

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cabotaggio con le isole minori escluso dall'Emission Trading Scheme fino al 2030

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 29th, 2022

Questa sera i negoziatori Ue – il Consiglio, il Parlamento e la Commissione – raggiungeranno un accordo provvisorio di compromesso sull'inserimento del trasporto marittimo nell'Ets (Emission Trading System, parte del pacchetto Fit for 55 che ha l'obiettivo di ridurre del 55% entro il 2030 le emissioni che producono l'effetto serra) in base a un'intesa raggiunta di fatto la settimana scorsa.

Secondo quanto segnalato dall'associazione delle compagnie di navigazione guidata da Stefano Messina, nell'accordo sono state recepite in parte le istanze di correzione sostenute da Assarmatori rispetto alla proposta iniziale della Commissione Europea e dovrebbe prevedere l'esenzione da tale regime fino al 2030 almeno per quanto riguarda i collegamenti marittimi con le isole minori, la destinazione quindi 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 un nodo fondamentale – sottolinea l'associazione – che verrà auspicabilmente risolto nei prossimi giorni, ovvero l'allineamento all'interno dell'Ets fra il trasporto marittimo e quello stradale".

L'associazione insiste da mesi 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 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.

A tale riguardo Assarmatori saluta con favore la posizione adottata dall'organizzazione mondiale dei traghetti Interferry che, 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 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 lanciare un appello finale ai negozianti Ue non solo in vista della riunione di questa sera, che dovrebbe provvisoriamente chiudere il capitolo trasporti marittimi” commenta il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. “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”.

Il segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi, ascoltato oggi dalla Commissione Affari Costituzionali della Camera dei Deputati nell’ambito dell’esame dello schema di Decreto Legislativo recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, ha chiesto di prevedere un meccanismo di adeguamento tempestivo delle tariffe per evitare che i maggiori costi vengano scaricati sulle imprese del trasporto marittimo nei collegamenti con le isole quando questi diventano antieconomici per fattori esogeni e imprevedibili, come l’aumento del prezzo del carburante o l’inflazione, senza che tali decisioni siano lasciate alle singole stazioni appaltanti secondo la loro discrezionalità.

Rossi, ricordando come il paventato inserimento dello shipping nell’Ets farà salire le tariffe in modo esponenziale e come il trasporto marittimo sia al momento dimenticato all’interno del Dl Aiuti quater, ha ribadito l’importanza di una massiccia opera di semplificazione normativa e chiesto, con particolare riferimento alle modalità di esecuzione dei servizi, quindi compreso il regime tariffario, di coinvolgere nel procedimento decisionale anche le compagnie di navigazione, per assicurare che tale processo avvenga sulla base di dati economici e non solo aderenti alla realtà.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 29th, 2022 at 1:00 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.