



CONFITARMA - “Pronti per il 55%?”: a Roma il workshop sulle sfide e le opportunità del FuelEU Maritime

Organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera a conclusione del Master Executive in Shipping Management di Confitarma e ForMare

Si è svolto a Roma il workshop “Pronti per il 55%? Sfide e opportunità del FuelEU Maritime” organizzato dal Gruppo Giovani di Confitarma, in collaborazione con RINA e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera

Roma, 27 giugno 2024 - Al centro del confronto le principali criticità del Regolamento FuelEU Maritime, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2025 e sarà applicato alle navi che operano da/verso l’Unione Europea, ponendo numerose sfide agli armatori sia da un punto di vista amministrativo che economico.

Ad aprire i lavori sono stati l’Amm. Isp. **Sergio Liardo**, Vice Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e **Salvatore d’Amico**, Presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma.

*“L’odierna iniziativa, che siamo lieti di ospitare presso il Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera - ha dichiarato **l’Ammiraglio Liardo** nel suo indirizzo di saluto iniziale - affronta un tema strategico e decisivo nelle politiche marittime internazionali, con l’ambizioso obiettivo di azzerare entro il 2050 le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo. Lo sforzo richiesto al mondo dell’armamento - così come alle infrastrutture portuali - sarà certamente notevole, ma il motore del cambiamento è ormai inesorabile, e il dato sull’order book delle navi è chiarissimo in tal senso. Sappiamo bene che per affrontare al meglio ed in modo sinergico la transizione ci sarà bisogno dell’impegno di tutti, e come Capitanerie di porto - Guardia Costiera possiamo senz’altro dire che noi ci siamo, anche nel costante obiettivo della semplificazione e digitalizzazione che consenta ai player nazionali di competere al meglio nello scenario internazionale”*

*“La prossima entrata in vigore del FuelEU è un tema delicato” - ha **Salvatore d’Amico**. - “Spesso, purtroppo, le norme non tengono sufficientemente conto della voce dell’industria e, soprattutto, delle tecnologie effettivamente disponibili. Oggi abbiamo un’occasione unica di confronto con il Comando Generale, che sarà al contempo l’autorità deputata al rispetto delle regole ma anche il nostro portavoce in*

ambito UE. Un'occasione importante anche per gli studenti del Master in Shipping Management presenti oggi. Il Master, fortemente voluto dal Gruppo Giovani Armatori, si concluderà domani e credo che l'incontro odierno rappresenti il perfetto coronamento di questo percorso formativo".

Di grande rilievo è stato il dibattito che ha visto la partecipazione dell'**Amm. Isp. Capo (CP) aus. rich. Luigi Giardino**, Capo Reparto VI - Sicurezza della Navigazione e Marittima del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e di **Andrea Cogliolo**, Senior Director MARINE Excellence Centers di RINA S.p.A., insieme ai rappresentanti rappresentanze dell'armamento: **Andrea D'Ambra**, Manager Energy Saving, R&D and Ship Design Grimaldi Group, **Cesare D'Apì**, Group Technical Director d'Amico Società di Navigazione S.p.A., **Luigi Genghi**, Direttore Generale Caronte & Tourist e **Luca Paglia**, Junior Energy Manager Carnival Maritime.

Gli interventi hanno evidenziato quattro principali aree critiche su cui richiamare l'attenzione delle istituzioni nazionali ed europee:

- **Disponibilità e certificazione dei combustibili alternativi:** il regolamento FuelEU Maritime impone limiti all'intensità di emissioni GHG per unità di energia utilizzata a bordo nave che possono essere rispettati attraverso l'adozione di carburanti alternativi (biofuels) che rispettino i criteri di sostenibilità definiti dalla Renewable Energy Directive (RED). Attualmente tali combustibili non sono ancora disponibili su scala sufficiente a garantire la compliance della flotta mondiale. Gli armatori riscontrano difficoltà nell'ottenere la relativa certificazione, con il rischio di accordi per combustibili costosi non conformi alle normative FuelEU Maritime ed ETS.
- **Incertezze infrastrutturali:** La disponibilità delle infrastrutture terrestri, come l'OPS, è ancora incerta. È urgente migliorare le infrastrutture a terra, visto che il regolamento Fuel EU impone a partire dal 2030 per le navi container, navi cruise e roro passenger l'utilizzo di tale tecnologia durante le soste in porto. Importante anche l'uniformità nella definizione di standard per l'utilizzo dell'OPS nei diversi porti/terminal onde evitare problemi di compatibilità tra gli stessi.
- **Investimenti:** La decarbonizzazione richiede ingenti risorse per l'aggiornamento della flotta in un contesto di incertezza sulle tecnologie disponibili e con urgenti necessità di miglioramento delle infrastrutture a terra. Un percorso che necessita del supporto da parte delle istituzioni.
- **Incertezza normativa:** Gli atti di implementazione del Regolamento (UE) 2023/1805 sono in fase di finalizzazione. Il nuovo piano di monitoraggio deve essere sottomesso entro il 31 agosto, ma la piattaforma THETIS non è ancora disponibile. Inoltre, la definizione dell'entità responsabile, differente da quella della Direttiva ETS, potrebbe comportare la presenza di due diverse autorità di gestione.

Il workshop è stato organizzato a conclusione del **Master Executive in Shipping Management di Confitarma e ForMare** e si è rivolto in primis ai 22 partecipanti che domani, nell'ultima giornata di questa prima edizione, concluderanno il loro percorso con la consegna dei diplomi.

