

Armatori già in allerta: «Stop alla tassa europea, sì a un intervento globale»

Shipping

Raoul de Forcade

Nonostante le rassicurazioni in merito al fatto che la Commissione Ue stia lavorando a un atto che equiparerebbe, rispetto alla tassazione Ets, lo scalo di Tangeri e Port Said ai porti Ue, gli armatori sono in allarme per la futura applicazione della normativa per l'abbattimento delle emissioni sul suolo europeo, che dovrebbe entrare in vigore dall'1 gennaio 2024. Secondo dati Emsa (*European maritime safety agency*), l'attuale costo della tassazione Ets sarebbe, per il naviglio italiano pari a 529 milioni di euro l'anno. Di questi, 230 sarebbero a carico del settore traghetti. Gli armatori chiedono, quindi, sia uno slittamento dell'entrata in vigore di Ets, sia una normativa alternativa studiata, questa volta, non dalla sola Ue ma dall'Imo (*International maritime organization*), organismo delle Nazioni unite che è in grado di imporre regole allo shipping a livello globale, evitando così di creare distorsioni della concorrenza che nascerebbero, invece, con l'applicazione della tassazione Ets esclusivamente in Europa.

«La stessa direttiva finale del Parlamento e del Consiglio dello scorso maggio riconosce – afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'associazione che include tra i suoi membri il gruppo Msc, terminalista di Gioia Tauro – il pericolo di elusione e di “trasferimento delle attività di trasbordo verso porti al di fuori dell'Unione, in assenza di una misura mondiale basata sul mercato” o di

“misure di mitigazione”. Rischi che comprometterebbero anche il raggiungimento degli obiettivi e, quindi, l'efficacia stessa della direttiva a causa delle distanze supplementari percorse dalle navi a scopi elusivi».

Il governo italiano, prosegue Messina, «si è mosso bene, guidando un gruppo di sette Paesi (Portogallo, Spagna, Grecia, Malta, Croazia e Cipro, oltre all'Italia) che hanno già chiesto alla Commissione di intervenire. Il 4 dicembre si terrà il Consiglio formale dei ministri dei Trasporti dei Paesi Ue, nel quale auspichiamo che la posizione espressa da questi Paesi possa diventare quella del Consiglio. Il 7 dicembre si riunirà il Parlamento Ue. Dobbiamo attendere che la Commissione certifichi, a valle della sua analisi, l'inefficacia dei correttivi previsti dalla direttiva. In seguito, Consiglio e Parlamento potranno mettere mano alla direttiva, per esempio facendo, anche per il trasporto marittimo, quanto fatto dal 2012 per l'aviazione, ovvero uno *stop the clock*, cioè una sospensione dell'applicazione del regime Ets per le rotte extraeuropee in transito nei porti della Ue, in attesa che la misura divenga globale attraverso l'Imo».

L'Ets, oltre a incidere sul trasporto di container in transhipment, fanno notare sia Messina, sia il presidente di Alis, Guido Grimaldi, la cui famiglia è leader nel settore dei traghetti, rischia di compromettere anche le autostrade del mare, comparto in cui gli armatori italiani sono ai vertici mondiali e contribuiscono alla sostenibilità ambientale, togliendo camion dalle strade. Il timore è che, in assenza di adeguate misure economiche di supporto al settore, si verifichi il (ri)trasferimento dei traffici dal mare alla strada.

Secondo Mario Mattioli, past pre-

sident di Confitarma e al timone della Federazione del mare, bisognerebbe «abolire l'Ets» e applicare, invece, «una tassa *flat* su tutti i carburanti, in qualunque parte del globo vengano acquistati». È questa la proposta che l'Ics (*International chamber of shipping*, l'associazione che raggruppa il 95% degli armatori mondiali) ha rivolto all'Imo. Si tratta, prosegue Mattioli, «di una tassa intorno ai 40 dollari per tonnellata di combustibile fossile imbarcato, che consente di creare a livello internazionale, siccome la flotta mondiale è di 300 milioni di tonnellate, un fondo tra i 12 e i 15 miliardi di dollari. Questo dovrebbe essere gestito dall'Imo secondo tre presupposti: coprire il differenziale che oggi esiste tra il carburante fossile e quello *green* perché, se ci sono compagnie di navigazione interessate a partecipare alla sperimentazione di questi fuel, è ingiusto che paghino 3-4 volte di più una tonnellata di carburante; dare un *reward* a quei Paesi che sono più soggetti ai cambiamenti climatici, come le piccole isole del Pacifico; e, *last but not least*, utilizzare il resto del fondo per sostenere, in parte, il costo della ricerca indirizzata a definire quali saranno i carburanti da utilizzare per evitare il pagamento dell'Ets. Ricerca che deve essere, comunque, portata avanti anche con interventi dei singoli Stati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA