

ETS: CHI PAGA IL PREZZO DELLA SOSTENIBILITÀ?

Dal 2027 il sistema di scambio di quote di emissione interesserà anche il trasporto stradale. Durante Ecomondo, un convegno organizzato da Fiap ha analizzato l'impatto che avrà sul trasporto delle merci

La transizione verso fonti di energia più sostenibili comporta inevitabilmente dei costi. Il problema è che questi costi rischiano di gravare soprattutto sulle categorie più deboli. È il caso del sistema ETS (Emission Trading System), ovvero un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione europea che a inizio anno è entrato in vigore per il trasporto marittimo e che a partire dal 2027, con l'ETS 2, verrà esteso al trasporto stradale, mettendo a dura prova il settore. L'introduzione del sistema di scambio delle quote di emissioni nel settore marittimo, infatti, ha già aumentato i costi per le aziende di trasporto, soprattutto per quelle che operano da e per le isole, poiché gli armatori hanno immediatamente aumentato i noli.

Per affrontare questa sfida, il mondo dei trasporti e della logistica si sta organizzando, cercando di trovare soluzioni e di attenuare l'impatto sui costi. Un esempio è il convegno organizzato da Fiap durante Ecomondo, la fiera che si è svolta a Rimini dal 5 all'8 novembre scorso (vedi anche articolo a pag. 36-39), con il contributo di Confitarma e PwC. Il convegno, dal titolo "Gli Emissions Trading System Eu e l'impatto sulla mobilità delle merci e delle persone", ha acceso l'attenzione sull'importanza e la necessità di un approccio trasparente e regolamentato al sistema degli ETS, e dei futuri ETS 2, che si proietteranno appunto sul trasporto stradale, coinvolgendo esponenti chiave del settore marittimo e della logistica. "L'obiettivo del convegno - ha

spiegato a Tir **Alessandro Peron**, segretario generale di Fiap - era innanzitutto capire che cosa sono gli ETS e gli ETS 2 e come vengono calcolati. In secondo luogo, capire chi effettivamente deve pagare questa tassa. Noi siamo d'accordo con il principio che chi inquina paga di più, ma è anche vero che questo impatto deve essere trasparente per evitare che il consumatore finale si trovi a pagare più volte l'ETS. La trasparenza è indispensabile per distinguere chi può trasferire questa tassa sul mercato e chi, invece, la deve assorbire".

I primi effetti del sistema ETS si sono già visti sul trasporto marittimo, con costi importanti non solo per le imprese ma anche per molti prodotti. Il rischio è addirittura che alcuni prodotti non arrivino più sulle isole, perché l'aumento del costo del





Alessandro Peron



trasporto potrebbe diventare così impattante da non essere più conveniente.

“Fare un trasporto ecologico - ha continuato Peron - non è così semplice come possa sembrare: non basta acquistare un camion elettrico o a biometano, perché poi ci vogliono anche le infrastrutture. Al momento il mercato non è pronto a dare un’alternativa al sistema ETS e questo significa che per i prossimi anni dovremo pagare questa ‘tassa ecologica’ che andrà a impattare sul carburante, sulle autostrade, su voci di costo direttamente connesse all’attività dell’autotrasporto che sarà costretto di

conseguenza a ribaltare questi rincari al mondo industriale e al mondo del retail. Su prodotti con ampio margine l’incidenza sarà sicuramente minima ma su altri prodotti anche il consumatore finale si accorgerà dell’effetto. Per questo noi chiediamo trasparenza, per far sì che tutta la filiera riesca a distribuire questo costo e che il consumatore finale possa scegliere un prodotto o un altro in base anche all’impatto ambientale del prodotto stesso. Questa trasparenza aiuterebbe ad evitare false situazioni ma soprattutto aiuterebbe lo Stato a capire dove deve ristorare gli incentivi per la transizione energetica”. Peron ha poi evidenziato che la scelta delle modalità di trasporto è spesso determinata dai committenti, i quali possono influire positivamente nella gestione dei costi legati all’ETS optando per soluzioni più efficienti. “Sono i committenti e i clienti finali a decidere come la merce viene trasportata e di conseguenza a incidere anche dal punto di vista ambientale. Se il consumatore che ordina un prodotto su un portale di e-commerce vuole che la consegna venga effettuata il giorno

dopo, con un trasporto a basso costo o addirittura gratuito, chiede un trasporto che mal si collima con l’intermodalità, che invece ha un impatto ambientale molto più basso. Serve quindi anche un cambio culturale - ha concluso Peron -. Dobbiamo cominciare a far comprendere che il trasporto e la logistica hanno un costo, che va pagato e che non si può pretendere sempre tutto dall’oggi al domani, altrimenti la transizione energetica sarà molto complicata”. Univoca la risposta della rilevante presenza politica al convegno: **Salvatore Deidda**, presidente della Commissione Trasporti, **Maria Grazia Frijia** e **Eliana Longi**, entrambe componenti della Commissione Trasporti, hanno confermato il loro costante supporto al comparto logistico e l’impegno per rendere questo regolamento europeo più chiaro e trasparente. Hanno inoltre sottolineato l’importanza di agire sulla politica a livello europeo, affinché venga riconosciuta la specificità delle esigenze logistiche di un Paese come l’Italia, con una particolare attenzione all’area del Mediterraneo, area di approdo del traffico marittimo.

