

Le associazioni armatoriali Assarmatori e ANAVE evidenziano gli elementi di criticità della proposta per l'inclusione dello shipping nell'EU ETS

Catani: necessario evitare di assumere decisioni intempestive che rischiano di andare in senso contrario rispetto agli obiettivi prefissati in termini di sostenibilità

inforMARE - Chissà se il sospiro di sollievo tirato per la mancata inclusione dello shipping nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE, a seguito del voto contrario di ieri del Parlamento europeo che ha rispedito da proposta di modifica del sistema alla Commissione Ambiente (*inforMARE* dell'[8 giugno](#) 2022), ha tolto il fiato ai rappresentanti degli armatori europei. Fatto sta che a 24 ore dalla votazione degli europarlamentari l'European Community Shipowners' Associations (ECSA) non ha fatto ancora sentire la propria voce a commento dell'esito dello scrutinio avvenuto a Strasburgo, come se agli armatori europei non interessasse più ciò che avviene nella sessione plenaria del Parlamento chiamata a valutare il lavoro legislativo realizzato dalle Commissioni su temi centrali per il trasporto marittimo. Sarà forse colpa del fatto che l'ECSA è attualmente in cerca di un responsabile della comunicazione che dia voce alle considerazioni e alle proposte dell'associazione degli armatori europei. Gli interessati all'offerta di lavoro dovranno presentare il proprio curriculum vitae entro domani. Forse per questo ora l'associazione è afona.

A dar voce alle riflessioni dell'industria armatoriale europea ci hanno pensato le associazioni di categoria di Italia e Spagna. «Il voto contrario del Parlamento europeo alla relazione sulla riforma del sistema ETS relativo alle quote di emissioni e il suo contestuale rinvio alla Commissione ENVI - ha commentato oggi Matteo Catani, consigliere dell'italiana Assarmatori nonché amministratore delegato di Grandi Navi Veloci - fornisce allo shipping italiano e a quello europeo nel suo complesso il tempo indispensabile per proseguire nel dialogo con i vari interlocutori sulle criticità del pacchetto Fit for 55 e palesa una presa di coscienza, almeno per quanto riguarda il trasporto marittimo, della complessità della normativa in questione, relativa all'abbattimento dei fumi da parte delle navi nonché della necessità di effettuare ulteriori approfondimenti».

Rilevando che «dall'Europa, ma anche dall'IMO, arrivano segnali relativi alla volontà di accelerare sul tema della riduzione delle emissioni», Catani ha osservato che, tuttavia, «a oggi non esiste chiarezza su quali tecnologie possano consentire in un lasso di tempo così breve di raggiungere i risultati aspettati. E ciò comporta forti incertezze sugli investimenti e una non piena consapevolezza, da parte dei legislatori, sui tempi necessari per l'adattamento tecnologico delle navi».

Catani ha ricordato che da tempo Assarmatori sottolinea come l'introduzione dello shipping nel sistema di scambio di quote delle emissioni sia percorribile solo se verranno attuate alcune modifiche sostanziali rispetto a quanto oggi previsto: fra queste una tempistica di phasing-in più realistica, l'esenzione per alcuni segmenti di trasporto (come quelli che garantiscono la continuità territoriale e il transhipment), un monitoraggio dell'impatto della misura e l'impiego delle risorse derivate dall'acquisto di quote di

emissione per finanziare la ricerca e gli investimenti tecnologici necessari per raggiungere gli obiettivi. «Infine - ha precisato Catani - è necessario considerare l'intero ciclo di vita dei carburanti, valutando quindi anche le emissioni prodotte durante la fase di produzione, trasporto e stoccaggio che possono cambiare e anche significativamente il reale impatto sugli obiettivi di riduzione. Anche in quest'ottica la decisione del Parlamento europeo di concedere un maggior tempo di riflessione e analisi è quindi di essenziale importanza per evitare di assumere decisioni intempestive che rischiano di andare in senso contrario rispetto agli obiettivi prefissati in termini di sostenibilità».

Prima di motivare perché, ad avviso dell'Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), la proposta di modifica del sistema europeo di scambio di quote di emissioni (ETS) dell'UE, pone alcune criticità per le imprese di trasporto marittimo spagnole, l'associazione di Madrid ha rammentato quali sono i punti cardine, nel bene e nel male, della proposta di modifica, che è stata presentata con relazione elaborata dal tedesco Peter Liese. L'ANAVE ha spiegato che la proposta, relativamente al trasporto marittimo, ha notevolmente inasprito quella presentata lo scorso luglio dalla Commissione Europea (*inforMARE* del [14 luglio](#) 2021), proponendo innanzitutto di estendere il campo di applicazione ad altri gas ad effetto serra e non solo alla CO2. Inoltre l'associazione spagnola ha ricordato che la proposta votata ieri dal Parlamento europeo prevede che le misure vengano applicate alle navi di almeno 400 tonnellate di stazza lorda, mentre la proposta della Commissione UE prevede che si applichino alle navi di almeno 5.000 tsl, e che si applichino al 100% delle emissioni dei viaggi marittimi da e per Stati terzi rispetto al 50% proposto dalla Commissione. In più, è stata eliminata la gradualità dell'entrata in vigore delle norme.

L'ANAVE ha elencato anche i pregi della proposta di modifica illustrata da Liese, a partire dal fatto che debba essere l'operatore commerciale della nave ad assumersi i costi dell'ETS e dalla creazione di un "Ocean Fund" da alimentarsi con il 75% delle entrate generate dall'ETS e con il 100% delle sanzioni dell'iniziativa FuelEU Maritime, fondo le cui risorse verrebbero utilizzate per progetti che consentano la decarbonizzazione dell'industria marittima. Inoltre l'associazione degli armatori spagnoli ha evidenziato che tra gli emendamenti approvati ieri con 365 voti favorevoli e 263 contrari c'è l'esenzione dei viaggi marittimi effettuati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico o soggetti a obblighi di servizio pubblico. A tal proposito, l'ANAVE ha ricordato che in Spagna tutti i servizi regolari di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli al seguito dei passeggeri e merci ro-ro tra porti situati sulla penisola e nei territori spagnoli non peninsulari sono soggetti a obblighi di servizio pubblico.

Secondo l'ANAVE, «tuttavia questi miglioramenti non sono sufficienti per assicurare la coesione territoriale in Spagna ed evitare distorsioni della concorrenza. Fra le altre questioni - ha specificato l'associazione spagnola - sarebbe necessario definire un trattamento speciale per le Isole Canarie in quanto regione ultraperiferica, come concordato ieri dalla sessione plenaria del Parlamento europeo per il trasporto aereo».