

Assarmatori: “Proteggiamo il trasporto marittimo e il Mediterraneo da un regime di tassazione”

Dall'Annual Meeting 2024 di Assarmatori, la direzione su transizione energetica e scelta concreta di carburanti marittimi low carbon e green tra le molteplici soluzioni - "L'Ets differenzierà il commercio ed il trasporto mondiale ancora di più" - "ci saranno sempre sacche del mondo che non si adegueranno ai nuovi carburanti".

- 3 Luglio 2024
- Energy, Environment, Shipping
- Lucia Nappi



ROMA – Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha aperto l'Annual meeting dell'associazione degli armatori con l'obiettivo dichiarato di dare un contributo e un indirizzo preciso per affrontare il percorso della decarbonizzazione sulla rotta della transizione energetica, grande sfida per il trasporto marittimo.

In questo senso la rotta tracciata da Messina, dal palco romano dell'Hotel Parco dei Principi, è stata quella di indirizzo nei confronti di una **neutralità tecnologica, ovvero di una scelta concreta tra le molteplici soluzioni tecnologiche e di carburanti low carbon e green, su cui trainare l'evoluzione del trasporto marittimo nazionale e mediterraneo, le nuove navi, la produzione energetica e le infrastrutturazioni nei porti.**



Transizione energetica e neutralità tecnologica:

“Per fronteggiare la crescente domanda puntiamo su GNL e il Biocaburante” – ha detto chiaramente Messina – “E’ il GNL su cui prevalentemente puntiamo per accompagnare lo shipping nella transizione energetica, con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall’Unione europea”- “La neutralità tecnologica è piena di incertezze, sui carburanti non possiamo immaginare di percorrere tutte le diverse strade ipotizzate dalla legislazione europea”- “non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani” – “E’ necessario fare delle scelte di produzione e di infrastrutturazione, affinché vengano individuati i carburanti alternativi

e perché gli armatori compiano quegli investimenti tenendo conto dei trend dei mercati internazionali”.

La richiesta al Governo: Istituire un Tavolo:

“Il Governo ci deve seguire su questa strada” è **l’appello del presidente degli armatori per “l’istituzione di un Tavolo ufficiale per condividere e definire i bisogni delle compagnie armatoriali”**– sottolineando: “il Governo italiano dovrà comunicare alla Commissione Europea”.

Il bisogno di un’identità Mediterranea per l’Europa:

Il secondo asse della discussione, infatti, è proprio l’Europa e il nuovo regime di tassazioni che si sta delineando per il settore marittimo: **Oltre alla direttiva Ets**, anche **il dibattito sulla revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici Etd** (Energy Taxation Directive) ultima proposta in discussione nel pacchetto Fit for 55.

L’auspicio è che “i proventi del’Ets vengano destinati e reinvestiti nel nostro settore, o peggio non si corra il rischio che non vengano spesi” – ha tenuto a precisare il presidente di Assarmatori – “Ma si aggiunge il rischio di un’altra tassazione, l’Etd è di nuovo sui tavoli europei per iniziativa dell’Ungheria che ha assunto la presidenza” – **“Proteggiamo da questa tassa il trasporto marittimo e il Mediterraneo”** – aggiungendo – “C’è bisogno di un’identità Mediterranea per l’Europa” come seconda richiesta al Govern.

La tavola rotonda



Le tematiche annunciate da Stefano Messina sono state approfondite dal **panel internazionale**, moderato dal **segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi**, e a cui hanno partecipato i maggiori rappresentanti del comparto, insieme agli esponenti del governo nazionale e maltese: **Giuseppe Ricci, chief operating officer Energy Evolution ENI, Soren Toft, ceo di MSC, Ugo Salerno, presidente esecutivo del RINA, Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Chris Bonett, ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta.** Tavola rotonda conclusa dal ministro al MIT, Matteo Salvini, e con i contributi dei ministri della Salute, Orazio Schillaci e degli Affari Esteri, Antonio Tajani e del comandante generale del Corpo della Capitaneria di Porto, ammiraglio Nicola Carlone.

Sulla questione Ets Alberto Rossi, nel ruolo di moderatore, ha chiamato a confronto i due rappresentanti dei governi, italiano e maltese, non senza avere lanciato un monito: “Se non si interpretano bene le legislazioni ambientali e non si spendono bene i proventi generati da questa legislazione si continuerà a pagare questa tassa di scopo e, il nostro trasporto sarà molto meno competitivo di quello dei Paesi membri, che invece hanno bene interpretato queste normative”.-

Il viceministro Rixi mette in luce come “l'Ets differenzierà il commercio ed il trasporto mondiale ancora di più” – “ci saranno sempre sacche del mondo che non si adegueranno ai nuovi carburanti”. Facendo presente la diversificazione tra il trasporto a breve e a lungo raggio: “Dobbiamo distinguere il cabotaggio, dal trasporto internazionale a lungo raggio di massima evoluzione tecnologica. In questo caso

abbiamo bisogno della tecnologia e del rinnovo delle flotte. L'armatore se ha un aiuto concreto da parte del continente può essere tranquillo di fare un investimento, di nuovo il ruolo dell'Europa è strategico per superare le restrizioni sugli aiuti di Stato che limitano gli investimenti". Per lanciare un avvertimento: **"Oggi l'Europa è un'isola, se si discute di Ets nel G7 bene, altrimenti rischiamo l'isolamento del continente specie per i porti e soprattutto sul tema del transhipment"**.

"Malta e l'Italia vanno a braccetto su questi temi, nel Mediterraneo le sfide e le problematiche sono le stesse" – fa eco il ministro maltese Bonett – "Per il nostro Paese le entrate dell'Ets vanno a finanziare la ricerca e lo sviluppo per l'efficienza energetica" – "Ma ci sono norme stringenti sugli **aiuti di Stato che per i governi diventa difficile aiutare direttamente le imprese**". "Sarebbe importante per le imprese avere accesso a Fondi che ci sono, ma non sono pienamente utilizzati, come i Fondi per l'innovazione". Per l'Etd, con le azioni dirette sul clima, commenta il ministro maltese – "il rischio è creare un nuovo regime di tassazioni, questo non va bene".

Il punto di vista di Soren Toft, amministratore delegato del gruppo Msc è in linea con quanto espresso dal presidente Messina in apertura. E' necessario non disperdersi nelle differenti e molteplici soluzioni tecnologiche, argomento centrale della transizione energetica, poichè **la scelta è dettata dalla praticità e dall'affidabilità della soluzione** tecnologica, pertanto **è necessario investire sulle tecnologie attualmente disponibili, ovvero il GNL e il BioGnl.**

Tuttavia "le regole devono essere internazionali perché lo shipping è un'attività globale", ha sottolineato il ceo di Msc guardando alle necessità della **transizione energetica nel trasporto a lungo raggio**, quindi nelle linee internazionali. Ma anche guardando ad una prospettiva futura **in cui si dovrà delineare un numero limitato di soluzioni** che, consentiranno a tutti di avere una chiara definizione del tipo di nave da costruire. Questione su cui deve ancora decidere il regolatore internazionale.

Non è della stessa opinione Ugo Salerno, presidente esecutivo del RINA: "Vedo molto in salita questa strada" – ha spiegato – "perché questa definizione va fatta in sede IMO dove gli interessi sono tutti diversi perché l'Agenzia delle Nazioni Unite è composta da Stati con punti di vista diversi".

Sulla questione il regolatore internazionale non è ancora intervenuto, a differenza del regolatore europeo che ha deciso di lasciare liberi gli operatori, l'obiettivo della decarbonizzazione è chiaro, non è definito quale sia il mezzo per raggiungerlo. Posizione, quella europea, che pertanto pone degli interrogativi importanti.

Al RINA il compito di illustrare le tecnologie su cui il trasporto marittimo si sta affacciando e su quale sia **la migliore interpretazione della neutralità tecnologica**, soprattutto nel settore del **trasporto marittimo di prossimità** che, nei porti nazionali, necessita di un rifornimento domestico: **"Ci devono essere delle soluzioni regionali** perchè **per il corto raggio abbiamo problematiche diverse, è necessario avere degli accordi per identificare un numero limitato di tipo di fuel"** – "Almeno nei

porti che sono intorno a delle aree e delle linee, si devono definire delle soluzioni limitate, due soluzioni è già un numero abbondante”.

“Ma attenzione” – **ha avvertito Giuseppe Ricci, responsabile Energy Evolution del gruppo ENI** – “quando scegliamo su quale vettore energetico investire bisogna guardare, non solo al costo del vettore stesso, ma anche al costo di tutta la catena” - “Noi come vettori energetici ci dobbiamo preoccupare di efficientare i processi e ridurre al minimo il costo di produzione, ma questo non basterà perché dobbiamo essere consapevoli che **i nuovi vettori energetici costeranno di più**. Ciascuno deve fare la propria parte, per questo è importante reinvestire nel modo più efficace e efficiente i proventi dell’Ets” Da escludere ammoniaca e idrogeno e le soluzioni molto più costose e futuribili, il campo si restringe al Gnl e ai biocarburanti”.

L’Assemblea si è conclusa con l’assegnazione del “Premio Assarmatori 2024” tradizionale riconoscimento che l’associazione armatoriale quest’anno ha assegnato **“alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana”** – ha letto la motivazione al riconoscimento il presidente di Assarmatori – “per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell’Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l’operato all’interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi”. Ha ritirato il premio l’ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto.



