

ETS: lo shipping italiano chiede parità di trattamento con il trasporto stradale

Secondo Assarmatori e ALIS, l'applicazione del sistema con tempistiche differenziate danneggerebbe le Autostrade del Mare generando uno shift modale inverso



L'accordo preliminare raggiunto ieri a Bruxelles tra il Consiglio, il Parlamento e la Commissione Europea sull'inserimento dello shipping nell'Emission Trading System, pur avendo recepito alcune delle richieste formulate dai player del settore, come un'esenzione da tale regime fino al 2030 per i collegamenti marittimi con le isole minori e la destinazione di una parte dei proventi da esso derivanti al comparto marittimo per finanziare investimenti in innovazione tecnologica, continua a destare allarme nel cluster nazionale, preoccupato soprattutto dall'impatto – negativo, evidentemente – che la misura potrebbe avere sulle Autostrade del Mare.

Il problema, secondo AssArmatori ma anche secondo Guido Grimaldi, manager del Gruppo Grimaldi e Presidente dell'associazione ALIS, risiederebbe nelle diverse tempistiche di applicazione dell'ETS previste per lo shipping e per i trasporti stradali.

Se, come previsto al momento, solo il trasporto marittimo venisse inserito – almeno nella prima fase – nel sistema europeo dei certificati della CO2, infatti, la competitività economica di quest'ultimo rispetto all'alternativa 'tutto strada' verrebbe pesantemente colpita, dando avvio ad uno shift modale inverso dalla nave al camion. O almeno, questo è il timore degli armatori italiani.

Secondo il Presidente di Assarmatori Stefano Messina, infatti, è necessario "garantire un allineamento sinergico nell'applicazione della misura fra il trasporto marittimo e quello stradale. Una disparità temporale nell'attuazione dei due regimi, per non parlare dell'ipotesi che vedesse tale schema applicato

solo al trasporto marittimo, non solo metterebbe a rischio gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale dalla strada al mare fissati dalla stessa Commissione Europea, ma potrebbe portare ad uno shift modale inverso, che si sommerebbe agli effetti già particolarmente impattanti di tale misura. In questa ottica – secondo Messina – occorre tutelare il ruolo delle Autostrade del Mare, vero strumento di sostenibilità ambientale”, e risulta anche fondamentale fare in modo che “la quota significativa dei proventi dell’ETS che sarà destinata al bilancio nazionale venga utilizzata per finanziare esclusivamente investimenti nel settore marittimo, accelerando al contempo la ricerca, l’innovazione, la produzione dei nuovi carburanti alternativi e la realizzazione di un’adeguata rete logistica e di distribuzione così da garantire l’effettiva disponibilità sul mercato di questi ultimi nei prossimi anni”.

Preoccupazioni di analogo tenore sono state espresse anche dal Presidente di ALIS (nonché esponente della famiglia di armatori partenopei al vertice del Gruppo Grimaldi) Guido Grimaldi, che intervenendo durante l’assemblea nazionale dell’associazione ha dichiarato: “Questo sistema di iper tassazione di fatto introdurrà una nuova e onerosa tassa che genererà extra costi per cittadini, turisti e imprese, ledendo fortemente l’Italia, Paese che risulterebbe particolarmente danneggiato in considerazione dell’elevato numero di Autostrade del Mare e le linee per le isole”.

L’attuazione dell’ETS per lo shipping, così come previsto ad oggi, potrebbe creare in Italia ma anche nel resto d’Europa, secondo Grimaldi, “un’alterazione della concorrenza modale rispetto alle altre modalità di trasporto non soggette a tale tassazione. Con il sistema ETS rischiamo fortemente di penalizzare proprio l’intermodalità marittima e di causare un 'back shift' modale, facendo tornare dal mare alla strada milioni di mezzi pesanti con l’aumento di traffico e inquinamento”.

Preoccupazioni comuni quindi a tutto il settore, che anche il Governo italiano – come ha detto esplicitamente il Ministro per gli Affari Europei, le Politiche di Coesione e il PNRR Raffaele Fitto, intervenuto anch’egli all’assemblea di ALIS – condivide: “Ora vedremo di capire la eventuale soluzione. È chiaro che non possiamo immaginare di partire con il trasporto marittimo e poi dopo sulla viabilità, sarebbe paradossale e metteremmo in ginocchio un settore fondamentale. Dobbiamo essere attenti ad un approccio eccessivamente ideologico che talvolta a livello europeo viene messo in campo. La nostra posizione è molto chiara su questo”.