ets rimangano a finanziare la ricerca e sviluppo per soluzioni che ad oggi in sostanza non sono ancora disponibili».

## **il dossier rifiuti**

A livello italiano, ieri gli armatori hanno segnalato l'entrata in vigore del decreto legislativo 197/2021 che recepisce la direttiva sugli impianti portuali di raccolta dei rifiuti delle navi, che si traduce in «più costi e nuovi lacci burocratici». Da

Confitarma e Assarmatori spiegano infatti che in sostanza la normativa, pure se conferma la possibilità, per le navi che hanno ottenuto l'esenzione, di conferire i rifiuti in un unico porto lungo la rotta invece che in ciascuno degli scali toccati, complica però le cose perché i requisiti per l'esenzione devono essere verificati dall'Autorità portuale chiamata a rilasciare il certificato. Documento che però allo stato attuale, dicono gli armatori, «le Adsp non rilasciano. **Di conseguenza molte navi, pur mantenendo i requisiti di legge, hanno perso lo status di esenzione** con un conseguente aggravio di costi e oneri amministrativi per il ritiro rifiuti».