

Emissioni, no alla tassa

*La misura penalizza il settore marittimo e rischia di far esplodere quello stradale
Il settore chiede a Bruxelles di imporre semmai l'utilizzo di carburanti sintetici*

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Pnrr e decreto «Rinnovo flotte» da ripensare per i traghetti, supporto Sace indispensabile per investimenti in nuove costruzioni, critiche all'Europa per l'Emission Trading System e un invito a rendere obbligatorio l'utilizzo dei nuovi carburanti sintetici per il trasporto marittimo.

C'è tutto questo nel contributo alla discussione portato da Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociere, all'Annual meeting dell'associazione di categoria Assarmatori presieduta da Stefano Messina. Proprio Messina nella sua relazione ha dichiarato che «L'Emission trading system sta ponendo un rischio clamoroso per il nostro Paese, in quanto rischia di riportare i traffici di merci dal mare sulle strade. Rischiamo che i camion tornino a invadere l'Italia» è stato il monito del presidente con riferimento soprattutto alle cosiddette autostrade del mare. Il ragionamento è che una nuova tassa da pagare sulle emissioni renderà le navi meno competitive rispetto all'alternativa tutto strada.

«Rischiamo che il trasporto marittimo italiano sia più caro di quelli limitrofi, che questa misura dell'Ets porti all'Italia più svantaggi rispetto ad altri paesi concorrenti. Noi promuoviamo l'utilizzo del biofuel», ha sottolineato il presidente di Assarmatori. A rincarare la dose ha prov-

veduto Vago di Msc Crociere: «Il Pnrr non funziona per i traghetti. Stiamo parlando di transizione ecologica, ma i traghetti sono navi vecchie che andrebbero rinnovate, così come ha fatto l'industria crocieristica. Attraverso il decreto Rinnovo flotte dobbiamo avere un aiuto da parte del Pnrr che compensi la decisione andare a costruire in Cina o comunque in Estremo Oriente», ha sottolineato il vertice del Gruppo Msc.



A proposito delle nuove navi da crociera in ordine ha poi aggiunto: «Le tecnologie nuove costano e quindi quando ordiniamo navi a Fincantieri (abbiamo una decina di navi per un costo di 7 miliardi che ammortizziamo in 30 anni) abbiamo bisogno di un supporto finanziario. Le banche basano le loro formule sulla green economy e noi puntiamo al net zero nel 2050. Invito quindi

il governo a supportare il comparto, insieme all'Europa, che si è dimenticata di mettere nel piano per la transizione verde al 55% l'industria marittima. È incredibile».

L'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, dal canto suo ha invece sottolineato che «Non ci dimentichiamo che ogni nave da crociera è finanziata da Sace. I nostri concorrenti francesi e tedeschi hanno le loro Sace e sono molto agguerrite. Senza supporto fi-

sto), soprattutto adesso che i costi dei finanziamenti si sono molto alzati ma, guardando anche alla tassonomia europea e alla crescente attenzione verso la sostenibilità, serve il supporto del sistema export credit altrimenti il mondo bancario non ci segue. Sace fa da pivot a tutto quello che è l'indotto della cantieristica».

Secondo il vertice di Msc «è incredibile che non si parli di fuel sintetici. L'Europa invece di mettere nuove tasse perché non obbliga a utilizzare carburanti di nuova generazione? Costano tantissimo ma preferisco investire in quei nuovi fuel che spendere in tassazione. Perché se si crea domanda di Gnl si crea anche la produzione. Oggi di carburante sintetico è disponibile una produzione di 30 tonnellate ma la domanda è di 600 tonnellate. Se ci fosse da parte di Bruxelles la spinta a investire su questi nuovi fuel avremmo la soluzione. Dovremmo combattere la lobby di chi estrae il petrolio a 4 dollari al barile o lo rivende a 85». Con riferimento agli efuel che il primo

gruppo armatoriale al mondo nei container e terzo nelle crociere vedrebbe come concretamente utilizzabili la risposta è «metanolo e Gnl verde (sintetico). Oggi come oggi noi abbiamo utilizzato quello derivante da biomasse ma è pochissimo. Invece di tassare, perché l'Europa non dice di uscire dalle fonti fossili, ovvero la scelta più logica? Noi abbiamo già creato la domanda». (riproduzione riservata)

nanziario la possibilità per Fincantieri di competere con francesi e tedeschi non c'è. Ciò che ci permetterà di essere distintivi nei prossimi 10 anni sarà la capacità di innovazione, l'innovazione green e l'industria deve prendersi la responsabilità di fornire soluzioni».

Vago ha poi aggiunto che Sace deve migliorare «in flessibilità, in condizioni economiche (percentuali di co-