

Assarmatori chiede l'esenzione dall'ETS per i collegamenti insulari e le Autostrade del Mare

L'obiettivo della richiesta è duplice: difendere la continuità territoriale e creare uno strumento di vera sostenibilità ambientale



Matteo Catani, membro del Consiglio Direttivo di Assarmatori e Presidente della Commissione Cabotaggio e Autostrade del Mare, e Alberto Rossi, Segretario Generale dell'associazione, intervenendo nel corso della Naples Shipping Week, hanno chiesto l'esenzione dall'ETS, il sistema di scambio delle quote di emissione a livello comunitario - previsto nel pacchetto Fit for 55 - per difendere la continuità territoriale da un lato e per creare uno strumento di vera sostenibilità ambientale dall'altro.

Il Parlamento UE ha chiesto l'esenzione dall'ETS per le tratte soggette a obblighi di servizio pubblico, mentre il Consiglio ha fatto altrettanto per i collegamenti con le isole minori, ma per Assarmatori non è abbastanza. "Dobbiamo confermare questo assetto anche in vista della Direttiva finale e far sì che anche tutti i collegamenti insulari e quelli delle Autostrade del Mare ottengano l'esenzione. Altrimenti ci troveremmo di fronte a una lesione del principio di proporzionalità dell'UE, visto che l'Italia sarebbe maggiormente penalizzata da queste misure rispetto ad altri Stati membri vista la sua dipendenza dal trasporto marittimo", ha spiegato Matteo Catani.



Il nostro Paese, infatti, è leader nel Mediterraneo per quanto riguarda le Autostrade del Mare, con una quota di mercato del 37%. "Mettere a rischio questo sistema, che si è realizzato anche grazie a strumenti importanti come il Marebonus significherebbe correre il rischio di uno switch modale inverso, cioè dal mare alla strada: altro che sostenibilità ambientale, aumenterebbero il traffico, l'incidentalità e l'inquinamento. Un altro obiettivo deve essere quello di far sì che quanto incassato con l'ETS in Italia rimanga nel nostro Paese e sia allocato per finanziare investimenti a terra e a bordo e in ricerca e sviluppo, con l'obiettivo di rendere le flotte sempre più compliant con la normativa", ha aggiunto Alberto Rossi.



Un'altra proposta regolatoria che 'incombe' sul ruolo delle Autostrade del Mare è l'applicazione senza correttivi del CII (Carbon Intensity Indicator) dell'IMO: lo strumento prevede l'assegnazione alle navi di un rating da A ad E. Un recente studio del RINA per Assarmatori ha evidenziato come nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025, la flotta traghetti italiana si troverebbe in scacco, con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. "Dobbiamo cambiarne la metrica. Il CII, infatti, prende in considerazione anche la percentuale di emissioni prodotte durante la sosta in porto, peggiorando di conseguenza drasticamente in modo ingiustificato il rapporto tra CO2 emessa e miglia percorse. Occorre quindi un correttivo specifico, che permetterebbe di rendere il profilo di rating della flotta traghetti italiani più attinente al profilo di rating definito per la flotta mondiale", ha concluso il Segretario Generale dell'associazione.