

ECSA è soddisfatta dell'esito del primo trilogo sull'inclusione dello shipping nell'EU ETS

Ora - ha sottolineato il relatore del Parlamento europeo Liese - siamo vicini ad un accordo formale. Per Assarmatori, il bicchiere è mezzo vuoto
Bruxelles

30 novembre 2022



infosMARE - Ieri sera al termine della riunione di trilogo tra i rappresentanti del Consiglio, del Parlamento e della Commissione dell'Unione Europea indetta per concordare un testo comune sull'inclusione nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) delle emissioni di gas serra prodotte dal settore marittimo, è stato raggiunto un accordo preliminare. «Rispetto alla proposta della Commissione - ha spiegato Peter Liese, relatore per l'EU ETS del Parlamento europeo - abbiamo concordato miglioramenti sostanziali. In primo luogo, includiamo metano e ossido di diazoto oltre alla CO2. Questo - ha osservato - è molto importante dato che alcune alternative ai combustibili bunker creano anche problemi per il clima se non gestite correttamente». «In secondo luogo - ha aggiunto - abbiamo ampliato l'ambito includendo navi offshore di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate. Ciò apporterà un beneficio netto per il clima pari a 20 milioni di tonnellate di CO2. Inoltre aumenterà anche gli introiti e 20 milioni di quote saranno destinate a progetti specifici nel settore marittimo attraverso il Fondo per l'innovazione/Fondo di investimento per il clima».

Inoltre Liese ha spiegato che, in merito all'introduzione graduale dello shipping nel sistema, le tre istituzioni europee hanno concordato in via preliminare un compromesso in base al quale le compagnie di navigazione dovranno restituire quote che coprono il 40% delle loro emissioni nel 2024, il 70% nel 2025 e il 100% nel 2026.

Liese ha specificato che alcuni definiscono questo accordo «storico» perché per più di dieci anni il Parlamento europeo, molti esperti, in particolare del settore ambientale, molti Stati membri e la Commissione Europea hanno spinto per questa inclusione. «Ora - ha rilevato - siamo vicini ad un accordo formale. Come proposto dalla Commissione - ha precisato Liese - saranno inclusi non solo i viaggi all'interno dell'UE, ma anche i viaggi dai porti dell'UE ai paesi terzi e per i paesi terzi ai porti dell'UE (50%).



«Ci sono ancora - ha proseguito Liese - punti molto difficili da risolvere nell'ambito dei negoziati sull'ETS, incluse le quote gratuite per il settore, il fondo per l'innovazione, il fondo per la modernizzazione e l'inclusione del settore riscaldamento e di quello del trasporto su strada nel sistema. Confido che sarà possibile trovare un accordo su questi temi nel trilogio del 16-17 dicembre».

L'accordo preliminare di ieri sera è stato accolto con favore dall'European Community Shipowners' Associations (ECSA), secondo cui «il Parlamento e il Consiglio hanno accolto gli appelli delle parti interessate del settore a destinare gli introiti dell'EU ETS al settore marittimo per sostenerne la transizione energetica. Almeno 20 milioni di quote ETS, che corrispondono a 1,5 miliardi di euro in base all'attuale prezzo del carbonio ETS - ha evidenziato l'associazione degli armatori europei - saranno assegnate a progetti marittimi nell'ambito del Fondo per l'innovazione».

«La decarbonizzazione del trasporto marittimo - ha rilevato il segretario generale dell'ECSA, Sotiris Raptis - non è una questione di “se”, ma una questione di “come”. Destinare parte dei ricavi dell'ETS al settore marittimo rappresenta una vittoria per la decarbonizzazione del settore. Un sostegno mirato attraverso il Fondo per l'innovazione - ha spiegato - è essenziale per colmare il divario di prezzo con i combustibili puliti, migliorare l'efficienza energetica delle navi, promuovere l'innovazione e costruire le infrastrutture nei porti. Non vediamo l'ora

di lavorare con la Commissione e le parti interessate per sviluppare strumenti efficaci per la transizione del settore».

L'ECSA ha sottolineato che anche il periodo di introduzione graduale e l'inclusione progressiva delle emissioni derivanti dal trasporto marittimo nell'arco di un triennio sono fondamentali per garantire una transizione agevole per il settore. L'associazione ha rimarcato che i colegislatori hanno concordato anche disposizioni speciali per le navi con notazione "ice class", per le piccole isole e per le regioni ultraperiferiche.

Parziale soddisfazione per l'esito della riunione di trilogia di ieri sera è stata manifestata dall'italiana Assarmatori, secondo cui «questa intesa recepisce in parte alcune istanze sostenute dall'associazione rispetto alla proposta iniziale della Commissione Europea, prevedendo ad esempio un'esenzione da tale regime fino al 2030 per i collegamenti marittimi con le isole minori e la destinazione di una parte dei proventi al settore marittimo per finanziare investimenti in innovazione tecnologica, scongiurando peraltro alcune proposte di modifica che avrebbero ulteriormente aggravato gli impatti di per sé già significativi dell'ETS. E ciò - ha evidenziato Assarmatori - non sarebbe stato possibile senza il supporto durante i negoziati della nostra amministrazione nazionale e dalla delegazione italiana al Parlamento europeo cui l'associazione, che lavora su questo dossier da oltre un anno, rivolge un sentito ringraziamento».

«Tuttavia - ha osservato Assarmatori spiegando perché ad avviso dell'associazione italiana il bicchiere è mezzo vuoto - risulta evidente come il sistema ETS sia destinato a provocare un impatto economico rilevante ovvero un rincaro nei costi del trasporto con riflessi immediati sulla continuità territoriale con le isole maggiori e sulle Autostrade del Mare; e ciò in un momento in cui proprio le Autostrade del Mare, in quanto chiave di volta della sostenibilità del trasporto, dovrebbero essere al contrario tutelate».

A tal proposito, e in vista del prossimo trilogia di metà dicembre, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha ribadito «la necessità di garantire un allineamento sinergico nell'applicazione della misura fra il trasporto marittimo e quello stradale. Una disparità temporale nella attuazione dei due regimi, per non parlare dell'ipotesi che vedesse tale schema applicato solo al trasporto marittimo - ha specificato - non solo metterebbe a rischio gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale dalla strada al mare fissati dalla stessa Commissione

Europea, ma potrebbe portare ad uno shift modale inverso, che si sommerebbe agli effetti già particolarmente impattanti di tale misura. In questa ottica occorre tutelare il ruolo delle Autostrade del Mare, vero strumento di sostenibilità ambientale».

«Risulta infine fondamentale - ha concluso Messina - che la quota significativa dei proventi dell'ETS che sarà destinata al bilancio nazionale venga utilizzata per finanziare esclusivamente investimenti nel settore marittimo, accelerando al contempo la ricerca, l'innovazione, la produzione dei nuovi carburanti alternativi e la realizzazione di un'adeguata rete logistica e di distribuzione così da garantire l'effettiva disponibilità sul mercato di questi ultimi nei prossimi anni».

(21)