

Assarmatori soddisfatta del compromesso europeo su FuelEU Maritime

L'associazione ha visto accolte le sue istanze sulla tutela dei collegamenti con le isole, ma chiede che vengano assegnate maggiori responsabilità ai fornitori di carburanti marini

Assarmatori, di ritorno [dalla sua 'mission' a Bruxelles](#), si dice soddisfatta dei contenuti del compromesso raggiunto tra le istituzioni comunitaria sulla direttiva FuelEU Maritime, una delle proposte chiave del pacchetto Fit for 55 che ha l'obiettivo di stimolare l'utilizzo di carburanti alternativi e a basso contenuto di carbonio nello shipping.

Nell'accordo, infatti, l'associazione ritrova accolte le sue istanze, in particolare con l'inserimento di misure specifiche volte a tutelare la continuità territoriale sancita dalla Costituzione da inevitabili aumenti del costo del trasporto derivanti dalle nuove regole. In particolare, rispetto alla proposta iniziale della Commissione – sottolinea Assarmatori – vengono introdotte deroghe sino al 2030 sia per i collegamenti con le isole minori sia per le rotte con le isole maggiori soggette a obblighi o convenzioni di servizio pubblico. Viene quindi riconosciuta la richiesta portata avanti dall'associazione di mitigare gli impatti delle nuove misure sui collegamenti per le isole.

“Si tratta di un riconoscimento fondamentale per l'Italia – commenta il Presidente di Assarmatori Stefano Messina - Paese caratterizzato da forte insularità e dalla flotta ro-ro/pax più grande al mondo. Ma anche di un importante successo diplomatico dell'Italia grazie al gioco di squadra tra Governo, Rappresentanza Permanente d'Italia presso la UE, Regioni Sardegna e Sicilia e tutti gli europarlamentari italiani, a partire dal relatore ombra del provvedimento Marco Campomenosi”.

L'accordo di compromesso contiene altri elementi positivi, per Assarmatori: in primo luogo viene assicurata una maggiore co-

erenza tra gli obblighi previsti nella FuelEU Maritime e quelli contenuti nel Regolamento AFIR, circoscrivendo l'obbligo di utilizzo del cold ironing da parte delle navi portacontainer e passeggeri dal 2030 solo nei grandi porti della rete TEN-T UE e solo dal 2035 al resto dei porti europei, nel caso in cui questi abbiano la rete per attingere energia da terra. Mantenuta inoltre l'esenzione dall'obbligo di utilizzo del cold ironing in caso di non disponibilità della rete elettrica, sosta in porto per meno di due ore, navi in rada (all'ancoraggio), o scalo in porto a causa di circostanze impreviste o emergenze, elementi che dovrebbero essere presi in considerazione anche nella revisione del CII. In secondo luogo, i proventi derivanti dalle sanzioni saranno destinati agli Stati Membri ma con obbligo di rendicontazione per assicurare che vengano destinati al settore del trasporto marittimo.

“Sebbene l'accordo di compromesso accolga alcune disposizioni relative ai fornitori di fuel - conclude Messina - bisogna fare di più, ora, per garantire l'effettiva disponibilità dei nuovi carburanti sul mercato e nei porti a prezzi contenuti, al fine di non penalizzare ingiustamente l'armatore. Il tema critico della responsabilizzazione di tutti gli attori chiave nella produzione e fornitura dei nuovi fuel deve essere quindi necessariamente rafforzato, attraverso l'introduzione nella proposta di revisione della direttiva RED di target di fornitura che rispecchino quelli di utilizzo imposti all'armatore con la FuelEU Maritime, e di requisiti robusti sul piano delle infrastrutture nella proposta di regolamento AFIR, entrambe in fase avanzata di negoziato”.



Assarmatori in missione a Bruxelles

Stefano Messina: “L’Italia torna protagonista in Europa, siamo felici che la Commissione dell’UE dimostri un’apertura per la revisione della norme IMO sulla decarbonizzazione”

Una visita senz’altro positiva quella di Assarmatori presso la sede dell’Unione Europea, dove i vertici dell’associazione armatoriale hanno avuto modo di constatare un’importante apertura da parte della Commissione che si è detta pronta a sostenere la richiesta di rivedere le norme di IMO sulla decarbonizzazione.

“Gli armatori italiani sono in prima linea per fare la loro parte sui tanti dossier aperti a livello europeo e internazionale, a partire da quelli legati alla decarbonizzazione, e anche la nostra costante e qualificata presenza nei luoghi dove si prendono le decisioni a livello continentale lo evidenzia. Nell’ultimo anno, con l’apertura dell’ufficio a Bruxelles, abbiamo portato il nostro contributo di esperienza e conoscenza delle realtà in cui operiamo, promuovendo lo sviluppo dei traffici marittimi in Italia, Paese che anche grazie all’operato del Governo e dei nostri Europarlamentari è tornato protagonista in Europa. Fatto che ci è stato ribadito in questi giorni di incontri ai più alti livelli delle Istituzioni dell’Unione e ulteriore dimostrazione è che anche la Commissione è pronta a sostenere la nostra richiesta di rivedere la metrica del CII (Carbon Intensity Indicator) dell’IMO”. Ha commentato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, al termine della ‘due giorni’ che ha portato i vertici dell’associazione armatoriale italiana a incontrare a Bruxelles autorevoli esponenti delle istituzioni dell’Unione europea.

“Abbiamo rappresentato le specificità dell’Italia in questo comparto, ricordando che gli armatori italiani sono leader a livello mondiale per la flotta ro-ro/pax, connettendo la più ampia comunità insulare d’Europa, e primi nel Mediterraneo nei servizi delle Autostrade del Mare. Anche per questo siamo preoccupati dal nuovo CII dell’IMO, del quale è urgente cambiare la metrica. Così come è pensato oggi porta a effetti opposti rispetto a quelli di salvaguardia ambientale, penalizzando proprio il naviglio italiano che ogni giorno toglie migliaia di camion dalla strada: in tal senso, come detto, sono arrivati segnali incoraggianti anche dalla Commissione. Per quanto riguarda il pacchetto Fit for 55, e in particolare l’ingresso dello shipping nel sistema ETS,



abbiamo ottenuto importanti misure per salvaguardare principi garantiti dalla Costituzione come la continuità territoriale, tutelando i collegamenti con le Isole Minori, e altrettanto bisogna fare per Sardegna e Sicilia al fine di scongiurare un netto aumento dei costi del trasporto. Questo è importante anche in vista del negoziato finale di trilatero sulla proposta di regolamento FUEL EU Maritime che si terrà domani proprio qui a Bruxelles”, ha aggiunto ancora Stefano Messina.

“Occorre ora che i proventi del regime ETS che provengono dai servizi marittimi nei porti italiani siano assegnati al trasporto marittimo del Paese per finanziare interventi di ricerca e sviluppo di nuove tecnologie e al fine di assicurare la disponibilità sul mercato, a costi accessibili, dei nuovi fuels alternativi nei prossimi anni e relativi investimenti infrastrutturali. Ancora, abbiamo ribadito come tali carburanti siano purtroppo ad oggi lontani dall’essere una realtà percorribile, sia perché non ancora disponibili su larga scala sia per la mancanza di un’adeguata rete di distribuzione e stoccaggio nei porti. Gli armatori sono pronti ad utilizzarli, non appena effettive queste opzioni saranno effettive”, ha concluso infine il

numero uno di Assarmatori.

La prima giornata di lavoro si è sviluppata in una visita presso il Servizio Europeo per l’Azione Esterna (EEAS) con l’incontro con Giovanni Cremonini, Head of Maritime Security Sector, in un meeting con il World Shipping Council, Associazione internazionale dei liners, quindi in una riunione alla Rappresentanza Permanente d’Italia presso l’Unione Europea con i diplomatici e i funzionari italiani che presidiano a Bruxelles tavoli e negoziati strategici per lo shipping. In serata è stata organizzata la cena ‘Assarmatori meets the EU’ alla presenza di Deputati del Parlamento europeo, alti dirigenti di diverse Direzioni Generali della Commissione, esponenti di primo piano del cluster marittimo e portuale europeo come il Presidente di ESPO Zeno D’Agostino, vertici del sistema politico, istituzionale, militare, diplomatico e industriale italiano a Bruxelles. In tale occasione si sono tenuti discorsi introduttivi del Presidente di Assarmatori Stefano Messina, di Fotini Ioannidou, Deputy Director of Waterborne Transport and Head of the Maritime Safety Unit (Commissione Europea, DG MOVE), e dell’Ambasciatore Stefano Verrecchia, Rappresentan- > 23

> 22

te Permanente Aggiunto d'Italia presso l'Unione Europea.

Nel corso della seconda giornata, i componenti del Consiglio Direttivo hanno incontrato Walter Goetz, Capo di Gabinetto della Commissaria europea ai Trasporti Adina Vălean, e Roxana Lesovici, membro del Gabinetto con delega allo Shipping. A seguire, hanno potuto confrontarsi con diversi Deputati in un pranzo di lavoro all'interno del Parlamento euro-



Stefano Messina

peo. Entrambe le circostanze sono state occasione preziosa per fare il punto sulle più attuali tematiche che coinvolgono da vicino il trasporto marittimo. A concludere il ciclo di riunioni, l'evento 'Call for action to implement the EU Mission Restore Our Ocean and Waters: the role of the European shipping', con Kestutis Sadauskas, Deputy Director General DG MARE, ed Elisabetta Balzi, Head of Unit, Healthy Ocean & Seas, DG R&I.

POLITICA UE

22/03/2023

Confindustria propone un'alternativa al Fit for 55

Uno studio realizzato dall'associazione individua un'altra strada per arrivare alla decarbonizzazione provando a tenere insieme sostenibilità ambientale, sviluppo e tenuta sociale. Il messaggio delle imprese: "Evitare desertificazione industriale in Europa"

di Marco Valentini

Roma – La sfida per la transizione energetica, che consenta di arrivare alla neutralità climatica, non è più rimandabile. Se fino a qualche tempo fa poteva suonare come allarmismo esagerato parlare di emergenza ambientale, infatti, oggi non si può più voltare la testa dall'altra parte di fronte alla crisi idrica che sta investendo Paesi come Italia, Francia, Spagna e Grecia. Senza dimenticare le crescenti problematiche legate alla siccità che riguardano gli Stati nordafricani e del Sahel.

La Commissione europea, in risposta a questo tipo di urgenza, ha elaborato la proposta legislativa nota come pacchetto Fit for 55, che pone il target della riduzione delle emissioni nocive del 55% entro il 2030. Un insieme di misure che dettano obiettivi estremamente complessi da raggiungere in un così limitato arco temporale e che obbligano tutto il sistema produttivo e industriale del Vecchio Continente a intraprendere una vera e propria rivoluzione.



Come tutti i processi di trasformazione così radicali, la svolta green potrebbe nascondere delle insidie nelle sue diverse pieghe e contribuire, non soltanto al sacrosanto risultato della neutralità climatica, ma anche a quello della marginalizzazione di diverse filiere industriali europee, con la conseguente ricaduta in termini di costi sociali.

A pensarla così, almeno, è Confindustria, che pur concordando nel merito sul fatto che la transizione green non sia più eludibile, denuncia da tempo i rischi che il pacchetto Fit for 55 comporta. E, per sostenere questa tesi con il supporto di dati concreti, l'organizzazione rappresentativa di una parte delle imprese italiane ha deciso di redigere un rapporto, con il contributo di RSE (società di Ricerca sul Sistema Energetico), che prenda in considerazione un percorso di decarbonizzazione alternativo al FF55. Lo studio, la cui prima parte è stata presentata nel corso dell'evento 'Scenari e valutazioni di impatto economico del Fit for 55 per l'Italia' svoltosi a Roma presso la sede di Confindustria, è stato realizzato con lo scopo di individuare una via alternativa al pacchetto proposto dalla Commissione, che consenta di raggiungere gli stessi obiettivi in termini di riduzioni di emissioni nocive, pur tutelando meglio la competitività internazionale delle imprese e contenendo ulteriormente il costo sociale della transizione.

Nello scenario proposto da Confindustria, l'introduzione > 24



Antonio D'Amato, ex presidente Confindustria, e Maurizio Marchesini, vicepresidente Confindustria