

Gli armatori italiani festeggiano: esenti da Fuel Eu Maritime le rotte con le isole

Assarmatori e Campomenosi (Lega) soddisfatti anche per la circoscrizione dell'obbligo di utilizzo del cold ironing da parte delle navi portacontainer e passeggeri dal 2030 solo nei grandi porti della rete Ten-T Ue

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

23 MARZO 2023

[STAMPA](#)



[L'accordo raggiunto da Parlamento e Consiglio dell'Ue sui carburanti marittimi più puliti](#) (chiesta la riduzione delle emissioni delle navi del 2% entro il 2025 e dell'80% entro il 2050) lascia soddisfatti gli armatori italiani.

Marco Campomenosi, capo delegazione Lega al Parlamento Europeo e relatore ombra del regolamento per la diffusione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni nello shipping, ha commentato con soddisfazione l'epilogo di questa negoziazione sul regolamento dicendo: "Da relatore ombra ho difeso gli interessi del nostro Paese e sono felice di aver contribuito a ottenere importanti risultati: tra questi, l'esenzione dagli obblighi del regolamento fino al 2029 sulle rotte da e per le isole minori, così come sulle rotte soggette a obbligo di servizio pubblico da e per le isole maggiori come Sicilia e Sardegna. Una deroga, quella per le nostre due isole maggiori, votata dal Parlamento Europeo su nostra proposta, sulla quale il Consiglio ha cambiato posizione".

Assarmatori è intervenuta confermando che sono state accolte le sue istanze principali nell'accordo di compromesso raggiunto nella notte sulla FuelEe Maritime, una delle proposte chiave del pacchetto Fit for 55 che ha l'obiettivo condivisibile di stimolare l'utilizzo di carburanti alternativi e a basso contenuto di carbonio nello shipping. L'associazione spiega che "nell'accordo vengono inserite misure specifiche volte a tutelare la continuità

territoriale sancita dalla nostra Costituzione da inevitabili aumenti del costo del trasporto derivanti dalle nuove regole. In particolare, 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”.

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, lo definisce “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”.

Assarmatori sottolinea come l'accordo di compromesso contenga altri elementi positivi: “In primo luogo viene assicurata una maggiore coerenza tra gli obblighi previsti nella FuelEe 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”.

Per il presidente Messina però, “sebbene l'accordo di compromesso accolga alcune disposizioni relative ai fornitori di fuel, 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”.