

ECONOMIA & MARITTIMO

Danimarca e alleati: «Vanno incentivati solo ammoniacca, metanolo e idrogeno». L'Italia si batte per biogas e affini

Nuovi carburanti per le navi scontro tra Nord e Sud in Europa

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Si gioca sui carburanti verdi l'ultimo scontro tra lo shipping del Nord e quello del Sud Europa: la questione peraltro è scottante e i tempi sono stretti.

L'Organizzazione marittima internazionale (Imo, il braccio blu dell'Onu, l'ente che nei fatti regola il settore a livello globale) sta studiando un meccanismo per portare tutte le compagnie di navigazione del mondo a ridurre le emissioni inquinanti prodotte dalle navi. Un meccanismo che sarà ispirato alla normativa europea in vigore proprio da quest'anno: ci sarà quindi una tassa sulle emissioni di anidride carbonica (Ghg Contribution,



La presidente della commissione Ue, Ursula von der Leyen, battezza la prima nave a metanolo verde al mondo

Il confronto è emerso all'interno del cantiere per scrivere una norma green internazionale

corrispondente del sistema Ets europeo) e una norma per ridurre via via gli effetti climateranti nei carburanti (Ghg Fuel Standard, simile al regolamento FuelEu Maritime).

Come in Italia e in Europa, anche qui c'è il grosso tema di come utilizzare i proventi di tasse e multe generati da questi due meccanismi. Entro la prima decade di agosto, tutti i Paesi del mondo sono invitati a presentare le loro proposte all'Imo. L'Unione europea punta a un'unica proposta a nome di tutti i Paesi membri, e nel corso dell'ultimo mese c'è stato un duro scontro tra Nord e Sud all'interno del Working

Party Shipping nel Consiglio dell'Ue, dove siedono i funzionari che si occupano di shipping e rappresentano i governi nazionali europei. Infatti i Paesi del Nord Europa, Danimarca *in primis*, hanno presentato una proposta, con l'avvallo della Commissione europea, interamente sbilanciata a vantaggio delle scelte loro strategiche in termini di carburanti verdi. Brevemente, la "submission" proponeva di sostenere economicamente, col riutilizzo di una parte cospicua delle risorse provenienti dalla futura tassazione Imo, la diffusione dei carburanti sintetici (idrogeno, metanolo, ammoniacca) in modo esclusivo, e di farlo a discapito di tutti i tipi di biocarburante, anche di quelli più avanzati e del biogas, tradizionalmente sostenuto dai Paesi del Mar Mediterraneo.

Lo scontro è forte, perché i Paesi del Nord Europa hanno

AMBIENTE

Scarti industriali Patto tra Hera e la Fincantieri

Accordo tra la Fincantieri e il gruppo di multiservizi emiliano Hera: l'obiettivo è creare una nuova società per gestire quasi 100 mila tonnellate l'anno di scarti industriali prodotte nei cantieri e realizzare un nuovo sistema integrato di gestione rifiuti. È quanto riporta una nota congiunta tra il gruppo della cantieristica e la multiutility emiliana. La prima area di intervento sarà a Monfalcone.

investito in maniera massiccia sulle tecnologie dei carburanti sintetici, mentre il Sud Europa vede i carburanti di origine biologica (su tutti il biogas, che si può ottenere dagli scarti dell'agricoltura e dell'allevamento) come una soluzione decisamente più alla portata e realizzabile in tempi più brevi.

Una dimostrazione plastica di questa situazione si può vedere nelle scelte strategiche del primo e del secondo armatore del mondo nel settore dei container, con la Msc che ha in ordine oltre 100 navi a gas e biogas e al contrario la danese Maersk che ha scommesso non solo sulle navi ad ammoniacca, ma anche sulla produzione e in prospettiva il trasporto di questo tipo di carburante.

Giovedì scorso c'è stato l'ultimo Working Group, dove l'Italia, ricevendo le preoccupazioni del settore, si è fatta capofila dei Paesi mediterranei e ha ot-

tenuto una modifica della proposta: sono stati tolti i riferimenti a quale tipo di carburante verde dovrebbero andare gli incentivi, dando solo delle coordinate tecniche che dovranno essere meglio definite in sede internazionale, e si è precisato che le imposizioni Ue e Imo non possono essere addizionali le une alle altre.

L'Italia ha ottenuto questo risultato sottolineando come la proposta del Nord Europa - in origine avallata da Bruxelles senza modifiche - fosse contraria ai principi della stessa normativa europea, che include biogas e biofuel tra i carburanti alternativi su cui gli armatori possono investire. E ha ottenuto che l'approccio per valutare i carburanti ne considerasse l'intero ciclo di vita per determinare l'impatto ambientale: e lì non c'è storia tra la so-

Rossi (Assarmatori): «Evitato il peggio ma il compromesso non soddisfa ancora»

stenibilità del biometano rispetto ai processi produttivi dell'ammoniacca.

«L'intervento italiano ha evitato l'approvazione di un testo estremamente problematico - commenta Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori e partner di Advant-Ntcm -. Tuttavia il compromesso resta ancora in parte insoddisfatto e la discussione che si terrà su questi temi all'Imo avrà un'importanza storica. In quella sede l'Italia dovrà manifestare la stessa postura negoziale e difendere le scelte strategiche del proprio sistema industriale, che è profondamente diverso da quello nordeuropeo.»

AUTOSTRADE

Pedaggi L'Ue rinvia le modifiche a Roma

GENOVA

La commissione europea nei giorni scorsi ha bocciato diversi punti della bozza di riforma dei pedaggi autostradali proposta dal ministero dei Trasporti, obiettivo che da Pnrr il governo italiano deve raggiungere entro la fine dell'anno. Si tratta proprio di quel meccanismo, spiegato nei giorni scorsi dal viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi, che alla fine dovrebbe consentire l'ammortamento degli investimenti sulle infrastrutture non sui tempi di concessione delle società autostradali ma sulla vita utile dell'opera.

Il governo, in trattativa con Bruxelles da diverse settimane, punta a chiudere la partita velocemente, tanto che a quanto sembra parti dell'esecutivo (in particolare sul fronte del ministero delle Imprese) puntavano, se ci fosse stato l'ok di Bruxelles, a inserire la riforma del disegno di legge sulla Concorrenza, in discussione domani al consiglio dei ministri. Ci vorrà del tempo in più, ma al Mit rimangono sostanzialmente ottimisti. «Le osservazioni della commissione - si legge in una nota del ministero - riguardano aspetti di dettaglio che saranno esaminati e potranno essere accolti senza compromettere l'impianto generale della riforma nel suo complesso». Secondo il dicastero quello avviato con Bruxelles è «un confronto che proseguirà attraverso lo scambio di documenti e incontri che inizieranno già domani».

A. QU.

REPRODUCTION PROHIBITED

LANCIATA UNA PETIZIONE RIVOLTA A GOVERNO E PARLAMENTO

Tfr, sindacati all'attacco «Ora stop alle dilazioni»

I sindacati Cgil, Uil, Cgs, Cse, Cosmed, Cida e Codirp hanno lanciato una petizione diretta a governo e a parlamento per porre fine alla dilazione del Trattamento di fine servizio (Tfs) e del Trattamento di fine rapporto (Tfr) dei dipendenti pubblici.

«Per oltre un decennio - viene spiegato in un comunicato congiunto - i dipendenti pubblici hanno subito un ingiusto sequestro delle loro liquidazioni, erogate con mo-

dalità differite e rateali, causando ritardi che possono arrivare fino a sette anni. Questa pratica non solo li discrimina rispetto ai dipendenti privati, ma rappresenta anche una grave ingiustizia sociale, specialmente per coloro che raggiungono la pensione di vecchiaia o il limite ordinamentale per la permanenza al lavoro». Soprattutto in un periodo di alta inflazione, «ogni dilazione erode nel tempo il potere d'acquisto di

queste liquidazioni», aggiungendo un ulteriore danno al già inammissibile ritardo nell'erogazione delle stesse. Nonostante i moniti della Corte Costituzionale, culminati nella sentenza 130/23 che ha dichiarato la trattenuta dei Tfs in contrasto con il principio della giusta retribuzione sancito dalla Costituzione, «si continuano a perpetuare trattamenti discriminatori nei confronti dei lavoratori dipendenti del settore pubblico». Nonostante i numerosi disegni di legge presentati da tutte le forze politiche, non è ancora stato ancora adottato alcun provvedimento concreto per risolvere il problema. I sindacati chiedono ora con urgenza un intervento del legislatore. —

Tribunale di Genova
Il Tribunale di Genova ha pronunciato la seguente sentenza ai dati 21/5/2024

CONTR.
Patrizio Argento, nato a Genova il 20/8/1955
Imputato del delitto di n. 4, dall'art. 224 R.D. 207/1942. In Genova il 3/5/2018
P.G.M.

Visti gli art. 444 e ss. c.p.p.

APPLICA
la ART. 1710 del Codice di Procedura Penale, riconoscendo le attenuanti generiche, da valutarsi egualmente alla contestata aggravante, ed opera la riduzione per la scelta del rito, la pena di sei mesi di reclusione.

Concessionaria esclusiva
per la pubblicità

amc

A. Manzoni & C. S.p.A.
Milano Tel. 02.574.941

Filiale di Genova
Piazza Piccapietra, 21 - 16121 Genova
Tel. 010.5382000

IL SECOLO XIX

*Congratulazioni a Gaia Gazzo
dalla famiglia per avere conseguito
a soli 25 anni con un 110 e lode
la laurea in Medicina.*

*Continua con la solita volontà e perseveranza
dimostrate fino ad oggi che arriveranno anche
le soddisfazioni nello svolgimento di una
professione tanto importante e tanto sentita.*