

Gli armatori al governo: «Le tasse sulle emissioni aiutino la svolta green»

► Appello unitario delle associazioni ► «Il regime Ets dovrebbe sostenere protagoniste dell'economia del mare decarbonizzazione ed eco-carburanti»

**GLI IMPRENDITORI
INVITANO
IL PARLAMENTO
A PROPORRE MODIFICHE
IN FAVORE
DELLA COMPETITIVITÀ**

LO SHIPPING

Antonino Pane

Deve essere il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a decidere come impiegare le tasse pagate dagli armatori per la transizione ecologica. Se sono tasse pagate dagli armatori è giusto che i maggiori benefici siano per il rinnovo delle flotte e per la ricerca di carburanti alternativi. L'Imo (l'Organizzazione marittima internazionale) è stata chiarissima: entro il 2050 zero emissioni. Ecco perché è necessario accompagnare la decarbonizzazione. E in questo caso accompagnare deve significare mettere a terra interventi che aiutino il settore a presentarsi con zero emissioni all'appuntamento del 2050.

Lo chiede con forza tutto il settore dello shipping italiano. E, che non sia un semplice invito, lo denota il fatto che, per una volta, non vi sono fughe in avanti ma unanimità di intenti. La nota è firmata, infatti, da Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assopporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport. In pratica le associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. E questo è un fatto più unico che raro cui va dato, naturalmente, il giusto rilievo.

A far scattare la mobilitazione è la bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, una tassa da pagare proprio per favorire la transizione ecologica.

Secondo lo Shipping italiano questa bozza «non tiene adeguatamente conto della necessità di mantenere al dicastero di Porta Pia, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere - sottolinea la nota - le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa».

LE AUDIZIONI

Ma come nasce questa preoccupazione? Bisogna fare un passo indietro e andare alle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e far riferimento ai contributi scritti depositati alla Camera e al Senato. Secondo le associazioni tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-Ets. «Ancora più allarmante - sostengono le associazioni che fir-

mano la nota - è il fatto che la ripartizione di fondi a favore del Mit, è rimasta semplicemente di competenza del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del ministero delle Imprese e del Made in Italy». E allora lo Shipping italiano non ci sta e sottolinea che nel settore marittimo il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. Invece «la prima area di intervento - si sottolinea - appare ricadere nelle competenze del Mase che non possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders».

E poi l'appello. «L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In



questo contesto, le associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una nave in transito nel Canale di Suez (foto di Sayed Hassan/Getty Images)