

Riforma Ets nei trasporti: reazioni antitetiche alle novità da parte di armatori e autotrasportatori

La rappresentanza delle imprese di navigazione apprezza il parere adottato ieri dal Parlamento Europeo sulla riforma del meccanismo di scambio delle emissioni, quella dei camionisti lo stigmatizza
DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

23 GIUGNO 2022

[STAMPA](#)



Dopo il [rinvio alla Commissione Envi](#) di meno di due settimane fa, ieri il Parlamento Europeo, riunito in seduta plenaria, ha reso noto di aver approvato la sua posizione negoziale su tre importanti atti legislativi dell'UE che fanno parte del pacchetto Fit for 55 (il pacchetto legislativo dell'Unione europea che ha lo scopo di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050).

Fra essi anche la riforma del sistema di scambio di quote di emissione (Ets – Emission Trading System): “L’obiettivo del Parlamento è incentivare le industrie a ridurre ulteriormente le loro emissioni e investire in tecnologie più verdi. I deputati propongono quindi di riformare il sistema di scambio di quote di emissione, ad esempio attraverso: l’istituzione di un nuovo Ets II per gli edifici e il trasporto su strada, con l’esclusione degli edifici privati almeno fino al 2029; l’aumento dal 61% (proposto dalla Commissione) al 63% dell’obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030; la graduale eliminazione delle quote gratuite dal 2027 e loro completa eliminazione entro il 2032; un sistema bonus-malus da introdurre a partire dal 2025 per favorire le imprese più ecologiche; entrate di bilancio da utilizzare esclusivamente per l’azione per il clima nell’UE e negli Stati membri”.

L’approvazione del parere del parlamento è stata salutata favorevolmente dal comparto armatoriale. “Un elemento chiave della posizione del Parlamento è l’applicazione del principio ‘chi inquina paga’, garantendo il trasferimento obbligatorio dei costi Ets agli

operatori commerciali delle navi attraverso clausole contrattuali” ha commentato una nota di Ecsa (l’organizzazione europea dell’armamento), che “accoglie inoltre con favore la proposta del Parlamento di creare un fondo settoriale e di destinare il 75% delle entrate generate dalle quote di trasporto marittimo alla transizione energetica del settore”.

Confitarma, accordandosi ad Ecsa, ha fatto inoltre notare come “il campo di applicazione è stato esteso a emissioni di metano e ossido di azoto oltre alle emissioni di CO₂ (entro la fine del 2024, la Commissione dovrà valutare l’estensione ad altri gas serra); navi tra 400 e 5000 GT a partire dal 2027; 100% dei viaggi internazionali da/per l’UE a partire dal 2027, se il Paese terzo non ha istituito un sistema equivalente al sistema ETS dell’UE; 100% dei viaggi se la distanza tra il porto dell’UE e il porto al di fuori dell’UE, compresi i porti di trasbordo, è inferiore a 300 miglia nautiche. Il periodo di introduzione graduale è stato eliminato. A partire dal 2024 e per ogni anno successivo, dovrà essere restituito il 100% delle emissioni verificate comunicate per l’anno precedente. Sono state introdotte condizioni speciali per le navi ice-class che navigano tra i ghiacci, nonché per i viaggi da/verso le regioni ultraperiferiche”.

Soddisfazione anche da parte di Assarmatori, in particolare per la “decisione di esentare dall’Ets le tratte effettuate nell’ambito di un contratto di servizio pubblico o soggette a obblighi di servizio pubblico a norma del regolamento (CEE) n. 3577/92 sul cabotaggio marittimo. Un passo importante, ma non sufficiente. L’esenzione dovrà essere estesa nel corso dei successivi negoziati a tutti traffici insulari e alle navi che operano all’interno delle Autostrade del Mare al fine di prevenire il rischio di trasferimento modale inverso dal mare alla strada. Positiva anche la proposta del Parlamento Europeo di destinare il 75% dei proventi derivanti dall’Ets al settore del trasporto marittimo per finanziare progetti e investimenti volti al miglioramento dell’efficienza energetica di navi e porti, all’adozione di tecnologie e infrastrutture per la decarbonizzazione del settore, anche per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio e i porti, alla ricerca e sviluppo e all’adozione di combustibili alternativi e sostenibili. Forti perplessità, invece, in merito ad altre modifiche, in particolare per quanto riguarda la tempistica di applicazione e la previsione di clausole contrattuali obbligatorie sul trasferimento dei costi dal proprietario all’operatore della nave”.

Di segno opposto la reazione dell’autotrasporto: “Una misura totalmente incomprensibile quando si è in piena pandemia, nel pieno di una guerra” ha commentato Paolo Uggè, presigente di Fai Confrtrasporto: “Invece di pensare ad aiutare i cittadini e le imprese a evitare nuovi costi e a garantire risorse energetiche, il Parlamento Europeo pensa alle auto elettriche e a nuove tasse per le imprese. La categoria che rappresentiamo, che conta migliaia di imprese in Italia, non ci sta, e faremo tutto quanto sarà possibile affinché il Governo italiano, in sede di Consiglio, ribalti queste scelte assurde e pericolose”.

Le prossime tappe dell’iter legislativo sono l’adozione dell’orientamento generale del Consiglio dell’UE il 28 giugno 2022 e l’avvio delle riunioni di Trilogo (Commissione, Parlamento, Consiglio) nell’autunno 2022.