

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Emission trading scheme: l'Europa gela armatori e autotrasportatori

Nicola Capuzzo · Thursday, May 19th, 2022

Martedì i parlamentari europei hanno adottato la loro posizione sui principali progetti di legge dell'Unione Europea per combattere i cambiamenti climatici riducendo le emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030, suscitando la reazione negativa delle lobby italiane dei trasporti, a partire da Confrtrasporto.

È stata in particolare la Commissione Envi (Environment, Public Health and Food Safety) ad adottare – si legge nella nota parlamentare – “cinque relazioni del pacchetto Fit for 55 in 2030, il piano dell'Ue per ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e avere zero emissioni nette di gas serra (Ghg), neutralità climatica entro il 2050”.

Nella nota si legge che “come richiesto più volte dal Parlamento, il sistema ETS sarà finalmente esteso al trasporto marittimo. I parlamentari vogliono coprire il 100% delle emissioni delle rotte intraeuropee a partire dal 2024 e il 50% delle emissioni delle rotte extraeuropee da e verso l'UE a partire dal 2024 fino alla fine del 2026. A partire dal 2027 le emissioni di tutti i viaggi dovrebbero essere coperte al 100%, con possibili deroghe per i Paesi non appartenenti all'UE, dove la copertura potrebbe essere ridotta al 50% a determinate condizioni. I membri del Parlamento chiedono che vengano incluse anche altre emissioni di gas serra oltre alla CO2, come il metano e i protossidi di azoto. Il 75% dei proventi generati dalla vendita all'asta delle quote marittime sarà destinato a un Fondo per gli oceani per sostenere la transizione verso un settore marittimo dell'UE efficiente dal punto di vista energetico e resiliente dal punto di vista climatico”. Inoltre “un nuovo sistema di scambio di emissioni separato per la distribuzione di carburante per il trasporto commerciale su strada e per gli edifici sarà istituito il 1° gennaio 2025”.

Dura, come accennato, la reazione di Paolo Uggè, presidente della confederazione che rappresenta sigle come Fai (autotrasporto) e Assarmatori (armamento): “Una decisione estremamente negativa, che desta forte preoccupazione in tutti gli operatori nazionali. La Commissione Ambiente non ha voluto recepire quanto espresso nel parere approvato dalla Commissione Trasporti, sicuramente più sensibile agli impatti sul settore (che ne aveva non a caso [salutato con giubilo](#) l'ultima presa di posizione, *ndr*). Quest'ultima aveva proposto l'esclusione del trasporto stradale dal sistema e una profonda revisione dell'ETS destinato al settore marittimo”.

Il timore di Uggè è quello di “un incremento importante dei costi per le imprese”. Senza

dimenticare “la proposta di revisione della tassazione sull’energia, contenuta sempre nel Pacchetto Fit for 55, che intende eliminare i benefici in termini di accisa per il gasolio commerciale nel trasporto stradale e per quello marittimo”. Quest’ultimo, ha ricordato Uggè, “è intimamente internazionale e quindi ogni difforme regolazione locale rischia di alterare le corrette dinamiche concorrenziali”. L’auspicio di Conftrasporto “è che il Parlamento europeo possa nella prossima sessione plenaria riprendere quanto proposto dalla Commissione Trasporti, modificando il sistema ETS per il trasporto marittimo ed escludendo la sua applicazione al trasporto stradale”.

Intanto l’International Chamber of Shipping ha diffuso i risultati di uno studio commissionato al professor Stefan Ulreich dell’Università tedesca di Scienze applicate e presentato alla World Ports Conference di Vancouver, in Canada. “Il rapporto ‘Fuelling the Fourth Propulsion Revolution – si legge in una nota di Ics – evidenzia come il fabbisogno di nuovi green fuels per lo shipping possa rappresentare notevoli opportunità per investitori e governi. Il rapporto mostra che per raggiungere l’obiettivo di ‘net zero’ nel settore marittimo entro il 2050, la richiesta di combustibile comporterebbe un aumento di forniture elettriche da fonti rinnovabili fino a 3.000 TWh, pari all’attuale produzione mondiale. Inoltre, per raggiungere lo scenario net zero emissioni dell’IEA (International Energy Agency) entro il 2050, il mondo avrebbe bisogno di aumentare di 18 volte l’attuale capacità di produzione elettrica da fonti rinnovabili”.

Una sfida e un’opportunità secondo Ulreich: “Per soddisfare l’enorme domanda di combustibili a base di idrogeno nel Nord del mondo, sono urgentemente necessari centri di produzione nei paesi del Sud. Mentre i governi stanno iniziando a rendersi conto della necessità di passare a combustibili come l’idrogeno, finora sembra che sia stata data poca attenzione a come verranno effettivamente trasportati tali combustibili. Pertanto, lo shipping deve far parte dei più ampi negoziati sulla transizione energetica e insieme ai porti avrà bisogno di investimenti, dai quali, peraltro possono enormi opportunità di guadagno.

A fargli eco Stuart Neil, Director of Strategy and Communications dell’Ics: “La navigazione sarà un fattore chiave per la transizione energetica globale, fornendo soluzioni convenienti e flessibili per trasportare almeno la metà dei combustibili netti a zero emissioni di carbonio scambiati in tutto il mondo. Si parla molto della transizione energetica globale verso carburanti a emissioni zero al di fuori del trasporto marittimo. Ma quello che abbiamo scoperto in questo rapporto è che c’è un’enorme opportunità per tutti”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 19th, 2022 at 11:00 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.