

## Il caso

Emissioni, nuovo regolamento Ue per le navi. Gli armatori rischiano multe sino a 58 mila dollari al giorno  
| Grafico

La stretta comincia il primo gennaio, le associazioni dello shipping sono già in rivolta

*di Simone Gallotti*

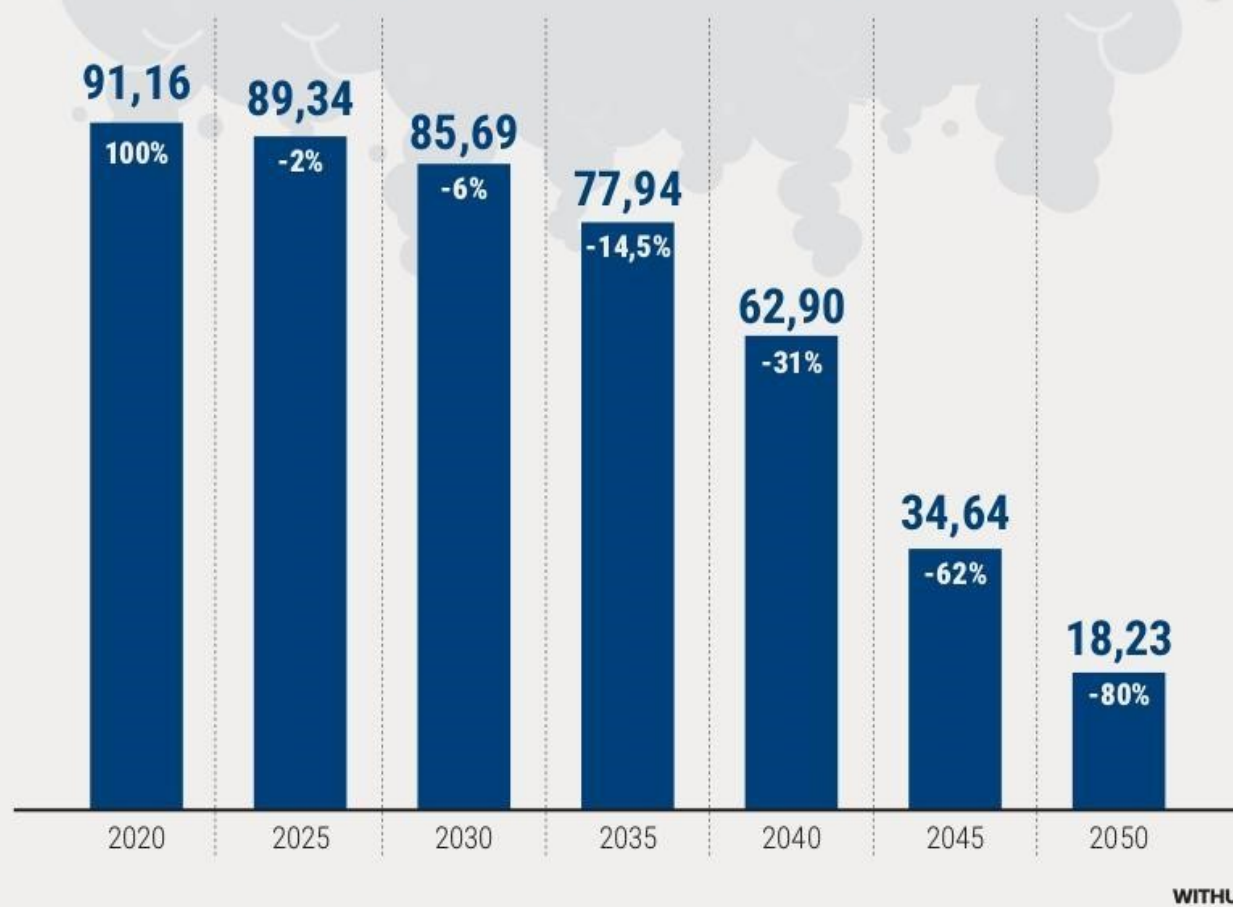
03 Dicembre 2024 alle 01:002 minuti di lettura



Una petroliera (immagine d'archivio)

Genova – Si parte piano, con una riduzione minima al 2% che poi accelera progressivamente per arrivare nel 2050 a un calo dell'80% delle riduzioni di gas serra. Il “taglietto” imposto dall'Europa agli armatori e contenuto nel regolamento FuelEu Maritime, entrerà in vigore dal primo gennaio: è l'inizio della rotta green che Bruxelles ha iniziato a tracciare e che arriverà a pieno compimento tra 25 anni. Nel mezzo ci sono le sanzioni per chi non rispetta le regole che possono arrivare, come calcola Clarksons, a 58 mila dollari al giorno.

## Le riduzioni di Ghg (gas ad effetto serra) imposte dalla norma Ue



È la cifra massima, quando il livello della stretta sulle emissioni sarà al top, ma è significativo di quanto potrebbero pagare gli armatori. Non solo: oltre al nuovo regolamento Ue, chi naviga in Europa deve fare i conti anche con l'Ets, altra stretta sulle emissioni dello shipping. Clarkson calcola anche quante navi saranno toccate dai provvedimenti: la flotta mondiale, in media ha speso il 17% del proprio impiego totale in un anno in viaggi europei e il 38% delle unità sopra le 5 mila tonnellate è approdata almeno una volta nei porti del Vecchio Continente.



**Stefano Messina, presidente Assarmatori**

**«L'unica soluzione per evitare le sanzioni è decarbonizzare e rendere più verde la flotta - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori - ma non sempre è possibile seguendo le tempistiche dettate dall'Unione Europea, perché gli obiettivi stabiliti dal pacchetto Fit for 55 per il settore marittimo non sono sufficientemente realistici. Di conseguenza, in alcuni casi sono diventati uno shock per il settore, soprattutto per i segmenti più fragili». Per Messina la contraddizione è evidente: «In questo contesto si sanzionano gli armatori che usano i carburanti tradizionali anche quando questi non hanno di fatto alternative percorribili su larga scala. Un vero e proprio controsenso - sentenzia il numero uno di Assarmatori - Peraltro questa è l'occasione giusta per ribadire che soprattutto per il trasporto pubblico locale marittimo, le Autostrade del Mare, il traffico crocieristico e i collegamenti con le isole - tutti mercati dove noi italiani siamo leader europei - abbiamo bisogno di usare il Gnl e i biocarburanti».**



**Mario Zanetti, presidente Confitarma**

(ansa)

«Come attestato anche da studi recenti, i costi derivanti dall'introduzione delle normative Ets e FuelEu Maritime per l'industria marittima aumenteranno significativamente, sia a breve che a lungo termine, con implicazioni importanti per la competitività e per l'aggravio di costi per i consumatori finali - attacca Mario Zanetti, presidente di Confitarma - Da tempo come Confitarma ribadiamo che il modo in cui è stato impostato il green deal europeo non è adeguato, nè per i tempi nè per le modalità. Le normative locali - come appunto Ets e FuelEu Maritime - sono disallineate, per approccio ed obiettivi, rispetto a quelle adottate dall'Imo a livello internazionale e generano un aggravio gestionale ed una distorsione del mercato. Nonostante questo - continua Zanetti - l'armamento nazionale è impegnato nella transizione ecologica e non solo a parole: lo dimostrano i fatti e i risultati raggiunti finora che ci pongono all'avanguardia in questo processo».