

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Vettosi (Confitarma): “Con la tassonomia in arrivo un’altra tegola per il trasporto marittimo dopo l’Ets”

Nicola Capuzzo · Thursday, November 16th, 2023

Non solo Ets; dall’Europa è in arrivo (o meglio, incombe già) un’altra criticità delicata da affrontare per il trasporto marittimo italiano (e non solo). Qualcosa che rischia anche di vanificare completamente le risorse destinate al rinnovo del naviglio con il ‘decreto flotte’ e si tratta della tassonomia (Taxonomy Regulation), ovvero un Regolamento Comunitario (n. 852/2020) che mira a disciplinare la definizione green dei settori economici e dei relativi investimenti e finanziamenti attraverso un set di regole e criteri di eligibilità (Technical Screening Criteria). Lo shipping è stato definito un ‘settore transizionale’ con criteri temporanei validi fino al 2025.

Secondo quanto spiega Fabrizio Vettosi a SHIPPING ITALY in Confitarma si è tenuta questa settimana una lunga riunione di un apposito gruppo di lavoro per affrontare il tema perché “si rischia che il 50% dei provvedimenti del Pnrr non possano essere attuati in quanto non fattibili ai fini della tassonomia, incluso il Decreto Flotte. I ministeri competenti, per assicurarsi la terza rata destinata all’Italia, hanno fatto le corse emanando un Manuale Operativo (del Mef) per la verifica dell’allineamento dei provvedimenti Pnrr con la Tassonomia”. Questo manuale, però, “è totalmente scoordinato con i singoli provvedimenti e con i criteri attuali della tassonomia approvati con il primo atto delegato (2139/2021) e modificati lo scorso 13 giugno” evidenzia Vettosi. Aggiungendo che “si rischia seriamente che tra qualche anno le aziende beneficiarie dei contributi lo vedano revocato”.

Secondo il direttore generale di Vs1 Club, nonché presidente dell’Ecsa ship finance Group, il Governo italiano “dovrà far sentire la sua voce in sede comunitaria su uno dei due criteri base della tassonomia per lo shipping validi fino al 2025 e reiterato nei nuovi criteri post-2025, ovvero che la nave non può essere destinata a trasportare prodotti fossili. Si tratta di un criterio pre-deduttivo, assurdo ed errato dal punto di vista tecnico, che va ad affiancarsi ad altri stringenti ma tecnicamente fattibili criteri su cui abbiamo a lungo negoziato, sia in chiave Confitarma che Ecsa, ottenendo qualche buon risultato. Appare infatti logico che non sia l’armatore o l’operatore a decidere le sorti del carico; l’armatore deve limitarsi a fornire una nave teoricamente tassonomiche ma non può essere punito se tale nave anziché trasportare un prodotto edibile (e potendolo fare tecnicamente) viene utilizzata dal cariatore o dal ricevitore per trasportare un prodotto fossile”.

Questo approccio secondo Vettosi “dimostra che chi produce i regolamenti viaggia su un altro pianeta e, soprattutto, occorre dare ragione al Ministro Salvini quando afferma che in Europa

riusciamo a suicidarsi anche quando cerchiamo di fare bene e che la transizione green deve essere ‘logica e fattibile’ per non ottenere effetti opposti”.

Nel medio lungo termine si porrà anche un altro delicato tema a proposito dell’impatto che la tassonomia avrà sulla materia bancaria entro il 2027, quando le norme dovranno recepirla come misura di riferimento per la valutazione della componente green minima che gli istituti di credito dovranno avere nei loro portafogli. “In pratica le banche che non saranno in linea con la soglia minima di finanziamenti a settori o asset tassonomici vedranno peggiorato il loro assorbimento di capitale” conclude Vettosi.

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Tassonomia europea e armatori: con un paper Confitarma segnala le incongruenze

This entry was posted on Thursday, November 16th, 2023 at 2:00 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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