

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 centinaia 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 Confitarma, 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 meta-

nolo, l'ammoniaca, i biocarburanti, l'idrogeno e il nucleare presentano «vantaggi e svantaggi»: costano 2-4 volte i fuel tradizionali, e alcuni sono trascurabili non prima del 2030.

Su questi temi Confitarma 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'avere 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, presidente di Unem, 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 Confitarma**, definisce l'Ets «una forma di tassazione regionale che compromette la competitività delle imprese europee» e sottolinea quanto sia «essenziale» 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 alternativi». —

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/combustibile usato



ALBERTO ROSSI
SEGRETARIO GENERALE
ASSARMATORI

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



LUCA SISTO
DIRETTORE GENERALE
CONFITARMA

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



GIANNI MURANO
PRESIDENTE UNEM
UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ

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

