

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Vettosi: “Per l’utilizzo dei fondi Ets meglio il criterio Poem”

Nicola Capuzzo · Friday, July 5th, 2024

*Contributo a cura di Fabrizio Vettosi **

** Responsabile del gruppo shipping finance dell’European Community Shipowners Association (Ecsa)*

Si è molto dibattuto negli ultimi giorni sull’utilizzo dei Fondi rivenienti dal sistema Ets. Abbiamo ascoltato molte considerazioni provenienti dal mondo istituzionale e politico, ma sorprende un po’, a volte, la non dettagliata conoscenza della tematica e, soprattutto, la scarsa partecipazione alla fase esecutiva e regolamentare da parte dei nostri rappresentanti governativi, salvo poi lamentarci del fatto che dobbiamo subire provvedimenti iniqui o irrazionali da parte del regolatore comunitario. In sintesi, senza alcun tono polemico, ho sempre la sensazione che siamo bravi a lamentarci dei provvedimenti legislativi senza però cercare di orientarli preventivamente.

Nel caso del Ets applicato al settore marittimo, che vede luce a partire da quest’anno, è ben noto che circa 20 milioni di *allowances*, sui circa 500 globali, per circa 1,2 miliardi di euro saranno allocati al settore marittimo il quale dovrebbe anche beneficiare di una quota delle general calls/hydrogen auctions lanciate dalla Dg Clima con un obiettivo di circa 4,8 miliardi di euro. Ovviamente anche i suddetti 1,2 miliardi andranno a confluire nello strumento dedicato alla canalizzazione dei fondi reperiti tramite l’Ets, meglio noto come Innovation Fund.

Il tema centrale è che l’accesso a tali fondi, seppur allocati al nostro settore, è limitato al criterio della “genuinità comunitaria” del beneficiario; nello schema iniziale proposto tale definizione è associata ad un rationale che prevede che il soggetto sia definito “genuinamente comunitario” se, nell’arco temporale di riferimento, le navi da esso controllate toccano per almeno il 30% porti Eu/Eea. Si tratta di un criterio che, evidentemente, taglia fuori buona parte dell’armamento Comunitario la cui attività viene svolta al di fuori dell’attività di cabotaggio comunitario; si pensi ai settori tipicamente “trampistici” quali bulk e tanker.

Uno dei criteri alternativi su cui si sta discutendo a livello propositivo (anche in ambito Ecsa), è quello di adottare il principio Oecd del Place of Effective Management (Poem) in base al quale il “genuino” interesse comunitario viene definito sulla base di dove effettivamente sono localizzati gli interessi del soggetto beneficiario. Nel caso di specie occorre tener presente che sarebbe

ingiustamente penalizzante non poter consentire l'accesso ad aziende la cui organizzazione e base operativa, semmai molto complessa e articolata, si trovano in un paese comunitario, seppure le proprie navi non sempre, per esigenze legate al modello di business, toccano in misura prevalente i porti comunitari. Tra l'altro, occorre aggiungere che molte delle tecnologie, equipment, e know-how a bordo di tali navi sono di manifattura o matrice comunitaria e, quindi, anche indirettamente, questi armatori contribuiscono ad alimentare filiere sviluppate in ambito Eu/Eea.

Nel dibattito sui fuels alternativi si è fatto riferimento, in particolare durante l'Assemblea Annuale di Assarmatori, all'utilizzo del Gnl quale soluzione transizionale più adeguata. In effetti, seppur estremamente concreta e fortemente impattante positivamente sulla riduzione di emissioni di SOx e, parzialmente, di NOx, tale soluzione è considerata comunque rientrante nell'ambito dei fossil fuels tradizionali e, quindi, non allineata ai criteri della Tassonomia Europea che, al momento, per lo shipping, esclude che le navi possano essere dedicate al trasporto di prodotti fossili (incluso lo stesso propellente di cui si alimentano).

A ciò occorre aggiungere, soprattutto a beneficio di alcune componenti politiche, che l'art. 6.16 della Tassonomia esclude tassativamente che le attività di stoccaggio possano essere dedicate a fossil fuels. Quindi c'è il rischio che le future iniziative pubbliche infrastrutturali, anche in ambito Pnrr/Fondo complementare, possano essere poi stoppate a livello comunitario in quanto non in linea con i criteri tassonomici.

Il prossimo 18 luglio avremo una riunione "trasversale" a livello di Mef (che recentemente ha emanato il manuale operativo sulla Tassonomia) e il Mit a cui parteciperà Confitarma congiuntamente con Assiterminal e Confindustria.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, July 5th, 2024 at 3:31 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.