

blueconomy

MAGAZINE

■■■ DOPO L'OK AL PIANO STIP

Ultima chance per correggere l'Ets

Sul green l'Ue deve cambiare rotta

È arrivato il conto salato dell'oltranzismo ambientale di alcuni "paladini" di Bruxelles. Ora il timido cambio di passo va sfruttato per evitare conseguenze irreversibili

■■■ ALBERTO ROSSI

Quando, nel 2021, la presidente Von der Leyen presentò il pacchetto Fit for 55, nessuno ne comprese appieno le molte conseguenze. Si parlò, anzi, di un illuminismo ambientale che l'Unione avrebbe avuto il compito di diffondere nel mondo. Estendere il regime ETS al trasporto per mare e istituire il regolamento FuelEU Maritime è sembrato alla politica di allora il più bel regalo che si potesse fare alle prossime generazioni. A nulla sono valsi gli appelli alla cautela espressi da più parti. Le norme sono state frettolosamente adottate nonostante si intravedessero pericolosi aumenti del costo del trasporto e conseguenze ancora peggiori sulle catene logistiche.

Era tuttavia evidente che applicare in modo uniforme la tassazione climatica a tutti i segmenti di traffico marittimo avrebbe danneggiato interi comparti. In primo luogo, il transhipment di contenitori, le autostrade del mare e collegamenti con le isole maggiori. Ma, ancora una volta, la politica di quel quinquennio europeo tirò dritto introducendo l'ETS senza adeguati correttivi.

Poi è arrivato il conto e pure abbastanza salato. Così, anche i paladini dell'oltranzismo climatico hanno cominciato a misurare le parole. Più che altro perché, nel frattempo, è arrivato il rumoroso fallimento del tentativo da parte dell'IMO di varare una misura globale per la decarbonizzazione marittima.

In questo contesto possiamo ora registrare alcuni timidi segnali di un cambio di passo a Bruxelles. La settimana scorsa, il collegio dei Commissari UE ha approvato il Sustainable Transport Investment Plan (STIP). Quest'ultimo stima il fabbisogno di risorse necessario a sviluppare i carburanti alternativi e delinea diversi strumenti per soddisfarlo includendo forme di compensazione per coprire, nel marittimo, il differenziale di prezzo tra i carburanti alternativi e quelli convenzionali, come avviene in aviazione. Da ultimo, nell'ambito delle negoziazioni sul target ambientale climatico 2040, il Consiglio europeo ha concordato di posticipare di un anno l'entrata in vigore dell'ETS2 al settore stradale e agli edifici

Tutto questo va nella direzione suggerita da oltre due anni dal governo italiano, ovvero la necessità di aprire un negoziato vero e credibile per arrivare alla revisione del regime ETS quanto meno nei servizi internazionali e nelle autostrade del mare.

Al parlamento europeo prevede l'intensifi-



carsi delle interrogazioni rivolte alla Commissione per comprendere il pensiero di chi, all'interno della stessa, tiene da sempre le posizioni più oltranziste (la DG CLIMA). Molto, se non moltissimo, dipende dall'atteggiamento della burocrazia di vertice su cui si può sperare possano incidere i recenti accadimenti internazionali (in primis il fallimento del progetto di tassazione globale dello shipping proposto dall'IMO).

Sarà un confronto duro e travagliato quello che si avvicina tra l'apparato della Commissione e la politica industriale patrocinata da alcuni Commissari e dai governi più interessati tra cui l'Italia, la Grecia la Spagna, il Portogallo, Cipro e Malta. Dalla parte del mercato e dei cittadini europei v'è la novità, del tutto apprezzabile, che gli impatti deteriori sul nostro sistema logistico sono oggi più che evi-

Lo STIP ha portato in dote un timido segnale di cambiamento di rotta sulle politiche ambientali dell'Unione Europea applicate alla logistica. Il confronto con gli Stati sarà difficile e travagliato, ma il settore chiede una rotta che non penalizzi l'industria europea del trasporto

identi, perché misurati senza margine di errore, e difficilmente giustificabili in un contesto profondamente cambiato. Sono infatti sotto gli occhi di tutti il ritorno alla gomma dei traffici conquistati con immane fatica dalle imprese armatoriali, l'impatto sul trasporto marittimo da e verso le isole maggiori e i nuovi porti di transhipment in Nord Africa che hanno cominciato ad accogliere i traffici intercontinentali già appannaggio dei nostri scali. La buona notizia è che, nel secondo semestre del prossimo anno, la regola europea prevede la revisione della Direttiva ETS. Sarà un'occasione unica per correggere la rotta e quasi sicuramente sarà l'unica finestra temporale disponibile che avremo per farlo prima che le conseguenze sul mercato, già evidenti, diventino irreversibili.

L'autore è segretario generale di Assarmatori