

Msc Air Cargo, registrato in Italia il primo aereo di proprietà

Msc Air Cargo ha celebrato ieri a Malpensa il suo nuovo e primo aereo di proprietà. Si tratta del primo Boeing 777-200 Freighter registrato in Italia dopo oltre 30 anni, a testimonianza dell'impegno per la crescita e l'innovazione nel settore del trasporto

aereo merci anche nel nostro Paese. L'aereo si chiama "Alfirk", come la stella situata nella costellazione di Cefeo. Alla celebrazione presenti l'amministratore delegato di Msc Air Cargo Jannie Davel e quello di Msc, Soren Toft.



Il trasporto marittimo pesa per meno del 3% sulle emissioni di Co2

Ets, la tassa europea che tutela l'ambiente ma penalizza i porti

DECARBONIZZAZIONE

Gilda Ferrari / GENOVA

Difatto l'Ets è una tassa, anche se è improprio definirla così. È un onere che l'Unione europea ha deciso di applicare alle imprese degli Stati membri per incentivare la decarbonizzazione dell'industria e dei trasporti, settori utilizzatori di combustibili e carburanti inquinanti. Le industrie dell'acciaio, della ceramica, del vetro, del cemento, della carta sono state colpite per prime dall'Ets. Quindi il sistema è stato esteso ad altri settori hard to abate: l'aviazione e, da gennaio 2024, il trasporto marittimo.

Il meccanismo si chiama European Union Emissions Trading System: le imprese che emettono anidride carbonica utilizzando combustibili tradizionali devono acquistare quote Ets in proporzione alla Co2 emessa: il rapporto è di due quote Ets ogni tonnellata di carburante usato. Il prezzo dei certificati si forma sul mercato: oggi siamo intorno ai 65 euro, in passato si è arrivati a 100 euro e in futuro i valori potrebbero lievitare di nuovo. L'Ue impone infatti quote sempre maggiori di anidride carbonica: nel 2024 è richiesto il pagamento del 40% delle emissioni, nel 2025 gli armatori dovranno pagare il 70% e nel 2026 il pagamento sarà richiesto sul totale della Co2 emessa.

Bruxelles punta a incentivare gli armatori a decarbonizzare, ma poiché per ora i carburanti green non sono ancora disponibili su larga scala, e nemmeno lo è l'infrastruttura di distribuzione, l'Ets rischia di penalizzare i porti europei, limitandosi a spostare di qualche centinaio di migliaia le emissioni inquinanti. La tassa è applicata agli armatori che toccano porti europei, di destinazione o transshipment che siano. Una nave portacontainer in arrivo da Singapore e diretta in America paga l'Ets se fa transshipment a Trieste o a Gioia Tauro, ma non lo paga se come porto di trasbordo sceglie Tangeri in Nord Africa, uno scalo fuori dall'Ue.

Il trasporto marittimo internazionale rappresenta meno del 3% delle emissioni di Co2 generate da attività umane. Eppure il 90% delle merci a livello mondiale viene trasportato via mare. Secondo le stime di Assarmatori e Confi-



ALBERTO ROSSI
SEGRETARIO GENERALE
ASSARMATORI

«Il governo deve difendere il transshipment in Italia dalla concorrenza dei porti del Nord Africa»



LUCA SISTO
DIRETTORE GENERALE
CONFINDUSTRIA

«I proventi dell'Ets devono essere investiti in adeguamento delle flotte, sea modal shift e carburanti green»



GIANNI MURANO
PRESIDENTE UNIEM
UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ

«I biocarburanti sono la soluzione più immediata, i motori dual fuel ready danno la flessibilità che serve»

tarma, il costo aggiuntivo dei certificati Ets che gli armatori sono chiamati a sostenere nel 2024 ammonta a 3 miliardi di euro e nel 2026 potrebbe raddoppiare. Si tratta di un costo scaricabile a valle per la merce, ma non per il trasporto passeggeri operato dai traghetti perché i biglietti non possono assorbire rincari eccessivi.

Bruxelles, si diceva, punta a scoraggiare l'uso dei combustibili inquinanti, ma poiché i carburanti verdi non sono ancora disponibili su larga scala, e nemmeno è disponibile l'infrastruttura di distribuzione nei porti, l'estensione dell'Ets al trasporto marittimo è intempestiva.

«Non esiste una soluzione tecnologica adeguata a risolvere la complessità del cambiamento del trasporto marittimo», conferma Francesco Beltrame, docente di Bioingegneria all'Università di Genova. Non esiste insomma un carburante green prodotto su larga scala, a prezzi accessibili e distribuito a livello globale. Il Gnl (tecnologia di transizione sulla quale gli armatori stanno investendo), il metano, l'ammoniaca, i biocarburanti, l'idrogeno e il nucleare presentano «vantaggi e svantaggi»: costano 2-4 volte i fuel tradizionali, e alcuni sono traguardabili non prima del 2030.

Su questi temi Confindustria e Assarmatori sono in pressing su governo e Ue da tempo. Alcune richieste sono già state accolte, come ad esempio la garanzia che il 15% dei fondi Ets destinati all'Italia saranno gestiti anche dal ministero dei Trasporti e non solo da Ambiente e Imprese.

«Notevole è stato l'aver ottenuto la deroga fino al 2029 per i collegamenti con le isole sotto i duecentomila abitanti», interviene Alberto Rossi, segretario generale Assarmatori, indicando le prossime battaglie degli armatori. «In vista della revisione da parte della Commissione europea del sistema, il governo dovrà difendere il transshipment in Italia dalla concorrenza dei porti del Nord Africa», spiega. Quanto ai fondi destinati all'Italia, Mit, Mase e Mimit dovranno investire le risorse in tre asset: shift modale e quindi sostegno alle autostrade del mare, rinnovo di flotte e impianti portuali, supporto all'uso di carburanti alternativi. Secondo Rossi, tra le diverse opzioni in campo, «l'Italia deve puntare su gas e biocarburanti». Un'indicazione che Gianni Murano, presi-



Il porto di Gioia Tauro è la banca di transshipment per gli scali italiani

IL MECCANISMO



Cosa è l'Ets

L'European Union Emissions Trading System è uno strumento Ue per decarbonizzare industria e trasporti in Europa



Come funziona

Fissato un tetto massimo di emissioni di Co2 consentite, le altre devono essere "pagate" acquistando 2 quote Ets ogni tonnellata di carburante/comburante usato

dente di Uniem, l'associazione dei produttori, certifica. «I biocarburanti sono la soluzione più immediata - conferma - considerato che, allo stato, gli ordini di navi sono orientati verso l'impiego di motori dual fuel ready capaci di rendere più flessibile il rifornimento».

Gli armatori sanno che con il sistema Ets dovranno convi-

vere, a meno che l'Imo - l'International Maritime Organization - non intervenga con una global tax che, nel caso, supererebbe sulla destra gli obblighi europei. Luca Sisto, direttore generale di Confindustria, definisce l'Ets «una forma di tassazione regionale che compromette la competitività delle imprese europee» e sottolinea quanto sia «essen-

ziale» destinare i proventi della tassazione a favore della transizione energetica dell'industria marittima. Sisto ribadisce le priorità d'investimento che vedono le due associazioni degli armatori allineate: «Rinnovo e adeguamento flotte, sea modal shift, supporto alla ricerca e all'uso di combustibili di transizione e alternativa».

AVVISO PER GLI ABBONATI CARTACEI



Gentile abbonato,

La informiamo che a far data dal 30 SETTEMBRE 2024 la società Blue Media S.r.l. (di seguito anche "Editore") è subentrata a GEDI News Network S.p.A. quale editore della testata "Il Secolo XIX".

A seguito del suddetto subentro, il Suo abbonamento cartaceo continuerà ad essere fornito da Blue Media S.r.l. alle medesime condizioni, anche economiche, originariamente previste.

Per effetto del subentro, GEDI News Network S.p.A. ha comunicato al nuovo editore i Suoi dati personali che verranno trattati da quest'ultimo, in qualità di titolare autonomo del trattamento, in conformità alla privacy policy di seguito indicata.

GEDI News Network S.p.A.

Protezione dei dati personali - Informativa ex art. 13 e 14 del Regolamento (UE) 2016/679

I dati personali da Lei forniti sono trattati da Blue Media S.r.l. (di seguito, "Editore") - Titolare del trattamento - con modalità, anche automatizzate, per fornire il servizio di abbonamento della testata "Il Secolo XIX" (di seguito, il "Servizio").
L'informiamo che i dati forniti verranno utilizzati per finalità strettamente connesse e strumentali all'erogazione del Servizio. A tal fine, i Suoi dati potranno essere comunicati per l'esecuzione dell'ordine, per l'esecuzione e gestione del contratto, per la fatturazione dell'importo e per l'assolvimento di ogni altro onere di legge a dipendenti e collaboratori dell'Editore e delle controllanti Multi Investment Holding SA e a consulenti legali, fiscali, banche, società per la consegna a domicilio, per la postalizzazione e per il Data entry. Il conferimento dei dati personali per tali finalità è indispensabile per l'erogazione del predetto Servizio.
Le ricordiamo che, anche in assenza di un suo consenso specifico, l'Editore potrà procedere all'invio via e-mail di comunicazioni commerciali relative a prodotti e/o servizi analoghi a quelli da Lei già acquistati e/o sottoscritti. Con riferimento a tale attività del trattamento potrà, comunque, sempre esercitare il Suo diritto di opposizione. La informiamo che i dati da Lei forniti saranno trattati per tutta la durata del rapporto contrattuale tra di noi in essere e ulteriormente conservati esclusivamente per il periodo previsto per l'adempimento di obblighi di legge, sempre che non risulti necessario conservarli ulteriormente per difendere o far valere un diritto o per adempiere a eventuali ulteriori obblighi di legge o ordini delle Autorità.
Potrà esercitare i diritti di cui agli artt. 15 e ss. del Regolamento (UE) 2016/679 "GDPR" (accesso, portabilità, opposizione, rettifica, limitazione e cancellazione), rivolgendosi al Titolare del trattamento, scrivendo al seguente indirizzo: Blue Media S.r.l., Piazza Dante 6/3, 16121 - Genova (GE), o utilizzando il seguente indirizzo email: privacy@ilsecoloxix.it. L'elenco aggiornato dei nominativi dei Responsabili del trattamento, cui potranno essere comunicati i Suoi dati, è consultabile, in qualsiasi momento, presso la predetta sede legale del Titolare.
Le comuniciamo, inoltre, che il responsabile della protezione dei dati è contattabile al suddetto indirizzo mail ovveroza: privacy@ilsecoloxix.it.
Infine, La informiamo che ha diritto di proporre reclamo nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali.