

SHIPPING

Dalle tasse europee sulle navi 400 milioni, per ora in Italia niente fondi per rendere green le flotte

A Roma l'assemblea annuale di Assarmatori

ALBERTO QUARATI, INVIATO A ROMA

02 Luglio 2024Aggiornato 03 Luglio 2024 alle 07:572 minuti di lettura



Stefano Messina, presidente di Assarmatori

Roma - **Il decreto legislativo recentemente approvato dal governo** che mette a terra in Italia l'Ets, il sistema europeo di tassazione delle emissioni delle navi va in direzione contraria rispetto agli auspici degli armatori. È quanto emerge all'**assemblea di Assarmatori in corso a Roma**. Lo evidenziano il presidente Stefano Messina e il segretario generale Alberto Rossi. Gli armatori infatti sostengono la necessità di utilizzare tutti i proventi della tassa per finanziare **la decarbonizzazione** del settore, mentre il decreto legislativo li indirizza verso più generici investimenti verdi, ma in più settori (per esempio l'efficiamento energetico nell'edilizia, o l'industria energetica).

"Si tratta di un decreto - risponde il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi - che è stato approvato il giorno dopo le elezioni europee, quindi in una condizione di scarso dialogo tra ministeri. **Stiamo modificando il decreto**, e siamo riusciti a inserire il ministero dei Trasporti nel comitato che gestisce le entrate di questa

tassazione. Si tratta di una partita importante, e permetterebbe per esempio di rendere strutturale il marebonus (gli incentivi per le Autostrade del mare, ndr) strutturale, senza la necessità attingere dalle partite correnti di dover contrattare ogni anno con il ministero delle Finanze". **Rixi stima le entrate dell'Ets per quest'anno a 400 milioni**, un miliardo il prossimo anno.

C'è un'altra insidia messa in evidenza da Messina: una delle prime mosse dell'Ungheria guidata dal premier Viktor Orbán nel semestre di presidenza del Consiglio Ue è stata quella di riproporre anche per il settore marittimo le accise sui carburanti prodotte dell'Energy Taxation Directive: "Ma l'Europa ormai è un'isola - commenta Rixi - avendo tutti i confini sigillati a Est per via del conflitto russo-ucraino. Il rischio è che si creino delle flotte ad hoc per l'Europa, e questo frenerebbe la crescita del Continente. Anche l'Ets va discusso in sede Onu e al G7, deve essere un meccanismo globale".



Il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi e l'amministratore delegato del gruppo Msc Soren Toft

Eni e Msc: "Gas e biogas sono il carburante del futuro per le navi"

Convergenza tra Eni e Msc sul tema dei nuovi carburanti: gas naturale liquefatto e bioGnl devono essere il carburante primario su cui investire. Lo sostengono Soren Toft, amministratore delegato del gruppo Msc, e Giuseppe Ricci, responsabile Energy Evolution dell'Eni, parlando all'assemblea di Assarmatori in corso a Roma. "E' inutile investire su 10 mila alternative diverse che non si faranno mai - spiega Ricci -. Il gas oggi e il biogas pongono dei problemi ma hanno un'infrastruttura distributiva avanzata, meno che in Italia". "Il gas si può trasportare, c'è già una domanda forte alla quale noi continuiamo, l'infrastruttura

per il gas e' già funzionale al biogas - spiega Toft -. Il rischio di disperdere energie in tante opzioni diverse è che tra 10, 15 anni non avremo a disposizione i carburanti verdi. È invece importante che ogni settore abbia il suo carburante migliore. Serve chiarezza e servirebbe anche uno standard internazionale per definire le caratteristiche delle nuove navi che dovranno essere costruite, una richiesta che stiamo portando avanti a livello di World Shipping Council".