

# ECSA, l'accordo UE sui fuel navali dà un forte segnale politico e fornisce chiari obiettivi climatici e orientamenti per l'industria

Assarmatori, accolte le nostre principali istanze  
[Bruxelles/Roma](#)

23 marzo 2023



*inforMARE* - Dopo la cauta dichiarazione a caldo di apprezzamento per la positiva conclusione all'alba di stamani dei negoziati tra i rappresentanti del Parlamento e del Consiglio dell'UE sul regolamento FuelEU Maritime da parte del segretario generale dell'associazione degli armatori europei ECSA (*inforMARE* del [23 marzo](#) 2023), trascorsa qualche ora l'European Community Shipowners' Associations ha manifestato con maggior convinzione soddisfazione per l'esito dell'accordo, che l'associazione considera «un essenziale trampolino di lancio per stabilire le giuste condizioni per la transizione energetica del trasporto marittimo».

Per ECSA, infatti, «l'accordo dà un forte segnale politico e fornisce chiari obiettivi climatici e orientamenti per l'industria per quanto riguarda i combustibili che possono essere utilizzati per la transizione energetica del settore». Tuttavia, secondo l'associazione armatoriale europea, al fine del raggiungimento di questi obiettivi «è essenziale che il regolamento promuova la produzione di combustibili puliti».

Inoltre l'ECSA, pur specificando che avrebbe preferito venissero fissati requisiti più vincolanti, ritiene «un passo nella giusta direzione il fatto che il testo concordato assegni per la prima volta un ruolo più centrale ai fornitori di carburante. È molto incoraggiante - ha rilevato l'associazione - che il Parlamento e il Consiglio stiano prendendo in considerazione obiettivi vincolanti per i fornitori di combustibili marini puliti nell'ambito dei negoziati in corso per la revisione della direttiva sulle energie rinnovabili».

Gli armatori europei hanno espresso soddisfazione anche perché l'accordo prevede l'allineamento dei requisiti dell'Onshore Power Supply, ovvero per la fornitura alle navi nei porti dell'energia elettrica proveniente dalla rete di terra,

con le disposizioni del regolamento europeo sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, «in modo che - ha osservato l'ECSA - gli armatori non siano penalizzati quando l'infrastruttura non è disponibile».

Infine l'ECSA ha espresso anche il suo sostegno alle specifiche condizioni introdotte per le navi ice-class, per le piccole isole e per le regioni ultraperiferiche.

«Gli armatori europei - è la più articolata dichiarazione del segretario generale dell'ECSA, Sotiris Raptis, a qualche ora dall'annuncio dell'accordo - si congratulano con i negozianti per il loro duro lavoro e per il risultato finale. Questo è un passo nella giusta direzione per garantire che lo shipping disponga degli strumenti giusti per la transizione energetica. Ma abbiamo bisogno dell'impegno di tutti e, in particolare, di requisiti più severi per i fornitori di carburante affinché vengano forniti i combustibili puliti necessari. Pertanto, chiediamo al Parlamento e al Consiglio di sostenere obiettivi vincolanti per i fornitori di combustibili marini puliti nelle modifiche alla direttiva sulle energie rinnovabili (RED). La FuelEU Maritime, assieme alla RED e ai ricavi dell'ETS utilizzati per colmare il divario di prezzo con i carburanti puliti, può indirizzare lo shipping sulla giusta strada per la transizione energetica».

Soddisfazione per l'esito dei negoziati è stata espressa anche dall'associazione armatoriale italiana Assarmatori, ritenendo che siano state accolte le sue istanze principali essendo state inserite misure specifiche volte a tutelare la continuità territoriale sancita dalla Costituzione italiana da inevitabili aumenti del costo del trasporto derivanti dalle nuove regole. «In particolare - ha chiarito Assarmatori - 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 - ha sottolineato il presidente di Assarmatori Stefano Messina - di un riconoscimento fondamentale per l'Italia, 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».

Tra gli altri elementi contenuti nell'accordo di compromesso che Assarmatori ritiene positivi, l'associazione italiana ha menzionato l'assicurazione di «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». Viene mantenuta inoltre - ha evidenziato l'associazione - «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 - ha concluso 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». (24)