

Il (grande) valore della partita Ets e perchè Assarmatori vuole che sia il Mit a giocarla

Pressing politico dell'associazione degli armatori per far sì che il dicastero di Salvini abbia il peso che serve per dirottare ingenti risorse su Marebonus, rinnovo flotte, nuovi carburanti e depositi costieri

DI NICOLA CAPUZZO

2 LUGLIO 2024

[STAMPA](#)



Roma – Seppure la maggiore visibilità sia stata data [al tema dei nuovi carburanti su cui puntare \(Gnl e biofuel\)](#), l'annual meeting 2024 di Assarmatori a Roma ha fatto emergere anche l'avvio concreto della battaglia lobbistica per la futura assegnazione delle ingenti risorse finanziarie che, a partire da quest'anno, deriveranno dall'applicazione del regolamento Ets (Emission Trading System), FuelEu Maritime ed Etd (Energy Taxation Directive).

Numeri alla mano si parla di un mercato, quello dei certificati bianchi negoziabili, che finora per l'Italia è valso 3,6 miliardi di euro annui derivanti dalle grandi industrie emettitrici (cementifici, trasporto aereo, centrali elettriche, siderurgiche, ecc.), ma da quest'anno vedrà anche il trasporto marittimo contribuire inizialmente, secondo le stime, per circa 450 milioni di euro (solo per il nostro Paese) spendibili dall'anno successivo. Questa cifra salirà a 650 milioni nel 2025 (spendibili dal 2026) e a regime le risorse saliranno fino al miliardo di euro.

Un tesoretto che per metà è già destinato a coprire il debito pubblico italiano ma che per il restante 50% gli armatori vogliono sia destinato alla transizione ecologica del trasporto via mare sotto forma di sostegno pubblico (incentivi e contributi) a diverse attività. Tra questi ad esempio strumenti per il modal shift (ovvero misure di stimolo come il Marebonus che favoriscano il trasporto intermodale marittimo), sostegno economico per coprire il differenziale di prezzo fra il bunker tradizionale e i nuovi (e più cari) carburanti green, co-finanziamenti per il rinnovo delle flotte (soprattutto quelle impiegate nelle rotte di corto raggio) e per la realizzazione di impianti a terra (depositi costieri) per lo stoccaggio e la logistica dei nuovi fuel.

Ma chi decide quanto e a chi destinare le risorse derivanti da queste “tasse di scopo” (questa la definizione che Assarmatori ha rimarcato) finalizzate a favorire la transizione energetica e la decarbonizzazione del trasporto marittimo? A farlo è un soggetto istituzionale piuttosto misterioso, ribattezzato dagli addetti ai lavori “Comitato Ets”, al quale finora partecipavano solo cinque membri rappresentanti del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) e del Ministero dell’Ambiente e della sicurezza energetica (Mase). Nelle scorse settimane un apposito decreto legislativo approvato dal Consiglio dei ministri ha previsto che i membri del Comitato Ets salgano da cinque a sette, di cui due nominati dal Ministero dei Trasporti. Una composizione che però significherà per il dicastero guidato da Matteo Salvini essere in netta minoranza rispetto a Mimit e Mase nel proporre, e soprattutto votare, i progetti a cui destinare i fondi derivanti da queste tasse di scopo.

Ed è proprio qui che si sta giocando la delicata partita politica sulla quale è stato chiamato a dare un aggiornamento il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, durante la tavola rotonda organizzata da Assarmatori: “Per lo shift modale ci vorrebbero 100 milioni di euro all’anno ma per fare questo servirebbe che i fondi Ets derivanti dal trasporto marittimo andassero al Ministero dei Trasporti”. Il viceministro ha poi aggiunto: “Reindirizzare una quota significativa dei fondi da destinare all’economia del mare e non all’edilizia pubblica, questo era l’impegno che l’Italia si era presa con l’Europa in materia di Ets”. Parlando della rappresentanza del Mit nel Board che decide l’assegnazione di questi fondi proprio Rixi ha ammesso che “ci vuole un riequilibrio” rispetto alla presenza dei rappresentanti di altri dicasteri, precisando che bisogna “ricucire questa situazione”.

Essendo stati ‘designati’ i membri del cosiddetto Comitato Ets con un apposito decreto legislativo (che dunque non richiede conversione in legge), per modificare questa composizione la speranza è appesa ai pareri che le competenti Commissioni di Senato e Camera saranno chiamate a produrre e dei quali il Governo potrà tenere conto per correggere quello che gli armatori ritengono sia uno sbilanciamento sfavorevole (penalizzazione) nei confronti del Ministero dei Trasporti.

“I proventi generati dall’Ets vengano destinati al nostro settore, non dispersi ad altri settori o peggio ancora neanche spesi” ha evidenziato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, sottolineando che “la legislazione ha inserito tasse di scopo imposte alla merce e ai passeggeri per sostenere un percorso di transizione lungo e costoso che non può essere realizzato senza il sostegno dello Stato”. E senza un peso significativo del Ministero dei Trasporti nell’organo che stabilisce a quali progetti destinare gli introiti delle tasse sulle emissioni del trasporto marittimo.