

Fit for 55, Assarmatori: "No al sistema ETS occasione per riflettere"

Per il CEO di Grandi Navi Veloci tecnologia, tempi e cabotaggio di Stato sono le criticità del mercato delle quote di carbonio, all'indomani della bocciatura del Parlamento europeo all'inclusione del trasporto marittimo nel sistema



Matteo Catani, board member di Assarmatori e CEO di Grandi Navi Veloci

«Il voto contrario del Parlamento europeo [alla riforma del sistema ETS](#) relativo alle quote di emissioni e il suo contestuale rinvio alla Commissione Ambiente 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». Così ha commentato Matteo Catani, board member di Assarmatori e CEO di Grandi Navi Veloci, nel corso del Forum Shipowners&Shipbuilding, "I nuovi orizzonti delle energie" tenutosi oggi a Genova.

«Dall'Europa, ma anche dall'International Maritime Organization, arrivano segnali relativi alla volontà di accelerare sul tema della riduzione delle emissioni - ha detto Catani - ma 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».

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.

«È necessario - ha concluso Catani - 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».