

# FuelEU Maritime, recepite le istanze italiane

29 Marzo 2023



Stefano Messina

ROMA – All'indomani della Mission a Bruxelles, Assarmatori conferma che sono state accolte le sue istanze principali nell'accordo di compromesso raggiunto nella notte sulla FuelEU Maritime, una delle proposte chiave del pacchetto Fit for 55 che ha l'obiettivo condivisibile di stimolare l'utilizzo di carburanti alternativi e a basso contenuto di carbonio nello shipping.

Nell'accordo vengono inserite misure specifiche volte a tutelare la continuità territoriale sancita dalla nostra Costituzione da inevitabili aumenti del costo del trasporto derivanti dalle nuove regole. In particolare, rispetto alla proposta iniziale della Commissione, 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: in primo luogo viene assicurata una maggiore coerenza tra gli obblighi previsti nella FuelEU Maritime e quelli dal 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.

"Ora bisogna fare di più – conclude Messina – 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".