

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Adsp Gioia Tauro, Msc e sindacato chiedono di cambiare la normativa Eu-Ets

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 12th, 2023

A quattro mesi [dall'adozione](#) della Direttiva Eu-Ets, che ha incluso il settore marittimo nel sistema europeo di scambio di quote di emissioni nel trasporto, il porto di Gioia Tauro, affiancato da Msc, Filt Cgil e Uiltrasporti, lancia l'allarme sugli effetti che la normativa potrebbe avere sui porti di transhipment sudeuropei, proponendone una modifica.

Il problema è il seguente. La normativa prevede che la tassazione delle emissioni sia calcolata oltre che sulla tipologia di nave anche sulla distanza percorsa, al 50% se lo scalo di partenza o destino è extra-Ue, al 100% se partenza e destino sono porti comunitari. Da questo schema sono stati esclusi Port Said e Tangeri (la lista potrebbe essere rivista in un secondo tempo), per scongiurare l'elusione della tassa di tutto il traffico di trasbordo extra-Ue passante per questi porti: una nave proveniente da Singapore e diretta a Genova previo scalo a Port Said, quindi, si vedrà tassata non per il solo 50% del tratto Port Said – Genova, ma per il 50% dell'intero percorso.

Un meccanismo che tuttavia renderà più conveniente per i vettori utilizzare porti di transhipment extraeuropei piuttosto che europei. La stessa nave proveniente da Singapore, infatti, in caso di scalo transhipment a Gioia invece che a Port Said sarebbe tassata al 50% fino al porto calabrese e al 100% da lì a Genova. Col risultato peraltro di spostare semplicemente le emissioni sulla sponda sud del Mediterraneo (o peggiorarle addirittura, dato che negli scali nordafricani non saranno applicate nemmeno le norme sui carburanti adottate dall'Ue).

Detto che la normativa Eu prevede a fine 2028 una revisione del meccanismo qualora a livello Imo non sia adottato uno schema che cambi il quadro applicando misure anti-emissioni anche fuori dall'Europa, il timore che questa versione dell'Ets porti ad una esiziale perdita di competitività degli scali di transhipment europei ha portato l'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro a lanciare l'allarme.

L'Adsp presieduta da Andrea Agostinelli, quindi, ha prodotto [uno studio per illustrare il tema](#) (a firma di Alessandro Guerri) e ha lanciato la proposta di modificare la norma, parificando lo status di Gioia Tauro (e degli altri scali europei di transhipment) a quello di Tangeri e Port Said. Ai fini della tassazione, cioè, lo scalo in Calabria non dovrebbe essere trattato diversamente da quelli nei paesi nordafricani, perché il rischio dell'attuale Eu-Ets non è solo quello "penalizzare i porti europei a vocazione transhipment, ma di perdere il presidio delle emissioni che si propone di

contrastare”.

Da vedere se, come e da quali altri paesi interessati (Spagna e Malta in primis) l’istanza dell’Adsp sarà portata a Bruxelles, anche se, forse, più che una parificazione di Gioia a Tangeri/P.Said presso la Commissione potrebbe avere più successo la proposta di equiparare Tangeri e Port Said a Gioia Tauro dato che, oltre al medesimo risultato, garantirebbe maggior gettito e rappresenterebbe un’estensione della normativa disincentivante le emissioni e della sua ratio piuttosto che delle sue deroghe.

Certo questa via alternativa piacerebbe meno al settore armatoriale, molto sensibile al tema come ha evidenziato Msc, che nei giorni scorsi tramite il presidente Diego Aponte aveva mostrato il proprio sostegno a questa iniziativa dell’Adsp: “La norma non va bene assolutamente per i porti europei, saremmo perdenti a tutti i livelli, anche di posti di lavoro” aveva detto Aponte. “Secondo me è molto pericolosa questa situazione, che ovviamente privilegerà tutti i porti tipo Tangeri e gli scali egiziani e toglierà traffico a scali come Gioia Tauro in Italia, Sines in Portogallo, Pireo in Grecia e tanti altri porti europei. Dunque penso anche la partita sia ancora aperta e noi ci batteremo fino alla fine”.

Oltre all’armatore svizzero a fianco dell’ente si sono schierati oggi anche i sindacati confederali. “Serve un urgente intervento al Governo e ci attiveremo con le strutture sindacali internazionali, Etf ed Itf, allo scopo di tutelare il lavoro e la competitiva del nostro sistema marittimo/portuale” ha scritto la prima in una nota. “Invece di tutelare i propri porti, l’Unione Europea rischia di danneggiarli pesantemente favorendo invece hub extra europei soprattutto per quanto riguarda il bacino mediterraneo. Chiediamo al Governo di intervenire e farsi portavoce in Ue delle istanze dei porti italiani” hanno rilanciato il segretario generale Claudio Tarlazzi e il segretario nazionale Marco Odone della Uiltrasporti. “Solleciteremo l’intervento dell’Etf e dell’ Itf, rispettivamente, la Federazione europea e la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, ad assumere una posizione nei confronti dei rispettivi livelli istituzionali, al fine di impedire che il sistema portuale italiano venga penalizzato” ha aggiunto Fit Cisl.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, September 12th, 2023 at 4:03 pm and is filed under [Politica&Associazioni, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.