

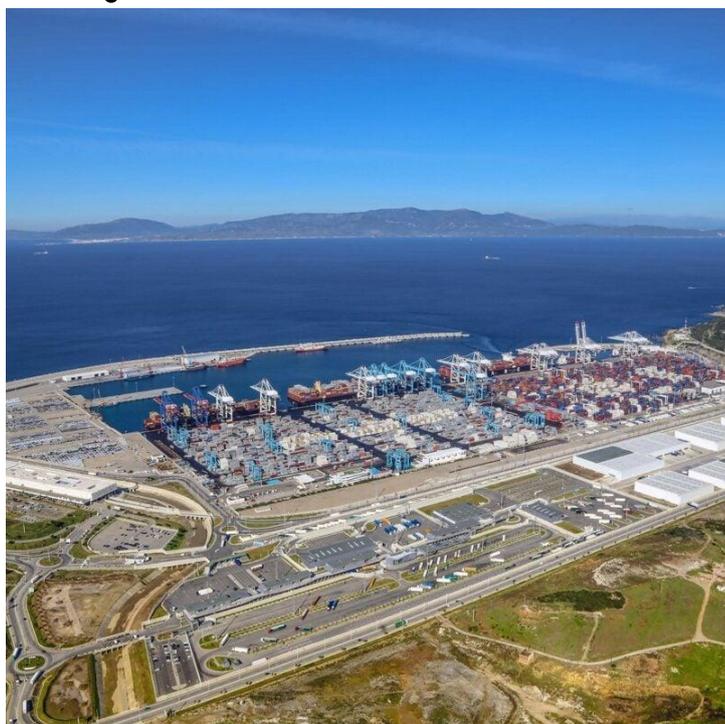
Due (o tre) strade per salvare il porto di Gioia Tauro

Le 36 osservazioni di governi, armatori e soggetti vari alla norma che rischia di affondare i porti mediterranei dell'Ue. L'Authority diretta da Agostinelli: «Mantenere l'impianto complessivo della norma estendendo però le condizioni applicate a Port Said e Tangeri anche al nostro hub»

di [Giuseppe Lo Re](#)

01 OTTOBRE 2023

- 0
- 0
- 0



Il governo spagnolo, intervenuto con **Puertos de l'Estado** (l'organo ministeriale di gestione della politica portuale) e con la **Direzione generale della Marina Mercantile** (alla quale si sono aggiunte diverse autorità portuali e sigle associative), il **governo maltese** (con il

Ministero degli affari europei) e anche in questo caso varie sigle associative, **Cipro con la Shippng Chamber**, operatori privati che operano nei terminal di Psa Sines (Portogallo) e **Malta Freeport** (facente capo a Cma Cgm), associazioni come Feport e Clecat, l'associazione delle autorità portuali europee Espo, **il gruppo Msc** (con Terminal Normandie di Le Havre, terminal Mct di Gioia Tauro, conglomerato terminalistico Til, terminal Vlc di Valencia) e Assarmatori sostenuta dal gruppo ginevrino, da Roma Assoport e Federagenti, la stessa Autorità portuale di Gioia Tauro. **Sono in tutto 36 le risposte alla consultazione pubblica che la Commissione Europea ha avviato lo scorso agosto sul tema dei “porti di scalo” nell’ambito della regolamentazione sulla tassazione delle emissioni delle navi che entrerà in vigore a gennaio.** In campo possibili “correzioni di rotta” per evitare di penalizzare, a vantaggio del Nord Africa, porti di transhipment nel Mediterraneo come – primo fra tutti – **Gioia Tauro che in caso di rilocalizzazione delle attività per questioni economiche rischia di perdere il 90% dei traffici.** Una catastrofe da evitare entro l'1 gennaio, quando la frittata (chiamiamolo meglio l'ennesimo autogol dell'Ue) sarà bell'e fatta.

La norma prevede che la tassazione imposta alle navi per ogni toccata in scali europei dipenda, oltre che dalla tecnologia propulsiva utilizzata, dalla rotta seguita. Se quelle intra-Ue lo saranno appieno, le tratte fra un porto europeo ed uno extraeuropeo saranno però tassate solo al 50%. Per ovviare al problema che ciò creerebbe ai porti di transhipment europei si è previsto di escludere dai “porti di scalo” (considerati per calcolare la tratta) quelli extra-Ue entro le 300 miglia e con un traffico container in transhipment superiore al 65%, ossia Port Said e Tangeri.