

Fincantieri, in portafoglio commesse per sessanta miliardi tra estero e Italia

PRESSING SULLA COMMISSIONE EUROPEA AFFINCHÉ STANZI FONDI ANCHE PER GLI SCALI E LE INFRASTRUTTURE

IL CASO

Antonino Pane

Le entrate finanziarie dell'Emission Trading System, cioè le tasse europee sulla navigazione, saranno vincolate agli investimenti green. Bruxelles viene così incontro alle richieste dell'Ecsa, l'associazione degli armatori. Tradotto in poche parole: gli armatori alla fine vinceranno portando a casa il risultato di una loro storica battaglia; non vinceranno invece i nostri porti dal momento che non sono previste misure comunitarie a sostegno delle infrastrutture portuali. Dunque l'Ets (Emission Trading System), la tassa introdotta dalla Ue per accompagnare la transizione energetica finirà per essere destinata solo al settore marittimo. Gli armatori erano stati chiarissimi: basta con questo balzello imposto allo shipping e destinato a favorire altri settori. Ed è così che i 10 miliardi di euro - come scrive Shipping Italy - di entrate annuali previste per il trasporto marittimo entro il 2030 nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissione dell'Ue saranno destinati specificamente ai progetti di decarbonizzazione marittima. La decisione è anticipata nella bozza citata da Lloyd's List: si tratta di una normativa di settore che la Commissione europea dovrebbe presentare il mese prossimo nell'ambito della definizione della futura strategia industriale marittima dell'Ue. La Ue, in pratica, secondo le indiscrezioni, confermate anche da Bruxelles, starebbe prevedendo l'istituzione di nuovi meccanismi nella destinazione dei fondi, e lo starebbe facendo insieme a una task force proprio del settore marittimo per garantire che i proventi dell'Ets siano destinati dai governi degli Stati membri a «investimenti correlati alla decarbonizzazione marittima». Vale la pena ricordare che l'associazione europea degli armatori, Ecsa, si batte da diversi anni per rendere obbligatorio, ai sensi del diritto dell'Ue, l'utilizzo nel settore dei proventi nazionali dell'Ets derivanti dal trasporto marittimo. L'Ecsa ha chiesto esplicitamente che i proventi nazionali dell'Ets finanzino l'adozione di tecnologie pulite e auspica un obbligo vincolante per gli Stati membri di investire i proventi derivanti dal trasporto marittimo nella produzione di carburanti puliti all'interno dell'Ue. Shipping Italy rivela anche che secondo una bozza del prossimo documento strategico, la Commissione ha riconosciuto che i progetti marittimi in competizione alla pari con altri settori per i finanziamenti vedrebbero probabilmente un'assegnazione limitata di fondi. Pertanto, sarà necessario introdurre nuovi meccanismi di finanziamento dedicati. Si prevede l'istituzione di un meccanismo dedicato a sostegno della decarbonizzazione della flotta dell'Ue nell'ambito del programma di finanziamento dell'Ue per l'attuazione della politica delle reti

transeuropee per l'energia. Secondo questa deduzione la battaglia sarebbe completamente vinta dagli armatori che su questo tema si sono siedi molto anche con dichiarazioni molto forti contro le politiche messe in campo dalla Ue. Una errore clamoroso - era stato definito - prelevare dal traffico marittimo per destinare ad altri settori alcuni dei quali, come il trasporto su strada, anche in diretta concorrenza con il trasporto via mare. Intanto, comunque, sebbene i dettagli delle proposte non siano stati inclusi nell'attuale bozza di strategia, Shipping Italy precisa anche che la prevista assegnazione di entrate specifiche per il trasporto marittimo sarà accolta con favore dai rappresentanti dell'armamento europeo. Nei giorni scorsi, inoltre, Interferry, associazione dell'armamento ro-pax, aveva chiesto a Bruxelles di congelare la piena entrata in vigore del sistema Ets almeno fino all'entrata in vigore di Ets 2 (recentemente rinviata al 2028) che dovrebbe includere il trasporto su strada nel sistema di tassazione delle emissioni. Insomma armatori soddisfatti.

IL NODO PORTI

E i porti? La realtà, a conti fatti, dice che l'Ets finisce per penalizzare i porti europei. Non sono pochi i casi già annoverati di navi dirottare su porti extra Ue per evitare di gravare i costi del trasporto con la tassa. E su questo terreno c'è già chi parla di una vera e propria penalizzazione che rischia anche di compromettere la nuova visione trainante del Mediterraneo per l'economia di tutto il Mezzogiorno. La verità - fanno notare molti addetti del settore - è che l'Ets è stata una fuga in avanti della Ue per accontentare i seguaci di un ambientalismo miope che rischia di frenare lo sviluppo della stessa Unione. Le scelte ambientali sono importanti ma non si possono adottare senza verificare strategicamente l'impatto che avranno sullo sviluppo economico. Con l'Ets, questa miopia, concetto rimbalzato anche nella assemblea generale di Federagenti, ha toccato il suo massimo secondo le associazioni dell'armamento italiano.