

«L'industria è a rischio con le attuali regole sulla decarbonizzazione»

Raoul de Forcade



Una decarbonizzazione ideologica portata avanti senza una corretta analisi costi-benefici pone una seria ipoteca sulla sopravvivenza di larghi e cruciali settori dell'industria europea. A suonare il campanello d'allarme, nel corso dell'assemblea di Federagenti, l'associazione che raggruppa gli agenti marittimi italiani, è stato Antonio Gozzi, special advisor di Confindustria per autonomia strategica europea, piano Mattei e competitività, nonché presidente di Federacciai. «È possibile – si è chiesto Gozzi - che un organismo così importante come l'Unione europea non utilizzi un metodo scientifico, non faccia cioè un'analisi costi-benefici, nell'adottare misure di decarbonizzazione? Col combinato disposto delle regole attualmente in vigore, della Cbam (*Carbon border adjustment mechanism*), della normativa Ets (che colpisce direttamente anche il settore marittimo, ndr) e del Regolamento sulla deforestazione (Eudr), nel 2030 praticamente le *free allowances*, cioè l'assegnazione di quote gratuite di CO2 ai sistemi industriali *hard to abate*, non ci sarà più. Il che significa che tutta una serie di settori industriali, quali l'acciaio da carbone prodotto col ciclo integrale, il cemento, la ceramica e il vetro, vanno verso la chiusura. Perché, siccome per produrre questi prodotti c'è un'emissione consistente di CO2, se tu compri a 100 euro la tonnellata le CO2, praticamente il costo del tuo prodotto è inagibile».

L'obiettivo che si dovrebbe perseguire, ha aggiunto Gozzi, è «non disconoscere gli obiettivi di decarbonizzazione a lungo termine, applicando, però, metodologie e tempi compatibili e razionali con la non desertificazione industriale. Del resto, senza acciaio, senza cemento, senza carta, senza vetro, senza chimica, è difficile immaginare che le filiere industriali che ci sono sotto possano resistere. Senza contare che c'è anche un tema di autonomia strategica che si pone all'Europa, soprattutto dopo la vicenda dell'invasione russa dell'Ucraina».

Gozzi ha, peraltro, chiarito che, «se con un colpo di bacchetta magica si potesse chiudere tutta l'industria europea, che vale il 3,5% delle emissioni carboniche

mondiali, l'effetto sulle emissioni globali di CO2 sarebbe praticamente nullo». Da parte sua, Alessandro Santi, presidente uscente di Federagenti, nel corso della giornata che ha segnato la fine del suo mandato - e il passaggio di consegne, a fine assemblea, al nuovo leader degli agenti marittimi, Paolo Pessina - ha concentrato l'attenzione sul mondo dello shipping.

Sanzioni e controsanzioni, ha detto Santi, hanno dato vita, in campo marittimo, a un complesso sistema di strategie alternative per aggirare le misure restrittive, «tra cui la nascita di quella che viene definita la *dark fleet*, la crescita di bandiere e porti ombra, lo sviluppo di traffici artici». Tutti elementi che stanno incidendo, in modo inedito, sul sistema mondiale dello shipping e, di riflesso, sul Mediterraneo. «Il futuro della globalizzazione - ha concluso - sarà probabilmente segnato da una maggiore frammentazione dei mercati e delle alleanze, mentre la competizione tra Stati si intensifica. Il concetto di cooperazione internazionale rimane, ma appare sempre più subordinato alla logica del vantaggio strategico e della sicurezza nazionale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA