

01/10/20 18:21

Gli armatori italiani contro lo shipping nell'ETS

Rossi (Assarmatori): “Una tragedia, la politica se ne renda conto”. Mattioli (Confitarma): “Decisione estemporanea, che non tiene conto di tanti altri fattori”. Le due associazioni pronte a una battaglia comune



Dal nostro inviato

Pietro Roth

Napoli – Fronte comune fra gli armatori italiani contro l’inserimento dello shipping nell’ETS, il sistema di scambio delle quote di emissione di anidride carbonica all’interno dell’Unione Europea, deciso pochi giorni fa dal Parlamento di Strasburgo che ha approvato un emendamento presentato da Jutta Paulus pronta, in una recente intervista a Ship2Shore, a rintuzzare le critiche mosse da diverse organizzazioni internazionali. Nel suo testo, peraltro, è prevista la riduzione del 40% delle emissioni di CO2 entro il 2030, prendendo come anno di riferimento il 2018.

Nel corso della Naples Shipping Week il primo a lanciare in tal senso il sasso nello stagno è stato Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori: “Non voglio entrare nello specifico dell’ETS, mi ero ripromesso di non parlarne in questa occasione – ha detto nel corso del suo intervento in uno dei tanti panel andati in scena alla stazione marittima della città partenopea – Dico solo che per gli armatori italiani si tratta di una tragedia e credo che la politica non abbia compreso appieno la portata di quanto è stato deciso in sede europea”. Poi, rivolgendosi ai ‘cugini’ di Confitarma, che in platea schierava il presidente Mario Mattioli e il direttore generale Luca Sisto, ha rivolto una sorta di appello: “Caro Mario, caro Luca, credo sia arrivato il momento di darci da fare insieme e farci sentire con una voce unica”.

Mattioli, interpellato sul tema, allarga il ragionamento: “Si tratta di una tragedia per l’armamento mondiale e non solo per quello italiano – le sue parole – Dal 2008 al 2010 lo shipping ha ridotto del 20% le sue emissioni senza esserne costretto da alcuna regolamentazione. Lo ha fatto grazie all’efficientamento delle navi, ad un migliore design, a motori più performanti e alle velocità ridotte, senza dimenticarci che quel 20% è ancora più importante perché ottenuto mentre la flotta cresceva in termini numerici. L’obiettivo di ridurre le emissioni del 40% entro il 2030, sotto questo punto di vista, è alla portata, ma per il resto dobbiamo fare i conti con il mondo in cui ci troviamo ad operare, stravolto dal coronavirus. Parliamo di regionalizzazione della globalizzazione, di spostamento della produzione in altre aree del globo, occorre un ripensamento complessivo”.

Sul fronte comune insieme ad Assarmatori, il presidente di Confitarma torna a richiedere unità e a sottolineare come un’unica associazione armatoriale avrebbe maggiore forza. “Spesso abbiamo principi e idee uguali, che decliniamo in maniera diversa – il suo pensiero – dando così un alibi per non decidere a chi ci troviamo davanti. Quando facciamo fronte comune invece otteniamo qualche successo, è accaduto anche recentemente, e questo conferma che avere un’unica associazione di categoria avrebbe più senso, anche perché ci troviamo alla vigilia di scelte importanti, come quella relativa alla bandiera europea, e presentarsi divisi sarebbe un errore”.

La decisione di inserire lo shipping nell’ETS era nata lo scorso febbraio da un emendamento al testo in materia preparato dalla Commissione Europea a firma di Jutta Paulus che voleva imporre alle 12 mila navi già sotto la lente dell’MRV (Monitoring, Reporting and Verification, un sistema entrato in vigore nel 2015 per monitorare le emissioni delle navi che toccano i porti europei) di ridurre del 40% le emissioni di anidride carbonica entro il 2030, prendendo come anno di riferimento il 2018. E, nel medesimo testo, si proponeva appunto di inserire anche il trasporto marittimo all’interno dell’ETS, il sistema di scambio di quote di emissione dell’UE, per effetto del quale viene fissato un tetto alla quantità totale di alcuni gas serra che possono essere emessi. Il tetto si riduce nel tempo di modo che le emissioni totali diminuiscano. Entro questo limite, le imprese ricevono o acquistano quote di emissione che, se necessario, possono scambiare tra di loro. Possono anche acquistare quantità limitate di crediti internazionali da progetti di riduzione delle emissioni di tutto il mondo. La limitazione del numero totale garantisce che le quote disponibili abbiano un valore. Alla fine di ogni anno le società devono restituire un numero di quote sufficiente a coprire le loro emissioni se non vogliono subire pesanti multe: se un’impresa riduce le proprie emissioni, può mantenere le quote inutilizzate per coprire il fabbisogno futuro, oppure venderle a un’altra impresa che ne sia a corto. La Commissione ENVI, approvando a larghissima maggioranza il testo, è a suo tempo andata oltre, decidendo di includere in questo sistema di scambio delle quote anche le navi con stazza lorda pari o superiore a 5mila tonnellate, fatto confermato nel voto della plenaria di Strasburgo.

Il trasporto marittimo era rimasto l’unico settore escluso da impegni specifici per l’abbattimento delle emissioni nocive, che secondo gli studi di Bruxelles contribuisce (dato del 2015) al 13% delle emissioni di gas serra all’interno dell’UE.

02/10/20 12:03

Il cluster marittimo chiede unità, ma si scopre (ancora) troppo diviso

Sisto (Confitarma) punzecchia Assoport, Fedespediti critica le politiche dei liner e viene rintuzzata da Assarmatori. E anche sulla struttura dimensionale ideale per le imprese le opinioni divergono



Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori, nel corso del suo intervento alla Naples Shipping Week

Dal nostro inviato

Pietro Roth

Napoli – Nel film ‘Ricomincio da capo’ il protagonista, un meteorologo televisivo dal carattere scorbutico, si ritrova a vivere ogni giorno lo stesso giorno, annunciato dalle medesime parole annunciate dalla radiosveglia sistemata sul comodino. Le ore successive scorrono uguali a quelle precedenti, in un ciclo eterno senza soluzione di continuità.

Lo shipping italiano, e più in generale tutto il mondo della logistica, sembra essere finito nello stesso cul-de-sac. Anche alla Naples Shipping Week i vari relatori che si sono alternati nel fitto programma di incontri e conferenze hanno sottolineato quanto un'unità di intenti e di visione favorirebbe l'accoglimento delle istanze presentate in sede governativa e non solo, ma poi alla fine raramente si sono sottratti ad una stoccata ad altre associazioni o altri settori del medesimo maxi-comparto.

A Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, non è andato giù ad esempio che nel corso dell'assemblea di Assoportisti che ha aperto la manifestazione l'armamento sia stato, a suo dire, dimenticato: "In tutta la giornata ho sentito pronunciare la parola nave solo due volte, ma il termine armatori. Si sono vantati di aver tenuto aperti i porti durante l'emergenza, ma in realtà a continuare ad operare sono state le navi, perché senza queste uno scalo cosa può fare?".

Andrea Scarpa, vicepresidente di Fedespediti con delega allo shipping, è tornato a criticare la gestione dei riflessi della pandemia dei liner del trasporto containerizzato, che attraverso la gestione dei blank sailing, l'innalzamento dei noli e grazie al crollo del prezzo del bunker chiuderanno l'anno in utile: "Parliamo di compagnie di navigazione che già si sono accorpate in grandi alleanze senza che nessuno abbia avuto nulla da ridire o giù di lì, molte di queste prendono aiuti di stato. Le nostre imprese in tal senso si trovano in una situazione di svantaggio che cresce ogni giorno".

Lo rintuzza Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori, che senza mezzi termini si scaglia contro le parole usate da SRM nello studio sull'impatto del Covid-19: "Ho sentito dire e ho letto parole che reputo gravissime, soprattutto se inserite nel contesto di uno studio scientifico, ovvero che i liner avrebbero approfittato della pandemia, arrivando nell'anno ad un utile operativo complessivo di 9 miliardi di euro. Di questo sono molto preoccupato, anche perché in un periodo come questo l'ultima cosa di cui avremmo bisogno è quella di accapigliarci tra di noi. E a proposito di compagnie, non dimentichiamoci che queste ancora non riescono ad effettuare il cambio degli equipaggi come dovrebbero, con marittimi che sono da più di un anno a bordo della stessa nave".

Inoltre, mentre Ivano Russo, direttore di Confetra, spiega che "l'Italia ha bisogno di campioni della logistica", e Scarpa a ruota sottolinea che "l'assioma bello è piccolo è sempre meno valido anche se di certo nei mesi più duri del lockdown ha favorito la resilienza delle aziende", anche sulla struttura dimensionale delle aziende Rossi non è d'accordo: "Il fatto di non avere aziende di dimensioni internazionali non ci impedisce di essere un Paese logistico: basti pensare che la più grande potenza economica del mondo non ha una sua compagnia di navigazione, ma non mi sembra che questo freni lo sviluppo degli Stati Uniti".

Sul tema della semplificazione, oltre che sulla contrarietà all'inserimento dello shipping nell'ETS, Confitarma e Assarmatori trovano tuttavia un punto di caduta comune. "Nelle varie misure recentemente introdotte – dice Rossi – abbiamo mancato l'obiettivo di arrivare ad una vera semplificazione delle procedure, è un nostro fallimento, di tutto il cluster. Ci abbiamo provato, ma le nostre proposte sono state impallinate dai Ministeri". "Eppure – gli fa eco Mario Mattioli, presidente di Confitarma – ne avremmo un grande bisogno. Io faccio spesso l'esempio della ricostruzione del ponte di Genova: si è fatto un miracolo per l'Italia, ma quello che è la normalità in Europa. Non perderei tempo quindi a celebrare troppo quella ricostruzione, merito anche di una classe dirigente genovese che sa il fatto suo, ma farei il possibile perché i provvedimenti che sono alla base di quel modello siano al più presto estesi ad altre opere e altri settori".