

FuelEu Maritime, Consiglio e Parlamento Ue raggiungono un accordo

Deroga al 2030 per il cabotaggio in servizio pubblico. Cold ironing solo dove possibile, senza obblighi, fino al 2035. Assarmatori soddisfatti



(William Murphy/Flickr)

Stanotte il Consiglio e il Parlamento europeo [hanno raggiunto un accordo provvisorio](#) sulla decarbonizzazione del settore marittimo, il FuelEu Maritime, che rientra nel Fit for 55, il piano per abbattere nei prossimi decenni le emissioni di gas serra in tutti i Paesi dell'Unione europea.

Prima di entrare nei particolari dell'accordo, si sottolinea che il prossimo passo sarà l'approvazione formale dei due colegislatori. Per quanto riguarda il Consiglio, la presidenza svedese intende presentare quanto prima il testo ai rappresentanti degli Stati membri (Coreper), in previsione dell'approvazione formale in una delle prossime sessioni del Consiglio.

Nell'accordo vengono inserite misure specifiche volte, per esempio, a tutelare la continuità territoriale dell'Italia dagli inevitabili aumenti del costo del trasporto derivanti da queste nuove regole, che chiedono alle compagnie marittime maggiori investimenti. In particolare, rispetto alla proposta iniziale della Commissione europea, vengono introdotte **deroghe sino al 2030 sia per i collegamenti con le isole minori** che per le rotte con le isole maggiori soggette a obblighi o convenzioni di servizio pubblico. Viene quindi riconosciuta la richiesta portata avanti da Assarmatori e Confitarma 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 l'Unione europea, le 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.

«Sebbene l'accordo di compromesso accolga alcune disposizioni relative ai fornitori di fuel - conclude 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».

Passando alle modifiche generali, il testo dell'accordo provvisorio mantiene gli aspetti fondamentali della proposta della Commissione europea. I colegislatori hanno apportato alcune modifiche, in particolare:

- introducendo eccezioni limitate nel tempo per il trattamento specifico delle **regioni ultraperiferiche**, delle piccole isole e delle zone altamente dipendenti, dal punto di vista economico, dalla loro connettività;
- introducendo fattori di riduzione per le **navi di classe ghiaccio** e per le navi che navigano in presenza di ghiaccio;
- aumentando gli obiettivi di riduzione dell'intensità di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo delle navi a partire dal primo gennaio 2035 e introducendo misure volte a incoraggiare l'uso dei cosiddetti **combustibili rinnovabili di origine non biologica**;
- modificando i **requisiti per l'alimentazione elettrica da terra** e le disposizioni relative alle tecnologie a zero emissioni, sulla base del principio fondamentale secondo cui il sistema dovrebbe essere coerente con il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi;
- escludendo i combustibili fossili dal processo di certificazione per quanto riguarda la **certificazione dei combustibili**, ma anche migliorando la disposizione per rendere il processo più adeguato alle esigenze future;
- modificando le disposizioni riguardanti le entrate generate dalle **sanzioni FuelEU** e la loro assegnazione a progetti a sostegno della decarbonizzazione del settore marittimo con un meccanismo di trasparenza rafforzato;
- specificando ulteriormente gli obblighi della Commissione in materia di **monitoraggio** dell'attuazione del regolamento nella pertinente clausola di relazione e riesame.