



Convegno dal titolo 'La sfida dell'ETS per i porti europei', organizzato venerdì scorso dall'Autorità Portuale di Algeciras | **Autorità Portuale di Algeciras**

Lo schema europeo delle emissioni mostra i suoi effetti perversi prima della sua imminente applicazione

L'industria riunita ad Algeciras assicura che Bruxelles “è diventata un potente dipartimento commerciale” per i porti africani

IÑAKI CARRERA Algeciras

18 dicembre 2023

Il sistema di scambio delle emissioni dell'UE per l'industria marittima (EU ETS) sta già dimostrando i suoi effetti perversi, con la perdita del traffico di container a favore dei paesi terzi, prima della sua entrata in vigore il 1° gennaio. Lo ha rivelato il convegno dal titolo 'La sfida dell'ETS per i porti europei', organizzato venerdì scorso dall'Autorità Portuale di Algeciras.

L'incontro è stato fonte di dure critiche da parte del settore della Commissione europea, che "è diventato un formidabile dipartimento commerciale" per i porti del vicino continente africano e "ci lega le mani per competere nel business dei container".

Algeciras, Barcellona, Valencia, Las Palmas, Gioia Tauro, Sines e Malta si allineano al disegno ETS

La conferenza ha riunito un folto gruppo di rappresentanti dei porti comunitari concorrenti nel settore del trasbordo di container, nel caso di Algeciras, [Barcellona](#), Valencia, Las Palmas de Gran Canaria, Gioia Tauro (Italia), Sines (Portogallo) e Malta, ma che sono alleate contro il disegno dell'ETS. All'evento hanno partecipato anche funzionari dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), dell'Organizzazione Europea dei Porti Marittimi (ESPO), del Ministero dei Trasporti, della compagnia di navigazione MSC e degli armatori italiani.

Tutti hanno chiarito che "siamo favorevoli alla decarbonizzazione", ma hanno anche sottolineato la necessità di "continuare a lavorare e mantenere l'unità di azione contro la direttiva della Commissione europea". L'Esecutivo presieduto da Ursula von der Leyen, attraverso la Direzione generale dell'Azione per il clima (DG Clima), si è dimostrato inflessibile di fronte alle richieste dell'industria "di fermare l'orologio dell'ETS e di andare di pari passo con l'IMO", che prevede di introdurre un sistema globale di tariffazione dei gas serra nel 2027.



“Non è possibile difendere l'ambiente e si creano paradisi fiscali sulla CO2 molto vicini”

Gerardo Landaluce Presidente dell'Autorità Portuale di Algeciras

Il presidente del porto di Algeciras, Gerardo Landaluce, non si è morso la lingua quando si è trattato di assicurare che “l'ETS è un chiaro esempio di incoerenza” dell'Ue: “Da un lato, la direttiva è scritto male perché è una porta aperta al carbon leak, che non raggiunge l'obiettivo di difesa dell'ambiente, e, quindi, alla creazione di paradisi fiscali sulla CO2 in ambienti molto vicini allo Stretto e al Mediterraneo”, ha sottolineato. D'altro canto, ha proseguito Landaluce, è “contraddittoria perché mina la stessa strategia europea di sicurezza economica, che mira a ridurre la dipendenza economica dai Paesi terzi, come [l'iniziativa Global Gateway](#) e [la direttiva sugli investimenti diretti esteri \(IDE\)](#), in cui i porti, che sono al servizio dell'economia reale, svolgono un ruolo principale come strumento per la sua attuazione.”

Il presidente del porto di Algeciras è stato chiarissimo nelle sue conclusioni: “La stessa UE chiede banchine forti. Tuttavia, l'ETS costituirà un ostacolo quando si tratterà di attrarre investimenti privati. Saremo meno competitivi per gli operatori già presenti qui che dovranno aggiornare le proprie strutture. Ma anche affinché le imprese che non sono nei nostri porti ci vedano come spazi attraenti in cui investire”, ha affermato.



Allo stesso modo, l'intervento dell'amministratore delegato della società di stivaggio Total Terminal International Algeciras (TTI), Alonso Luque, è stato istruttivo: "Il terminal non ha potuto firmare un contratto con la compagnia di navigazione SeaLead (Singapore), che ha deciso di intensificare a Casablanca per risparmiare sui costi di ETS (sul suo nuovo servizio tra il Mediterraneo e il Brasile). Ma c'è di più. [Il consorzio THE Alliance, al quale partecipa il nostro azionista HMM, ha deciso di continuare ad arrampicare ad Algeciras](#). Ma ad aprile riconsidereranno il loro approccio alla luce dell'impatto dell'ETS. Ciò significa che da quella data in poi non sappiamo cosa troveremo", ha sottolineato.



“Gli armatori mettono sul tavolo l'ETS per chiedervi di mantenere i prezzi o di abbassarli”

Alonso Luque Amministratore Delegato di TTI Algeciras < / un >

Secondo Luque, “i porti del Nord Africa, il più vicino dei quali è a sole 15 miglia da Algeciras, dispongono di un potente dipartimento di marketing nell'UE che semplifica loro la vita, non solo con finanziamenti a un tasso di interesse che non conosciamo, ma anche penalizzando le banchine comunitarie con una tariffa per dare più volume di traffico ai nostri concorrenti provenienti da paesi terzi”. A suo avviso “le compagnie di navigazione, che sono nostre clienti, non hanno sensibilizzato il problema ETS”. Però, ha proseguito Luque, «si sono mostrati intelligenti perché hanno detto che se in questo porto mi costa 100 e in quest'altro metà o niente, io parto di qui, e se lungo il percorso riesco a farmi pagare qualcosa...».

Ha riconosciuto che il sistema di emissioni ha generato uno scenario di incertezza per gli operatori portuali: “Il terminal sta negoziando con i clienti le tariffe per il prossimo anno. E la prima cosa che gli armatori mettono sul tavolo è l’ETS per chiedere di mantenere i prezzi o di abbassarli”. Il primo direttore di TTI Algeciras ha dichiarato in un auditorium gremito che “è certo che perderemo competitività e connettività” e la certezza che “se le aziende soffrono, soffriranno anche i lavoratori”.

LA SOGLIA DI EMISSIONI DA PAGARE SULLE ROTTE INTERCONTINENTALI SARÀ ABBASSATA?

Nella stessa ottica, la presidente dell’Autorità Portuale di Las Palmas, Beatriz Calzada, ha assicurato che “la "L'UE ci manda a giocare con entrambe le mani legate." Ha mostrato la sua frustrazione perché la Commissione europea ha respinto la richiesta delle Isole Canarie di non applicare la direttiva nell’arcipelago a causa del suo status di regione ultraperiferica fino all’entrata in vigore del sistema di scambio delle emissioni dell’IMO.



“Quale compagnia di navigazione che decide di delocalizzare ritornerà? L’UE non può punirci in questo modo”

Beatriz Calzada Presidente dell’Autorità Portuale di Las Palmas

“La nostra vita e il nostro lavoro dipendono dal trasbordo internazionale - MSC gestisce un terminal con una capacità di 1,8 milioni di teus nel porto di La Luz-, che ci permette di essere collegati. Un derivato che ci preoccupa molto è la delocalizzazione, perché vedremo come le navi che fanno scalo

nel nostro porto partono per i nostri vicini africani e dovremo recarci in quelle banchine per cercare le nostre merci, il che comporterà un aumento del prezzo dei prodotti. Quale compagnia di navigazione che decide di delocalizzare ritornerà? L'Ue non può punirci in questo modo, mentre gli altri restano liberi”, ha difeso Calzada.

Anche il segretario generale dell'Associazione armatoriale italiana Assarmatori, Alberto Rossi, si è soffermato sulla delocalizzazione: “È una delle maggiori preoccupazioni in Italia. Non vogliamo assolutamente spostare le nostre catene di approvvigionamento in Africa perché è una questione di sicurezza nazionale. Abbiamo infatti contattato le ambasciate di Usa, Cina e India per sapere se le catene di approvvigionamento che transitano attraverso l'Europa da o verso questi Paesi rimarranno nel continente o si sposteranno in Africa”, ha detto Rossi.



“Non vogliamo spostare le filiere in Africa perché è una questione di sicurezza”

Alberto Rossi Segretario Generale di Assarmatori

Inoltre, il rappresentante degli armatori italiani ha avanzato un'alternativa che potrebbe essere accettata da Bruxelles senza modificare l'entrata in vigore del sistema di scambio di CO₂: “La direttiva sostiene che l'armatore dovrà pagare il 50% delle sue emissioni nelle navigazioni tra un porto nell'UE e un altro in un paese terzo. La nostra proposta è quella di abbassare quella soglia, che potrebbe essere del 25% o del 10%, in modo che la macchina dell'ETS non si fermi, un estremo sul quale la Commissione Europea è stata categorica. E non appena verrà lanciato il

programma globale dell'IMO, la soglia verrebbe aumentata automaticamente", ha spiegato.