



# “ETS inefficace e dannoso per i porti europei”

Alberto Rossi, avvocato e Segretario di Assarmatori, rilancia l'allarme (“noi lo avevamo detto”) sugli effetti della Direttiva, che va urgentemente modificata per tutelare gli hub di transhipment del Vecchio Continente

Pur ammettendo di non trovare piacere nel farlo, Alberto Rossi – legale esperto della materia (Partner dello studio Advant NCTM) nonché Segretario Generale di Assarmatori – inizia il suo articolo di approfondimento sul tema degli ETS applicati allo shipping (pubblicato su LinkedIn) con un proverbiale “noi lo avevamo detto”.



Alberto Rossi

Il noi sta per il cluster marittimo nazionale, e ciò che era già stato detto – in più occasioni e da più parti, [compresa la stessa Assarmatori](#) – è che l'inclusione del settore marittimo nel sistema europeo dei certificati della CO2, così come strutturato attualmente, rischia di arrecare grossi danni al comparto a fronte di un'efficacia nel ridurre le emissioni decisamente limitata. Inoltre – come sottolinea Rossi, confermando le preoccupazioni già espresse, tra gli altri, [dall'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro](#) – “questo regime applicato al transhipment di contenitori andrà a regalare un incredibile vantaggio competitivo a porti posti al di fuori dell'Europa e, paradossalmente, a far aumentare le emissioni dannose. Nonostante questo, siamo di fatto alla vigilia dell'entrata in vigore della normativa e solo adesso si prende piena consapevolezza del rischio che stiamo correndo”.

Ripercorrendo l'iter della misura, Rossi ricorda il lungo lavoro fatto per ottenere un'esenzione “a tutela di alcuni segmenti ritenuti a rischio, [come i collegamenti con le isole minori](#)” ed evidenzia che la stessa Direttiva europea riconosce il pericolo di elusione e “trasferimento delle attività di trasbordo verso porti al di fuori dell'Unione in assenza di una misura mondiale basata sul mercato” o di “misure di mitigazione”.

Tuttavia, il correttivo pensato per mitigare questo rischio (la ‘regola delle 300 miglia’ che esclude dalla definizione di “porto di scalo”, rilevante per la determinazione della tratta ai fini del calcolo ETS, i porti situati nell'arco delle 300 miglia nautiche dai confini della Unione in cui la quota di trasbordo di container superi il 65% del traffico totale di container) > 2



 Terminal San Giorgio  
Gavio Group

The multipurpose choice in Genoa

 **PKF TCL GROUP**  
Tax Corporate and Legal Advisory  
Corporate Finance – M&A

 **PKF**  
TCL GROUP ITALY

Multi Family Office & Wealth management  
Accounting & Payroll services  
MILANO – GENOVA – ROMA – NOVI LIGURE  
[www.studiotcl.com](http://www.studiotcl.com) [studiotcl@pkf-tclsquare.it](mailto:studiotcl@pkf-tclsquare.it) [www.pkf.com](http://www.pkf.com)

## TOP THREE

## GLI ARTICOLI PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA

1°

**Lidl ci prende gusto a fare l'armatore**

2°

**Cornetto lascia la guida di Vado Gateway e Reefer Terminal**

3°

**La CO2 prodotta dalle navi? Da Ecospray il sistema per catturarla**

&gt; 1

sarebbe totalmente inadeguato allo scopo di scongiurare la delocalizzazione delle attività di transhipment oggi effettuate nei porti dell'Europa mediterranea presso gli scali esistenti ed in via di realizzazione nei paesi del nord Africa. E questo – argomenta l'avvocato, Segretario di Assarmatori – “per una ragione economica, e si sa che, quando i conti non tornano, rimane poco spazio per le chiacchiere”.

Numeri alla mano, l'articolo – per un ipotetico viaggio tra Singapore e Anversa di una nave da 8.000 TEUs di portata – quantifica i maggiori costi derivanti dall'applicazione dell'ETS, in caso di scalo intermedio in un porto europeo (in alternativa ad uno scalo in Nord Africa) in 100.000 euro a tratta.

Ma non sarebbe neanche questo, secondo Rossi, il principale problema: la situazione peggiore (come peraltro già evidenziato dall'AdSP di Gioia Tauro), si configurerebbe in caso di viaggio tra Asia e America, con scalo intermedio in Mediterraneo: “La nave che parte da Singapore, scala Port Said e poi si dirige

a New York non pagherà nulla, visto che verrebbero toccati tre porti non UE. Se lo scalo intermedio fosse Gioia Tauro, invece, ecco che dovrebbe pagare il 50% su entrambe le tratte per un costo che si aggira sui 500.000 euro a toccata. Questa è la vera differenza insostenibile. Il regime ETS è pensato per applicarsi al mercato in maniera indifferenziata e così farà laddove il relativo costo sarà assorbito dal cliente come peraltro avviene per l'energia elettrica prodotta da fonti fossili o per il trasporto aereo. Se invece il regime consentisse che due operatori (coloro che sono onerati dell'acquisto del certificato) vengano incisi in modo difforme, pare evidente che tale regime andrebbe modificato”.

In sostanza – prosegue Rossi – “si parla di centinaia di milioni di euro/anno di extra costi che, se non aboliti con idonee modifiche alla Direttiva, comporteranno la de-localizzazione delle linee di transhipment attualmente nei porti hub del mediterraneo (Gioia Tauro in testa ma anche Malta, Algeciras e Sines) presso porti nordafricani (i soliti noti, ma anche

nelle neo costruite strutture degli algerini che saranno sicuramente a fregarsi le mani per questo ennesimo autogol della Unione)”.

Per l'Italia nello specifico, i rischi concreti sarebbero: perdita di posti di lavoro, ma anche mancanza di controllo da parte del nostro Paese degli snodi fondamentali della logistica.

“Occorre quindi velocizzare il riesame da parte della Commissione circa il funzionamento della Direttiva, per individuare e prevenire già in una fase iniziale i comportamenti elusivi, con l'obiettivo di giungere ad una revisione tempestiva della stessa prima che i processi di trasferimento delle linee marittime diventino potenzialmente irreversibili” conclude quindi Rossi. “Ed è necessario, al contempo, arrivare ad escludere dalla definizione di ‘porto di scalo’ anche i porti UE maggiormente a rischio (per quanto riguarda i traffici extra UE/UE) e sospendere il regime ETS per i traffici in transito per le rotte extra UE/extra UE”.

F.B.

## TANKER

27/09/2023

## Premuda cede la petroliera PS Venezia

Secondo diverse ricostruzioni di mercato la compagnia genovese avrebbe ormai definito la vendita di questa tanker Aframax, la ex Totonno Bottiglieri appartenuta a RBD Armatori

Si prepara ad abbandonare la flotta italiana la PS Venezia, petroliera da 108.000 dwt di portata di cui la compagnia genovese Premuda – braccio operativo di Pillarstone Italy – avrebbe ormai definito la cessione.

La nave in questione, costruita nel 2010 dal cantiere cinese Hudong-Zhonghua Shipbuilding (parte di China State Shipbuilding Corporation - CSSC) e, almeno per il momento, battente bandiera italiana, è la ex Totonno Bottiglieri, una delle [5 tanker Aframax rilevate da Pillarstone](#) a valle dalla [procedura di concordato fallimentare](#) che, nel 2020, segnò la fine della nota shipping company partenopea RBD (Rizzo Bottiglieri De Carlini) Armatori, peraltro [già dichiarata fallita nel 2018](#).

Per ora non ci sono notizie ufficiali (da Premuda nessun riscontro sull'operazione), ma diversi broker internazionali danno la PS Venezia come venduta ad interessi esteri. Le ricostruzioni concordano circa il prezzo di cessione, che dovrebbe aggirarsi attorno ai 37,5 milioni di dollari. Ciò che differisce, a seconda della fonte, è invece la nazionalità dei compratori di questa oil tanker: secondo il broker ellenico Intermodal si tratterebbe di greci, mentre Xclusiv Shipbrokers riporta la nave venduta a vietnamiti.



Secondo quanto ricostruito da Ship2Shore da altre fonti di mercato, tuttavia, ad aver rilevato da Premuda la PS Venezia – la cui gestione tecnica è peraltro in capo a CSM Italy, la joint-venture [lanciata nel 2020 da Premuda e Columbia Ship Management](#) – sarebbero stati invece acquirenti turchi.

F.B.



# Dopo un 2022 da record, nessuna nave da crociera demolita nel 2023

Il dato, che conferma la ripresa del mercato, emerge dall'ultima edizione del 'Market Report by Cruise Industry News'

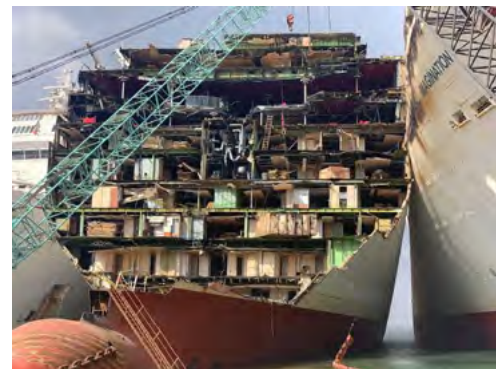
Dopo aver raggiunto livelli record lo scorso anno, nel 2023 la demolizione di navi da crociera si è di fatto fermata, secondo quanto riportato dalla testata specializzata *Cruise Industry News* nel suo ultimo dossier 'Market Report by Cruise Industry News'.

Ancora sull'onda degli effetti della pandemia, che ha imposto agli armatori del settore di razionalizzare le proprie flotte, nel 2022 il numero di cruiseship vendute per demolizione aveva raggiunto il numero record di 18 unità, confermando un trend iniziato nel 2020: dopo che una sola nave da crociera era stata mandata a scrapping nel 2019, infatti, nel triennio 20-21-22 le unità finite 'al taglio' sono state ben 38.

Da rilevare, inoltre, che in questi 36 mesi le navi avviate al riciclo avevano un'età

media più bassa che in passato: 37 anni in media, rispetto ai 43 anni relativi al periodo 2017-2019.

Tra le compagnie che hanno sfoltito maggiormente la flotta, nel triennio passato, il dossier segnala Carnival Cruise Line (il main band di Carnival Corporation), con 6 unità demolite tra 2020 e 2022. Avendo cessato definitivamente le attività nel periodo in questione, anche Pullmantur Cruceros, Cruise & Maritime Voyages e Star Cruises hanno fatto ampio ricorso agli shipbreaker con 8 navi vendute per demolizione. Tra gli altri armatori che nel periodo 20-22 si sono affidati a questa soluzione per dismettere le cruiseship più datate, *Cruise Industry News* quindi segnala Seajets, New Century Cruise Lines, Marella Cruises, Peace Boat Organization e Bahamas Paradise Cruise Line.



Ma la rotta sembra ormai essersi invertita: da gennaio 2023 ad oggi, infatti, nessuna nave da crociera è ancora stata venduta per demolizione. Un altro indicatore che conferma la ritrovata salute di questa industria.

F.B.

## POLITICA PORTUALE

28/09/2023

# Le lobby del settore ritrovano unità d'intenti su cold-ironing e comunità energetiche

Ben 8 associazioni nazionali dell'industria marittimo-portuale e logistica hanno sottoscritto un documento contenente alcune proposte di modifica alla Legge per la concorrenza 2023

Ben 8 associazioni del cluster marittimo-portuale nazionale si sono mosse congiuntamente inviando al Parlamento una serie di proposte di modifica alla Legge sulla Concorrenza.

Il documento, redatto e sottoscritto da Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assologistica, Assomarinas, Assoport, Confitarma e Uniport – a conferma di un'unità di intenti che non sempre si è verificata in passato – delinea una serie di proposte emendative relative al Disegno di Legge del Senato della Repubblica – Legge per il mercato e la concorrenza 2023, in particolare riguardo al tema del cold-ironing (fornitura a terra di corrente elettrica alle navi in porto) e a quello delle comunità energetiche portuali.

L'obiettivo dei promotori – si legge in una nota – è quello di fornire al legislatore informazioni essenziali per rendere la



Legge organica e semplificata, evitando che, su un tema (combustibili alternativi e comunità energetiche) centrale per la sostenibilità ambientale dei porti, vengano proposte e approvate norme che potrebbero contenere criticità in sede di applicazione.

Per tale motivo, le 8 associazioni hanno unito gli sforzi proponendo delle proposte

emendative specifiche che uniscono il cold ironing al tema delle comunità energetiche in ambito portuale. Ad esempio, prendendo spunto anche dalle norme in materia di semplificazione già introdotte con le ZES, si ritiene che le procedure autorizzative snelle possano essere istituite anche per le comunità energetiche

Come sottolineato nel documento stesso, parlare della portualità – secondo i firmatari del documento – “significa parlare di economia reale, cioè di persone, di imprese, di occupazione, di investimenti, di attrezzature e così via. Per questo motivo è essenziale lavorare insieme per mantenere il ruolo sempre più protagonista che la portualità italiana si sta ricavando nello scenario globale assicurando che ci siano regole di mercato certe e uguali per tutti”.