



Segreteria Nazionale

Spett.le Ministero della protezione civile e delle politiche del mare**Struttura di Missione per le politiche del mare**struttura.politichedelmare@governo.itstruttura.politichedelmare@pec.governo.it

Roma 21/05/2024

L'Europa ha deciso di ridurre le emissioni di gas ad effetto serra di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990, entro lì 2030 Clima (reg.2021/1119) mediante cosiddetto "Fit for 55% Package". Obiettivo prioritario per la maggioranza del Parlamento che ci sentiamo di condividere.

L'entrata in vigore di tale norma nel trasporto marittimo è prevista a partire dal gennaio 2024 mediante un monitoraggio delle emissioni di tutto il naviglio che utilizzerà i porti dell'UE. Le emissioni assoggettate saranno tutte quelle emesse nei viaggi intra-EU +il 50% di quelle emesse nei viaggi inbound ed outbound.

Le emissioni annuali (quote) per tutte quelle navi con stazza maggiore di 5000 GT che hanno scalato almeno un porto europeo, con il sistema 1 CO₂/t 93 €/EUA (European Union Allowance), da pagare a partire da aprile dell'anno successivo (2025).

Il sistema ETS avrà un impatto maggiore sul settore ro-pax e per il traffico di container transhipment.

RO-PAX.

Questo potrebbe portare ad una chiusura di alcune linee ro-pax essenziali per la continuità territoriale e per le Autostrade del Mare, così da assistere ad un back shift modale su tutto li territorio europeo. Ciò comporterebbe un incremento delle emissioni di CO₂ e dei costi delle esternalità con un ritorno di milioni di camion su strada con li conseguente aumento del danno per la collettività visto che un camion scegliendo le Autostrade del Mare limita le emissioni fino al 66% di CO₂ rispetto alla modalità esclusivamente su strada.

Nel solo 2022 grazie alle Autostrade del Mare sono stati sottratti 2,4 milioni di camion dalla rete stradale italiana ed europea, con 63 milioni di tonnellate di merci spostate dalle strade alle rotte marittime abbattendo così le emissioni di CO₂ per oltre 2,6 milioni di tonnellate l'anno.

Le Autostrade del Mare sono state definite, volute e sostenute economicamente dalla Commissione Europea per stabilire collegamenti marittimi intermodali, offrendo un'alternativa più sostenibile ed efficiente al trasporto esclusivamente stradale; uno dei principali obiettivi delle Autostrade del Mare è la riduzione della congestione attraverso il trasferimento modale di merci e passeggeri.

Pertanto, le tipologie di navi che individuano principalmente le Autostrade del Mare sono le navi ro-pax che operano maggiormente in ambito intra-EU trasportando milioni di merce e passeggeri annualmente tra i paesi membri a differenza di altre tipologie di navi che operano su tratte internazionali e soltanto in piccola parte all'interno delle acque europee.

Transhipment

Sintomatico è quello che accadrebbe al terminal container di transhipment di Gioia Tauro (Calabria). Gioia Tauro rappresenta il principale scalo di transhipment dell'Italia con circa 4 milioni di tonn movimentati, con un importante impatto economico sul territorio. Il complicato e poco chiaro meccanismo di calcolo e l'innalzamento dei costi potrebbe portare ad un repentino abbandono del nostro Paese di queste, e altre attività, con conseguente e drammatica perdita di posti di lavoro. Pertanto riteniamo indispensabile una moratoria che permetta di non trasformare la transizione energetica in una tragedia sociale.

Nel contempo riteniamo indispensabile mettere in campo azioni propedeutiche alla tutela dell'ambiente e utili a mitigare gli effetti del riscaldamento globale.

L'applicazione dei parametri ETS potrebbe portare ad un abbandono dei nostri porti di specifiche attività oltre a rendere essenzialmente inefficace la norma sotto il profilo ambientale perché genererebbe esclusivamente lo spostamento di tali attività in porti extra-UE e con, presumibilmente, il mantenimento delle emissioni ma nei porti del nord Africa.

In considerazione di quanto sopra riteniamo che possa diventare una opportunità di crescita ed avere un impatto globale lì dove la Commissione Europea decidesse di indicare agli Stati membri di utilizzare i fondi divenienti da le tasse introdotte dal sistema ETS per finanziare la conversione di navi inquinanti o eventuali ammodernamento di flotte.

Il tutto collegando tali finanziamenti al raggiungimento di obiettivi come per esempio il numero di approdi, un sistema che premi quelle navi che effettuano più scali in EU.

Per quanto sopraesposto riteniamo opportuna una moratoria di almeno 2 anni che eviti eventuali ripercussioni negative sia sociali che economiche come tra l'altro richiesto da 7 ministri dei trasporti di 7 paesi dell'Unione a partire dall'Italia.

Distinti Saluti