

# Missione tricolore in Spagna per un fronte comune anti ETS a 'fermare l'orologio'

A Barcellona i porti spagnoli, ESPO, Assarmatori e AdSP di Gioia Tauro hanno messo a punto una linea condivisa (da estendere ai porti mediterranei e nord europei) per difendersi dall'impatto della dirompente normativa emanata dall'UE: si chiederà una moratoria speciale



e italiani, non solo agli altri porti mediterranei o atlantici del quadrante sud, ma anche ai porti nord europei; infatti, come detto, il tema è globale e include certamente il settore portuale e logistico ma successivamente graverà sul comparto della produzione.

La riunione di Barcellona si è conclusa tra l'apprezzamento generale e con la consapevolezza che a fronte dell'unità della comunità portuale europea le istituzioni europee saranno più sensibili circa la possibile modifica della direttiva. È stato infine condiviso da tutti i convenuti che la misura di maggior buon senso ed equilibrio da adottarsi nel breve periodo è il cosiddetto 'stop the clock', ossia una moratoria sull'efficacia del meccanismo ETS sulle tratte di primo ingresso e di uscita delle navi dall'ambito europeo.

Un summit è stato indetto d'emergenza a Barcellona per creare un fronte comune tra Italia e Spagna finalizzato a difendere i porti dei due paesi dall'impatto della dirompente normativa ETS dell'UE.

Presso il World Trade Center del capoluogo catalano al meeting organizzato dall'Autorità Portuale di Barcellona si sono incontrati: i presidenti dei porti spagnoli, il presidente di ESPO European Sea Port Organization Zeno d'Agostino e per la parte italiana il Presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro Andrea Agostinelli col dirigente Alessandro Guerri e il Segretario Generale di Assarmatori Alberto Rossi

Obiettivo dichiarato era quello di individuare una linea comune sul tema della normativa ETS; i convenuti hanno tutti insistito affinché la comunità portuale europea, unitariamente e univocamente, comunichi ad una voce sola l'esigenza di modificare le norme della direttiva ETS.

Il messaggio è stato ribadito dal portavoce di Assarmatori, che ha partecipato all'incontro portando al tavolo catalano l'esperienza del suo [recente incontro a Bruxelles con la Commissione europea](#). Nell'occasione è stato presentato uno

studio che analizza gli effetti della possibile delocalizzazione dei traffici di transhipment specialmente nei porti nella sponda sud del mediterraneo; anche se è stato ricordato dagli intervenuti che alcuni dei principali porti nordeuropei sono anch'essi soggetti a rischi analoghi. Tra quelli evidenziati in particolare sono la sicurezza degli approvvigionamenti e delle catene logistiche e quella del sistema industriale europeo che da queste dipende.

Il rischio di delocalizzazione è forte e reale, se non certo, e potrebbe essere non reversibile, si è detto. Una volta persi i loro atout fondamentali, gli scali transhipment non torneranno in territorio europeo; a nulla si pensa che serviranno le revisioni della direttiva fatte a due anni di distanza; bisogna intervenire ora prima che vengano fermati o dirottati gli investimenti con drammatiche conseguenze sul piano portuale, logistico, industriale economico e sociale.

Il Presidente dell'AdSP calabrese Agostinelli e il Segretario Generale di Assarmatori Rossi hanno entrambi proposto di estendere il gruppo di lavoro che si è instaurato tra i porti spagnoli



## Grimaldi avverte sui costi dello sciopero e rilancia la 'crociata' anti ETS

Il Presidente di ALIS ha parlato di danno da "miliardi di euro" in caso di una forte adesione nei porti alla protesta e ha ricevuto il sostegno del Vice Premier Tajani sul tema dell'approccio non ideologico alla sostenibilità ambientale e anche su quello della privatizzazione degli scali italiani

di Marco Valentini

**Roma** - La seconda e ultima giornata dell'Assemblea generale di ALIS si è conclusa con un significativo siparietto, che riassume perfettamente i messaggi che l'associazione voleva mandare, all'interno e all'esterno, con l'evento di quest'anno. Prima di congedare la platea dell'Auditorium Conciliazione, infatti, il Presidente Guido Grimaldi è salito sul palco e ha portato all'attenzione del Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale Antonio Tajani - che aveva appena terminato la sua intervista con Nicola Porro - una serie di temi in cima all'agenda, dal brevissimo al medio periodo.

Rivolgendosi al Vice premier - che annuiva in silenzio ad ogni punto elencato - il numero uno di ALIS ha esordito ricordando che "rappresentiamo 80 miliardi di euro di fatturato e 260mila uomini e donne che non si sono mai fermati dalla pandemia e che continuano a dare un sostegno fondamentale al Paese" e lanciando l'allarme sullo sciopero generale di venerdì 17 novembre: "Qualche porto ha aderito, ma noi speriamo che la buona parte non lo faccia, perché altrimenti ci sarebbe un danno da miliardi di euro".



Tajani, Grimaldi

Passando a un altro nodo che rischia di danneggiare pesantemente il settore dello shipping e i porti italiani, ovvero quello dell'applicazione delle direttive ETS all'industria marittima, Grimaldi ha ribadito quanto detto nella sua relazione introduttiva e quanto emerso nel corso dei vari dibattiti. "Non c'è sostenibilità ambientale senza quella economica e sociale. Quello che sta avvenendo con un'iper-tassazione come l'ETS rappresenta un danno enorme per i nostri porti e ancora di più per le nostre isole e per la continuità territoriale.

Imporre questa tassa agli armatori comporta un onere da 600 milioni di euro all'anno sulle loro spalle. Costi che poi verranno riversati sulle imprese e sui cittadini italiani. Per questo abbiamo chiesto a tutti i livelli di poter favorire un passo indietro su una scelta che è opinabile e, inoltre, dannosa per l'Europa stessa. Questa tassa, peraltro, agisce solo sul 7% delle emissioni globali



Tajani, Grimaldi

dello shipping, non contribuendo certamente a risolvere il problema della decarbonizzazione".

Il terzo elemento analizzato dal leader dell'associazione è stato quello della privatizzazione dei porti: "Il gruppo Grimaldi ha comprato il porto di Igoumenitsa. C'è stata una gara, c'è una concessione che viene data e, addirittura, la privatizzazione è avvenuta attraverso una partecipazione del governo greco di circa il 30%. Quindi, pensare di ammodernare anche i porti italiani, magari con delle concessioni durature, può essere sicuramente il futuro. Ovviamente è giusto che il governo vigili e che lo Stato sia sempre proprietario di quelli che sono asset nazionali".

Il Ministro degli Esteri non ha dimostrato vicinanza alla visione espressa da Grimaldi soltanto con il tacito assenso, ma anche attraverso le parole. Nel già citato dialogo avuto con Porro, infatti, Tajani aveva toccato sia il punto della sostenibilità ambientale che quello della privatizzazione dei porti. Seppur non entrando nel tema specifico dell'ETS, il Vice premier aveva dichiarato: "Nel Partito Popolare Europeo sono già evidenti segnali di insoddisfazione per quella che è una politica ambientale ideologica e poco pragmatica. Noi siamo assolutamente convinti che si debbano ridurre le emissioni di Co<sub>2</sub>, ma dobbiamo pensare anche alla questione sociale. Non possiamo distruggere l'economia dando alle imprese obiettivi irraggiungibili. Il matrimonio tra industria e ambiente si può fare e credo che la green economy credo sia una opportunità. Bisogna, però, fare in modo che questa opportunità possa essere positivamente colta dal mondo industriale. Quando si impone un divieto è necessario anche proporre un'alternativa concreta e praticabile".

Sulla questione porti, invece, il Segretario di Forza Italia si era espresso così: "Quando (in altri contesti) ho detto che bisogna privatizzare i porti, sono stato aggredito. So perfettamente che non si può vendere il patrimonio dello Stato, ma si possono predisporre dei servizi privati che, magari, risulterebbero più efficienti di quelli pubblici. Ciò già si verifica, peraltro, in molte realtà. Il porto di Rapallo, ad esempio, sta costruendo una parte che verrà gestita dai privati. Se non dovessero funzionare, > 12

&gt; 11

il sindaco gli potrebbe togliere la concessione e indire un'altra gara. Uno Stato moderno e liberale si deve limitare a fare delle buone regole e mettere le imprese nelle migliori condizioni possibili di operare”.

Sulla questione della tassa sulle emissioni climalteranti, che verrà applicata al comparto marittimo dal 1 gennaio 2024, ALIS ha insistito molto per tutta la durata dell'assemblea, trovando numerose sponde politiche (da Salvini a Pichetto Fratin, passando per lo stesso Tajani) e affiancandosi alla 'rivale' Assarmatori, che parallelamente sta portando avanti la [battaglia a livello europeo](#) per depotenziare gli effetti negativi derivanti dalla normativa voluta dalla UE. Effetti che si ripercuoterebbero in maniera estremamente significativa anche sulla portualità italiana, rischiando di allontanare le compagnie dai nostri scali in favore di hub mediterranei che si trovano in Paesi non sottoposti alla regolamentazione ETS. Su tutti, il porto di transhipment di Gioia Tauro potrebbe perdere importanti quote in favore di Porto Said in Egitto o Tangeri Med in Marocco. E sul punto, infatti, hanno battuto con forza sia il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, che il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli.

“L'ETS è una follia che crea disagi e problemi e che genera una concorrenza sleale con chi ti sta di fronte. Si tratta di una norma fatta dall'Europa contro l'Europa”, ha tuonato il numero uno dei porti italiani”.

Altrettanto efficaci e significative le dichiarazioni di Agostinelli: “Io parlo per Gioia Tauro, ma c'è Sines in Portogallo, Marsaxlokk a Malta, il Pireo in Grecia, il porto di Cipro e ci sono Algeciras



Andrea Agostinelli

e Barcellona in Spagna. Tutti porti del Mediterraneo - escluso Sines che affaccia sull'Atlantico - che saranno gravissimamente penalizzati dall'adozione di questa direttiva. Ora giustamente si fa riferimento alla lettera con cui 6 ministri dei Trasporti chiedono di modificarla, ma si tratta dei rappresentanti dei Paesi coinvolti. C'è da convincere gli altri 21 per arrivare a un peso politico necessario. Non ci dobbiamo, infatti, nascondere dietro a un dito. Quella direttiva è stata approvata, anche a larga maggioranza, e sarà legge dal 1 gennaio del 2024. Noi ci auguriamo che con l'atteggiamento più propositivo delle istituzioni europee e con questa larga convergenza politica, economica e delle associazioni che si è creata, si possa arrivare a questa modifica legislativa. Il porto di Gioia Tauro è in continua espansione, ma questa normativa europea rischia di tagliarci le gambe”.



# IL VOSTRO FUTURO È SULLA NOSTRA STRADA



## Scegli Siat Assicurazioni, compagnia leader del mercato italiano nel settore Merci.

Affidati alla prima compagnia italiana interamente dedicata all'assicurazione trasporti.

Nata a Genova oltre cinquant'anni fa, Siat abbina elevata professionalità, consolidata esperienza ed una esclusiva componente tecnologica per garantire soluzioni su misura, fortemente innovative e digitali, appositamente studiate per autotrasportatori e PMI.

Per maggiori informazioni  
siat@siatass.com - www.siat-assicurazioni.it

Seguici su  