

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

3 NEW

SHIPPING

6 NEW

LOGISTICA

4 NEW

PORTI



SHIPPING | [Politica marittima](#)

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"

21 SETTEMBRE 2023 ALLE ORE 10:05



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

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.

Lascia un commento