

Carburanti "green" nello shipping, accolte le istanze italiane: la soddisfazione di Assarmatori e Campomenosi (Lega)

di Edoardo Cozza

Gio 23 Marzo 2023

4 min, 23 sec

Il capodelegazione leghista al Parlamento Europeo: "Bene le deroghe su isole minori".
Stefano Messina: "Riconoscimento fondamentale per il nostro Paese"



All'indomani della Mission a Bruxelles, **Assarmatori conferma che sono state accolte le sue istanze principali nell'accordo di compromesso raggiunto nella notte sulla FuelEU 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.

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.

*“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 la UE, Regioni Sardegna e Sicilia e tutti gli Europarlamentari italiani, a partire dal relatore ombra del provvedimento Marco Campomenosi”.*

L'accordo di compromesso contiene diversi elementi ritenuti positivi da Assarmatori: 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”.

“Bene l'esito delle negoziazioni sul regolamento per la diffusione di carburanti rinnovabili e a zero emissioni nel settore marittimo: il testo presentato dalla Commissione Europea con ambizioni eccessive e lontane dai reali bisogni e caratteristiche del settore dello shipping, ma che grazie a un percorso parlamentare e negoziale tortuoso e impegnativo è diventato più equilibrato e condivisibile. 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 solo grazie all'intervento del Ministro Salvini. Abbiamo garantito sostenibilità economica a servizi che sono parte integrante della continuità territoriale italiana, principio riconosciuto anche in Costituzione, a tutela dell'insularità. Trovato anche un delicato equilibrio per garantire al mercato la neutralità tecnologica nel raggiungimento degli obiettivi di riduzione di gas climalteranti, prevedendo un sistema di quote obbligatorie per carburanti sintetici e di nuova generazione solo nel caso in cui ci sia un fallimento di mercato nel prossimo decennio. Altre importanti disposizioni riguardano l'obbligo di utilizzo di cold ironing nei porti che ne sono dotati, cioè l'allacciamento all'energia elettrica delle banchine, e il ritorno al settore marittimo delle risorse provenienti dalle sanzioni emanate per il mancato rispetto del regolamento. Esprimo

grande soddisfazione, grazie al nostro lavoro e all'intervento del Ministro Salvini c'è stato il sostegno da parte del Governo in Consiglio ed è passata la linea portata avanti dalla Lega e dall'Italia. Grazie al relatore Warborn per aver rappresentato al meglio le istanze di tutto il Parlamento durante le difficili negoziazioni dei mesi passati". Così in una nota **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.