

ETS, è iniziata la corsa contro il tempo

Dai primi moniti di Assarmatori all'avvertimento di ESPO, i porti di transhipment europei penalizzati dal sistema di scambio delle emissioni, lanciano il grido d'allarme: "Occorre agire subito"



Ultima in ordine cronologico ad unirsi al grido d'allarme è stata ESPO, l'associazione dei porti europei guidata da Zeno D'Agostino.

Ma i malumori (chiamiamoli così) intorno all'ETS, l'Emission Trading Scheme voluto dall'UE e contenuto all'interno del pacchetto Fit for 55, nell'ultimo periodo, forse perché siamo quasi alla vigilia della sua entrata in funzione, si stanno moltiplicando da più parti e sono concordi l'uno con l'altro, anche fra quegli operatori che, sul resto, la pensano diametralmente all'opposto.

In realtà l'avvertimento sui pericoli derivanti dallo scambio delle quote di emissione applicato anche al trasporto marittimo non è una novità dell'ultimo periodo, ma data già quasi un lustro fa.

Era il 2019 quando, in occasione del suo primo convegno annuale e fiutando quel che stava per accadere, era stata Assarmatori a farsi sentire: "Dobbiamo garantire la protezione degli interessi italiani in sede europea", avvertiva il Presidente Stefano Messina, reiterando il messaggio nei successivi appuntamenti del Parco dei Principi.

Un leit-motiv che nel corso del tempo l'associazione aderente a Conftrasporto-

Confcommercio aveva poi ribadito [in tutte le sedi](#), per rimarcarlo con ancora più vigore da quando – siamo nel 2021 – la Commissione aveva dettagliato le misure contenute all'interno del Fit for 55.

Da quel momento era iniziata una battaglia, [condotta soprattutto a Bruxelles](#), dove nel 2022 veniva aperto un ufficio, per tutelare i segmenti del trasporto marittimo maggiormente a rischio, come [i collegamenti con le isole minori](#), per i quali si è ottenuta una temporanea esenzione, e le attività portuali di transhipment. Ed è proprio relativamente al trasbordo dei contenitori che adesso si gioca l'ultima partita.

Per come è pensata oggi la misura, si pagherà per il 100% delle emissioni generate nei viaggi all'interno dell'UE e per il 50% di quelle generate in un viaggio fra un porto non-UE, ma situato comunque entro le 300 miglia dai confini continentali. Un esempio può chiarire le idee e far comprendere come mai, in Italia, sia particolarmente a rischio un porto come Gioia Tauro. Una portacontainer parte da Shanghai, tocca Gioia Tauro e poi finisce il suo viaggio a Genova: l'armatore pagherà il 50% delle emissioni generate nella prima tratta e il 100% di quelle

prodotte nella seconda. Ma se anziché Gioia Tauro toccasse Port Said, ecco che nel primo collegamento non si troverebbe a pagare niente. Risparmio analogo se la stessa portacontainer, dopo essere salpata da Shanghai diretta negli Stati Uniti, si fermasse per il transhipment nello scalo egiziano anziché in quello calabrese.

Ecco quindi i motivi [dei reiterati appelli di Assarmatori](#), cui hanno fatto seguito più recentemente quelli della stessa [AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio](#) ("Il rischio di elusione della norma è attuale e concreto"), [di Assiterminal](#) ("Così si distorce la concorrenza"), [di Assoport](#) ("Non si può danneggiare il sistema con regole non uguali per tutti"), [MSC](#) ("Una tassa sullo shipping") e anche di Guido Grimaldi, Short Sea Shipping Commercial Director di Grimaldi Group e Presidente di ALIS, che intervenendo sulla grande ribalta mediatica dei canali Mediaset ha ribadito come sia "sbagliato credere di poter ridurre le emissioni con una tassa che agisce solo a livello regionale, così l'Europa diventa autolesionista e si va a impattare su imprese e cittadini".

E poi appunto c'è ESPO, che nelle ultime ore ha ribadito in linea generale il suo appoggio al sistema ETS, esprimendo tuttavia "preoccupazione per i primi segnali di rilocalizzazione dei traffici".

"Notiamo un aumento degli investimenti nei porti di transhipment di Paesi vicini all'UE – fa notare il Presidente Zeno D'Agostino – e un reindirizzamento di alcune linee. Pur sostenendo l'ETS, ci rammarichiamo che le misure pensate per evitarne l'elusione svantaggino i porti comunitari, senza benefici per l'ambiente". E a fargli eco il Segretario generale Isabelle Ryckbost: "Una volta cambiate le rotte commerciali, sarà difficile tornare indietro".

Come a dire: Bisogna fare presto.

Per una volta, tutti d'accordo e uniti: segnale quanto mai chiaro che il pericolo è quantomai concreto, grave e imminente.

BPER Banca tinge di Blue (Economy) il credito alle imprese

Presentata al Salone Nautico di Genova la nuova struttura dedicata al mondo dei trasporti via mare e attività interconnesse. Mandelli: “L’hub ligure quale punto di riferimento nazionale”. L’esperto Macciò referente shipping finance

di Angelo Scorza

Quale occasione migliore che il Salone Nautico di Genova in gran spolvero, in una delle edizioni migliore degli ultimi anni che si possano ricordare a memoria, per presentare una nuova soluzione resa disponibile ad un’ampia fetta di mercato? Al 63° boat show in corso nel quartiere fieristico della Foce (sotto drastico rinnovamento nell’ambito del progetto Waterfront di Levante) una conferenza stampa prima e una tavola rotonda poi – dal titolo: ‘Valore Blu: la finanza a servizio del mare, partecipata da Stefano Messina, Presidente Assarmatori, Fabrizio Vettosi, Commissione Finanza di Confitarma, Andrea Razeto, Vice Presidente Confindustria Nautica, Marco Mandelli, Chief Corporate & Investment Banking Officer di BPER Banca, Stefano Bellucci, Responsabile Global e Transaction Banking BPER Banca – per alzare il velo sul rinnovato desk dell’istituto creditizio

che ha preso le redini della storica (soprattutto per il territorio) Banca Carige e di conseguenza anche la sua eredità come probabilmente il maggior finanziatore di sempre alle compagnie di navigazione (genovesi ma anche nazionali) e le imprese del cluster marittimo-portuale.

Con queste referenze il management di BPER Banca ha presentato al mondo imprenditoriale e alle istituzioni il nuovo desk per la Blue Economy, una struttura dedicata; l’hub ligure si propone infatti come punto di riferimento nazionale per la consulenza e il supporto finanziario al mondo dei trasporti via mare e all’insieme delle attività ad esso interconnesse, dalla cantieristica navale alla logistica portuale e retroportuale.

L’avvio della nuova unità operativa specializzata, presente anche sulla piazza milanese, nasce dall’esperienza che BPER Banca - quarto gruppo bancario italiano per totale degli attivi - ha maturato grazie all’attività di *shipping finance* svolta > 25



Mascia, Mandelli



Mascia, Mandelli, Majo

> 24

a partire dal 2010 a favore delle principali realtà industriali attive nel trasporto marittimo.

Un'attività che si è ulteriormente ampliata in seguito alla recente incorporazione di Banca Carige, istituto dalla radicata presenza in un territorio fortemente legato all'economia del mare che, nel suo insieme, costituisce una parte sostanziale del suo tessuto industriale.

Il nuovo Blue Economy desk si colloca all'interno della Direzione Corporate & Investment Banking, nata nel 2021 e guidata da Marco Mandelli, e sarà il primo punto di contatto tra i clienti del comparto marittimo e tutti i principali servizi offerti dalla Direzione CIB: Finanza Strutturata (Project Financing, Real Estate, Acquisition, Corporate e Shipping Finance), attività di M&A, Debt and Equity Capital Markets, a supporto dei clienti Large Corporate e dei clienti dei Centri Impresa che operano sul territorio. "Si tratta di strumenti strutturati che saranno fondamentali per il supporto all'economia del mare, in un momento caratterizzato da forti cambiamenti mirati alla transizione energetica e da importanti investimenti che dovranno essere effettuati dagli operatori per adeguare le proprie strutture alle sfide poste da un contesto in forte evoluzione" spiega accuratamente Mandelli.

"Attraverso la nuova struttura si intende presidiare in misura capillare e continuativa l'industria del trasporto marittimo e della logistica ad essa strettamente collegata, mettendo a disposizione delle imprese professionisti dalla comprovata esperienza nel settore. Con il nuovo desk specializzato sviluppiamo inoltre un



Macciò

approccio integrato in questo ambito, che consente di far emergere il valore aggiunto generato da segmenti complementari, che nel loro insieme costituiscono un'industria strategica per il nostro Paese. Un settore che ha dimostrato una notevole resilienza di fronte alla crisi pandemica e alle forti tensioni geo-politiche".

L'iniziativa ha subito ricevuto il plauso delle istituzioni locali.

"Lo sviluppo economico e il lavoro a Genova, grazie allo sguardo lungo del Sindaco Bucci, è sempre più smart, con le infrastrutture digitali e lo sviluppo della communication information technology e del data exchange, green con la best practice e l'obiettivo della sostenibilità ambientale e sociale, blue con le imprese e gli investitori che puntano sulle risorse naturali del mare e dell'acqua" commenta

l'Assessore allo Sviluppo Economico e al Lavoro del Comune di Genova, Mario Mascia. "Come Amministrazione Comunale accogliamo con estremo favore la decisione di BPER Banca di aprire un desk finanziario specializzato nel settore marittimo nella nostra città. Una struttura che punta ad essere un volano per lo sviluppo economico in tutto il Paese e che conferma come Genova e la nostra regione siano il punto di riferimento nazionale per l'economia".

Uno dei 'motori' del nuovo financial desk di BPER Banca è il manager Alberto Macciò, che vanta 28 anni di esperienza nel Corporate Finance maturata attraverso diverse attività lavorative svolte in larga prevalenza proprio nello shipping, precisamente: nella Finanza Strutturata di primarie banche (BPER Banca dal 2010, Unicredit per 3 anni e Commerzbank AG per 3 anni); presso due primarie società di navigazione come CFO e Responsabile Finanziario (SIBA Ships Spa di Brescia dell'armatore Balzarini per 4 anni e Marittima Fluviale Spa di Savona dell'armatore Bollorino per 1 anno); nella consulenza e intermediazione finanziaria (nella società inglese Eurofin International Ltd per 4 anni).

Inizialmente, secondo quanto dichiarato alla stampa da Mandelli, l'ufficio avrà 2 persone a Milano e 2 a Genova all'interno del CIB (40 addetti).

Già negli ultimi anni l'impatto del comparto Blue Economy sul portafoglio dell'istituto è aumentato di quasi il 50% relativo, passando dal 5% al 7,4%. La previsione è di una ulteriore crescita grazie ai programmi del PNRR e dell'economia declinata in salsa sostenibile.



La soddisfazione di Assiterminal per i lavori della politica in corso

Il direttore generale Alessandro Ferrari plaude agli emendamenti presentati da parlamentari di maggioranza e opposizione sui canoni concessori e sull'annosa vicenda del contributo ad ART

“Finalmente quantomeno la platea dei soggetti che prendono posizione su questi temi si è allargata e si sta creando un fronte compatto e trasversale che condivide nel merito le stesse istanze e le stesse preoccupazioni” commenta Alessandro Ferrari, direttore generale di Assiterminal, mostrando piena soddisfazione per gli emendamenti presentati da diversi parlamentari di maggioranza e opposizione sia sul tema dei canoni concessori che sull'annosa vicenda del contributo ad ART.

“Le proposte emendative che mirano a chiarire il criterio di applicazione dell'aumento dei canoni concessori sono in linea con le dichiarazioni del Ministro Salvini nella conferenza stampa del 7 agosto e con l'impegno profuso dal Vice Ministro Rixi: vuol dire che anche il dialogo con Bruxelles sembrerebbe essere andato a buon fine e che l'intesa nella maggioranza per portare a termine il percorso parrebbe essere confermata: ora seguiamo con la consueta massima attenzione la conclusione dell'iter parlamentare.

Continuiamo ovviamente a chiedere l'apertura di un tavolo tecnico per la revisione degli indici ISTAT sottesi alla determinazione dell'indicizzazione dei canoni, tema su cui confidiamo che il

Consiglio di Stato accolga anche il nostro ricorso così come avvenuto per i balneari e per le marine nautiche” prosegue il leader dell'associazione, che un mese e mezzo fa aveva deciso di [addurre le vie del ricorso amministrativo](#) per tutelare l'interesse dei propri associati, operatori terminalisti.

“Martedì, in merito all'iter del DDL Concorrenza, saremo auditi dalla IX Commissione del Senato, a cui rappresenteremo una proposta normativa per dare corso alla costituzione delle Comunità Energetiche Portuali: stiamo condividendo questo percorso con le associazioni dello shipping, della cantieristica, del terminalismo e della nautica da diporto perché l'obiettivo è come sempre ampliare la base di partecipazione per ampliare il consenso e provare a puntare al risultato.

Lo sviluppo delle CERP è strategico per la sostenibilità di una vera transizione energetica negli ambiti portuali e demaniali marittimi al pari del Cold Ironing: anzi uno sviluppo efficace delle CERP dovrebbe essere di aiuto anche ai fabbisogni energetici del Cold Ironing così come della produzione di idrogeno”. Ferrari si rallegra che il tema della transizione energetica nei porti stia finalmente attirando l'attenzione della politica nazionale anche per quanto



Alessandro Ferrari

agli effetti competitivi delle misure predisposte in ambito comunitario. “Le recenti prese di posizione [dell'On. Frijia](#) e dell'On. Paita, la risposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli interventi che si sono susseguiti in questi giorni a Trieste nel corso dell'evento organizzato da Ambrosetti sono il chiaro segnale che la sostenibilità deve essere compatibile con lo sviluppo economico, non essere un freno o uno strumento potenzialmente distorsivo della concorrenza tra porti del sud e nord Europa, oltre che ovviamente del sud del Mediterraneo: il tema dell'ETS, su cui concordiamo pienamente con Confitarma e Assarmatori, deve essere al centro dell'agenda del Governo nelle interlocuzioni con Bruxelles” sottolinea ancora il rappresentante dei terminalisti. Come spesso accade il livello di attenzione sale di fronte all'emergenza. Se è vero che i recenti confronti in casa FdI e PD anche sui temi della riforma della governance hanno visto le Associazioni del cluster particolarmente coese nell'evidenziare criticità e proporre soluzioni e modelli consequenziali, è evidente che ci si aspetti dalla politica risposte altrettanto adeguate e coerenti con un'esigenza del settore di tenuta competitiva: il che si traduce di conseguenza in tenuta dell'occupazione, dei livelli salariali, delle ricadute economiche e sociali sui territori ove ciascuna delle nostre aziende opera e dei contesti produttivi a cui ciascuna delle aziende dei nostri settori è collegata”.

