

Assarmatori, le tempistiche di applicazione dell'ETS per il trasporto marittimo, in particolare per le Autostrade del Mare, e per il trasporto stradale devono essere allineate

Messina: è necessario prevenire pericolosi, e potenzialmente irreversibili, fenomeni di trasferimento modale

Roma

29 novembre 2022



infosMARE - In vista del trilogio di questa sera sulla riforma del Sistema per lo scambio delle quote di emissione dell'UE (UE ETS), in cui i rappresentanti di Parlamento, Consiglio e Commissione dell'Unione Europea si prevede raggiungeranno un accordo provvisorio di compromesso sull'inserimento del trasporto marittimo in questo mercato sulla base ad un'intesa raggiunta di fatto la settimana scorsa, l'associazione armatoriale italiana Assarmatori ha ricordato e nuovamente segnalato, con allarme, che sul tavolo non ci sarà l'allineamento all'interno dell'ETS fra il trasporto marittimo e quello stradale.

L'associazione ha spiegato che se l'accordo, rispetto alla proposta iniziale della Commissione Europea, dovrebbe prevedere l'esenzione da tale regime fino al 2030, almeno per quanto riguarda i collegamenti marittimi con le isole minori, e la destinazione di una parte dei proventi al settore marittimo per finanziare investimenti in innovazione, prevedendo in contemporanea una tempistica di applicazione graduale e dilazionata di un anno, rimane tuttavia aperto quello che Assarmatori ha evidenziato essere un nodo fondamentale: la mancanza di parità di condizioni, appunto, tra il trasporto marittimo e quello stradale.

A tal proposito Assarmatori ha ricordato di aver da mesi insistito «sulla necessità di tutelare le Autostrade del Mare dal rischio di trasferimento modale inverso, cioè dal mare alla strada, che deriverebbe da un aumento dei costi, e quindi di minore competitività, conseguenti all'inclusione del trasporto marittimo nell'ETS. Rischio ancora più elevato - ha rilevato l'associazione - in caso di disparità temporale nell'applicazione dei due regimi, per non parlare dell'ipotesi che vedesse tale schema applicato solo al trasporto marittimo, che si sommerebbe agli effetti già particolarmente impattanti di tale misura».

Assarmatori ha specificato, a tale riguardo, di aver salutato con favore la posizione adottata da Interferry, l'associazione internazionale che rappresenta le compagnie di navigazione che operano servizi traghetto, che - ha spiegato Assarmatori - «sposando nei fatti le istanze portate avanti da mesi dall'associazione, chiede ai negoziatori UE di garantire un'uniformità temporale nell'ETS tra le due modalità di trasporto al fine di scongiurare il modal back shift dal mare al tutto strada. Tale scenario - ha sottolineato l'organizzazione armatoriale italiana - vanificherebbe infatti tutte le politiche attuate negli ultimi vent'anni, a livello nazionale ed europeo, che hanno incentivato, anche economicamente, i collegamenti marittimi come opportunità per decongestionare le strade e quindi ridurre le emissioni. La stessa Commissione Europea nel suo studio sull'impatto dell'ETS aveva ipotizzato l'applicazione del regime alle due modalità di trasporto con una tempistica simile».

«Vogliamo - è il messaggio conclusivo del presidente di Assarmatori, Stefano Messina - lanciare un appello finale ai negoziatori UE non solo in vista della riunione di questa sera, che dovrebbe provvisoriamente chiudere il capitolo trasporti marittimi, ma anche delle prossime sessioni in cui si discuteranno i nodi irrisolti dell'intera proposta di riforma ETS: l'Unione Europea ha fissato obiettivi ambiziosi di modal shift dalla strada alla navigazione a corto raggio rispettivamente del 25% e del 50% entro il 2030 e il 2050. Il raggiungimento di tali target verrebbe messo seriamente a rischio in caso di difformità applicativa e temporale dell'ETS tra mare e strada, come sottolineato con evidenza da Interferry. Ribadiamo quindi che la tempistica di applicazione dell'ETS per il trasporto marittimo, in particolare per i servizi delle Autostrade del Mare, e quella del trasporto stradale debbano essere coordinate e allineate al fine di prevenire pericolosi, e potenzialmente irreversibili, fenomeni di trasferimento modale di segno contrario rispetto agli obiettivi che proprio la Ue sostiene da decenni». (4/1)