

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il ministro Giovannini contro i Sussidi ambientalmente dannosi: armatori salvi, Marebonus incerto

Nicola Capuzzo · Monday, February 15th, 2021

Che imprinting darà Enrico Giovannini e quale sarà la linea d'azione del suo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti? Questa è la domanda che da un paio di giorni si pongono grandi imprese del settore della logistica e associazioni di categoria che con lui avranno a che fare per i prossimi mesi e, probabilmente, anni.

Come ormai noto, anche per il fatto che è stato fra i fondatori e portavoce dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, il tema dominante del prosieguo di legislatura sarà la sostenibilità, in coerenza con le linee guida imposte da Bruxelles per lo sviluppo delle infrastrutture ammesse ai finanziamenti inseriti nel Recovery Fund.

A preoccuparsi, dunque, saranno soprattutto i trasporti considerati poco 'green' che da anni vengono individuati con precisione dal Ministero dell'Ambiente, in particolare quelli destinatari di sussidi pubblici. Ecco perché, dunque, meritano particolare attenzione le parole pronunciate meno di tre mesi fa proprio da Giovannini, in qualità di portavoce di Asvis, in occasione di un webinar organizzato dal gruppo parlamentare del Movimento 5 stelle.

Nel mirino del neoministro erano finiti in particolare i Sussidi ambientalmente dannosi (Sad), che si contrappongono a quelli favorevoli, concessi ogni anno dall'Italia. "Non possiamo sperare di usare i 77 miliardi, la percentuale riservata alla transizione ecologica dal Next Generation Eu e poi continuare a spendere 19 miliardi all'anno in sussidi dannosi per l'ambiente. Queste due cose non stanno insieme" sono state le parole di Giovannini, secondo il quale la coerenza delle politiche è un requisito necessario per la transizione verso un'economia verde. "In questo quadro occorre dunque riconvertire immediatamente i sussidi dannosi in aiuti a favore di scelte più sostenibili. Anche perché i 77 miliardi promessi dall'Europa non basteranno". Il neoministro criticava anche il fatto che "nella Legge di bilancio in discussione alla Camera ci sta solo un miliardo di taglio a partire dal 2023".

A riprova di quanto faccia sul serio in tema di sviluppo sostenibile, Giovannini aveva ancora aggiunto: "Quasi tutte le forze politiche, eccetto Lega e Fratelli d'Italia, si erano impegnate prima delle ultime elezioni a inserire il principio dello sviluppo sostenibile nella Costituzione", accettando proprio la proposta dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile. Un principio ribadito anche nel Rapporto che la stessa Asvis elabora ogni anno. "Si tratta di passare dalle parole

ai fatti” votando la proposta depositata in Parlamento.

Ma quali sono in Italia i Sussidi Ambientalmente Dannosi?

L’ultimo “Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli” è stato pubblicato dal Ministero dell’ambiente a luglio 2020 e si riferisce al 2019. Nel capitolo dedicato ai ‘Trasporti’ si legge a chiare lettere che “nonostante le politiche di riduzione delle emissioni messe in atto a livello europeo, le concentrazioni di particolato in atmosfera, alle quali il settore dei trasporti contribuisce in maniera rilevante, presentano livelli particolarmente elevati nel nostro paese, anche nel confronto con gli altri Stati Membri (Italia seconda dopo la Polonia per peggior qualità dell’aria)”.

In termini di emissioni prodotte misurate in particolato (PM = particulate matter), in valore assoluto il trasporto marittimo è il maggiore contribuente, davanti anche al traffico automobilistico, anche se l’incidenza dell’inquinamento per tonnellate di merce o per numero di persona trasportate delle navi ha un’incidenza molto minore rispetto ad altre modalità.

Tabella 3.7 – Emissioni di PM_{2,5} del settore trasporti per modalità di trasporto

Modalità di trasporto	Emissioni di PM _{2,5} (in tonnellate)					
	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Automobili	18.663	14.470	11.294	9.429	7.267	5.535
Veicoli leggeri P < 3.5 t	10.028	11.562	13.471	10.759	6.951	2.774
Veicoli pesanti P > 3.5 t e autobus	13.815	13.183	10.530	8.159	5.337	3.981
Cicliomotori e motocicli	3.174	4.251	3.975	3.350	1.500	979
Ferrovie	282	276	197	140	84	25
Vie di navigazione interne	89	102	90	111	81	123
Attività marittime	10.095	9.743	10.417	9.886	8.582	6.032
Aeroporti (LTO)	24	30	48	57	52	48
Pneumatici, freni e manto stradale	4.240	4.832	5.106	5.370	4.956	4.712
TOTALE	60.410	58.449	55.128	47.261	34.810	24.209

Note: La serie storica è stata ricalcolata dal 1990, le emissioni da usura di pneumatici, freni e manto stradale sono considerate separatamente

Fonre: ISPR4

Gli armatori italiani possono stare tranquilli

La lobby degli armatori italiani, che negli anni scorsi ad ogni Legge di Bilancio aveva più volte dovuto difendere dalla mannaia del Ministero dell’economia i benefici fiscali e contributivi garantiti alle navi iscritte nel Registro Internazionale, sono riusciti a fine 2019 a far escludere una volta per tutte gli stanziamenti destinati alle navi da quelli considerati ambientalmente dannosi.

Nel documenti infatti si legge: “In questa edizione del Catalogo, alla luce degli approfondimenti svolti rispetto alle edizioni precedenti e delle osservazioni ricevute negli incontri con i portatori di interesse (ottobre 2019), nel settore dei trasporti si evidenzia l’eliminazione dal Catalogo dei due sussidi riguardanti il registro internazionale per il settore marittimo (a suo tempo inclusi in quanto presenti nella lista delle spese fiscali del MEF)”. Le misure nello specifico sono: “Credito d’imposta sul reddito persone fisiche e sgravi contributivi – navi registro Internazionale” che valeva nel 2018 circa 240 milioni di euro e “Riduzione della base imponibile ai fini IRPEF e IRES per il settore marittimo”, vale a dire la Tonnage Tax che veniva stimata in 21,1 milioni di euro.

Questa la spiegazione del Ministero dell’ambiente: “I due sussidi hanno la duplice finalità di

attrarre personale marittimo e di migliorare la competitività delle navi di bandiera italiana rispetto alle condizioni fiscali più favorevoli offerte da altre bandiere. Entrambi i sussidi operano sul regime di tassazione sul reddito e contributivo, mentre non intervengono esentando o agevolando prodotti energetici (non sono sussidi a combustibili fossili). In base ai dati forniti da un’associazione di categoria (Confitarma, ndr) in occasione dell’incontro con i portatori di interesse in vista del CSA 3 (ottobre 2019), le agevolazioni del registro internazionale hanno consentito, a partire dal 1998, il raddoppio della flotta italiana (1.400 navi per 15,5 milioni di tonnellate di stazza) e una forte crescita dell’occupazione di marittimi italiani e comunitari (38.000 nel 2018)”.

Per quanto riguarda gli effetti ambientali, si legge ancora che “i dati disponibili sull’andamento delle emissioni di CO2 del trasporto marittimo, nelle sue diverse caratterizzazioni (categorie di navi, bandiere, etc.) derivano da studi e sono ancora lacunosi e difficilmente comparabili sotto il profilo statistico. Nonostante ciò il ministero dell’ambiente in conclusione scrive che, “Considerati i positivi risultati socio-economici del registro internazionale, l’eliminazione del sussidio potrebbe avere pesanti ricadute occupazionali e rischi di abbandono da parte degli armatori della bandiera italiana a favore di altre bandiere, di maggior convenienza fiscale. Dato che il trasporto marittimo risponde a normative ambientali internazionali (Imo), l’eliminazione del sussidio determinerebbe un trasferimento dell’effetto ambientale sulle altre flotte/bandiere concorrenti di quella italiana, con un effetto ambientale netto sostanzialmente irrilevante se non peggiorativo”. Il neoministro Giovannini non dovrebbe prendersela dunque con il trasporto marittimo ma semmai con altre modalità di trasporto.

Un punto interrogativo rimane invece sul Marebonus (per il quale l’Italia ha stanziato 44,1 milioni nel 2017 e 48,9 nel 2018) perché i ‘Contributi per servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci’ nell’ultimo catalogo sono qualificati come sussidio dall’effetto ambientale ‘incerto’.

Favorevole invece l’impatto di altri sussidi indiretti come le agevolazioni sulla tassa d’ancoraggio per le navi che utilizzano porti di transhipment e diretti come il Ferrobonus e il Fondo rottamazione carri ferroviari merci.

Sos Logistica è l’unica associazione della logistica iscritta ad Asvis

SOS-LOGistica, Associazione per la Logistica Sostenibile collegata ad Assologistica, è l’unica realtà associativa del settore trasporti e logistica che risulta ad oggi aderente all’Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (Asvis). Il presidente Daniele Testi (che presiede anche la commissione Green Logistics di Confetra) a SHIPPING ITALY spiega che “SOS LOGistica non è una associazione di categoria ma un insieme di imprese e professionisti che condividono l’urgenza di un cambiamento del settore della logistica e trasporto affinché possa svilupparsi in equilibrio con i fattori ambientali, economici e sociali. Il nostro obiettivo è fare emergere il valore della logistica e riteniamo, per missione, che la leva principale sia proprio la sostenibilità e la transizione verso una economia circolare. Il lavoro che da anni Asvis porta avanti come catalizzatore e sistema di monitoraggio delle iniziative legate agli obiettivi della agenda Onu 2030 è per noi un riferimento fondamentale. Nella creazione del marchio della logistica sostenibile (Sos Logistica – Marchio Sos Log (sos-logistica.org) ci siamo ispirati a molte iniziative internazionali e nel caso specifico dell’agenda 2030, le aziende che decidono di dotarsi del marchio Sustainable Logistics possono verificare il proprio contributo diretto al raggiungimento degli obiettivi (SDGs) numero 8, 9, 11, 12, 13 e 17. Il processo di adesione ad Asvis si è concluso ufficialmente poche settimane fa. È stato

lungo e per noi sinonimo di estrema serietà e competenza nell'andare ad analizzare i principi e le iniziative che i soci portano avanti”.

Alla domanda se ora si sentano in qualche modo avvantaggiati con il neoministro Giovannini rispetto ad altri portatori d'interesse del mondo dei trasporti, Testi risponde così: “Non ci sentiamo assolutamente avvantaggiati ma siamo molto soddisfatti che per questo dicastero, il presidente Draghi abbia nominato una personalità che ha messo lo sviluppo sostenibile al centro della propria immagine pubblica e delle proprie azioni in questi ultimi anni. Pensiamo che possa esserci un linguaggio comune che potrà contribuire a vedere la logistica e le infrastrutture non più come un costo da abbattere ma come un elemento strategico su cui costruire competitività e sviluppo. Sono gli stessi principi che animano i promotori della Carta di Padova, l'iniziativa presentata lo scorso 12 Novembre durante il Green Logistic Intermodal Forum. Un esercizio che abbiamo l'onore di coordinare e che vede ben 14 stakeholder tra associazioni e confederazioni della committenza, dell'offerta, delle infrastrutture, dell'innovazione, della produzione di mezzi industriali e dei consumatori finali. Un vasto insieme di operatori e rappresentanti di categoria che hanno definito 4 assi fondamentali per lo sviluppo di una logistica sostenibile ed efficiente, declinandoli in 8 priorità concrete e attuabili nel breve termine. Abbiamo messo a disposizione di tutti i decisori istituzionali questo documento ricevendo numerosi attestati di stima ed interesse. A breve lanceremo la piattaforma web con cui rendiconteremo gli avanzamenti sulle priorità individuate”.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, February 15th, 2021 at 6:51 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.