

> 2

chiesto con convinzione la predisposizione di una soluzione alternativa, ma finora non è stato avviato nessun confronto concreto. Le crociere rappresentano meno del 2% del traffico in Laguna, ma sono il settore tecnologicamente più avanzato e innovativo del comparto marittimo. Anche per questo possono fornire un contributo importante a sviluppare soluzioni che siano contemporaneamente in grado di preservare l'ecosistema lagunare e lo sviluppo economico sostenibile della città. Inoltre, mettere in discussione la permanenza delle crociere a Venezia equivale a mettere in discussione anche l'intera esistenza della portualità veneziana", ha concluso il Direttore di CLIA Italia.

Anche Costa Crociere è intervenuta sulla questione, per bocca del suo SVP & Chief Corporate Officer Roberto Alberti, che in una breve nota ha dichiarato: "Costa Crociere condivide le preoccupazioni sul futuro della crocieristica a Venezia. Siamo sempre stati favorevoli a uno sviluppo del settore che rispettasse le peculiarità di una città unica come Venezia, trovando soluzioni alternative e praticabili per permettere alle compagnie di

continuare a operare e alimentare un ecosistema importante, di cui fanno parte anche tante aziende locali. La situazione che si sta delineando, purtroppo, non sembra andare in questa direzione. Le soluzioni alternative per l'approdo delle navi da crociera che erano state promesse sono ancora lontane dall'essere realizzate. A questo si aggiunge la mancata estensione della concessione a Venezia Terminal Passeggeri, che pone seri dubbi sul futuro della società che gestisce il terminal e gli approdi delle crociere, nonostante gli sforzi fatti dai suoi azionisti negli ultimi anni. Continuando così si rischia di mettere a repentaglio il valore economico e occupazionale che le crociere generano sul territorio. La posta in gioco è alta, perché il territorio di cui parliamo è potenzialmente ben più ampio di Venezia e comprende anche altre città italiane: infatti, da Venezia dipende l'intero bacino crocieristico dell'Adriatico. Per questo auspichiamo che in tempi brevi tutte le parti coinvolte, a cominciare dalle compagnie e dalle autorità locali e nazionali, possano sedersi intorno a un tavolo e trovare una soluzione definitiva".

POLITICA UE

19/03/2024

Dall'Unione Europea l'ultima mazzata allo shipping: in arrivo nuove tasse sui carburanti marittimi

Secondo Rossi (Assarmatori) la revisione della Direttiva ETD manca di una visione d'insieme che tenga conto degli effetti reali che i nuovi carichi fiscali porterebbero sui costi operativi delle navi. A pagare dazio sarebbero anche utenti e imprese

di **Andrea Barbieri Carones**

Nell'Unione Europea la revisione in atto della Direttiva ETD potrebbe prevedere l'inclusione dei carburanti a uso marittimo fra quelli soggetti a tassazione.

Una misura, questa, che definisce il quadro europeo per il carico fiscale dell'energia elettrica e dei prodotti energetici utilizzati per il settore dei trasporti e del riscaldamento.

Con questa revisione, che trova l'opposizione di Assarmatori, si pone ancora una volta il problema della normativa climatica europea che manca di una valutazione d'impatto complessiva degli effetti cumulativi provocati dai diversi provvedimenti. Alberto Rossi, avvocato Partner di Advant NCTM e segretario generale dell'associazione che rappresenta gli armatori italiani, fa il punto della situazione ricordando che la ETD Energy Taxation Directive è l'ultima proposta ancora in discussione tra quelle contenute nel pacchetto "Fit for 55".

La direttiva in oggetto rappresenta la cornice europea entro cui gli stati membri sono liberi di fissare le proprie aliquote



fiscali, fatto salvo il rispetto dei valori minimi.

Ma quanto sta mettendo in campo Bruxelles potrebbe creare dei malumori tra gli addetti ai lavori: se attualmente la ETD prevede esenzioni integrali dal campo di applicazione della norma - tra cui quella per i carburanti impiegati nel settore marino - la revisione proposta dalla Commissione prevederebbe l'inclusione

di tali carburanti tra i prodotti soggetti a tassazione.

La proposta formulata dalla presidenza belga pone infatti una serie di criticità rilevanti, pur prevedendo alcune deroghe per i carburanti impiegati sulle unità navali utilizzate nei collegamenti con e tra le isole di uno stesso paese e un ambito limitato alle tratte intra-europee.

Secondo Assarmatori, la UE non ha > 4

> 3

preso in dovuta considerazione gli effetti che la tassazione dei carburanti avrà sull'aumento dei costi operativi delle navi che operano i servizi di prossimità esclusi dalle deroghe proposte.

“Nella revisione dell’ETD – scrive il legale genovese – si pone peraltro un problema tipico della normativa climatica europea: la mancanza di una valutazione d’impatto complessiva degli effetti cumulativi provocati dai diversi provvedimenti”.

In altre parole: da Bruxelles non è mai stata realizzata un’analisi soddisfacente, scientifica e predittiva del combinato disposto dei regimi ETS, FuelEu Maritime, AFIR e ETD.

Misure economicamente sostenibili, se singolarmente prese, che pongono tuttavia seri problemi al comparto nel loro insieme.

“Riguardo all’ETD – continua Rossi – devono esserne valutati gli effetti in un’ottica d’insieme, considerando anche le conseguenze dell’impiego del CII IMO

sull’operatività delle navi. In secondo luogo, va rilevata l’assenza di valutazione economica degli effetti della misura sulle finanze degli stati”.

Assarmatori sottolinea che la revisione dell’ETD modifica il paradigma della tassazione dei prodotti energetici tout court e porterebbe all’insostenibilità economica di linee che hanno un interesse ‘generale’ e sulle quali lo stato dovrà quindi intervenire economicamente per salvaguardare la fornitura di un servizio strategico.

Per non parlare dei depositi costieri e sulla loro attività di fornitura al settore della navigazione, col rischio di fuga verso il bunkeraggio in paesi extra-Ue.

E last but not least, le norme europee metterebbero a repentaglio - o comunque farebbero diminuire – la convenienza dell’utilizzo delle autostrade del mare. L’aumento dei costi, infatti, rischia di favorire lo spostamento dal trasporto marittimo a quello terrestre, in direzione



Rossi

opposta rispetto a quanto UE e Italia stanno invece investendo da tempo.

Il testo di modifica dell’ETD potrebbe arrivare entro il mese di giugno a meno che gli Stati non si oppongano.

GREEN

20/03/2024

Con l’ETS 3 miliardi di euro di extra-costi per gli armatori nel 2024

Confitarma e Assarmatori hanno inviato agli esperti del CIPOM l’ultima versione del dossier ‘La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo’

L’introduzione del sistema ETS (Emission Trading System) nell’industria marittima comporterà per le compagnie più di 3 miliardi di euro di costi aggiuntivi nel corso del 2024, a livello globale.

Il calcolo è frutto di una ricerca realizzata da RINA, i cui risultati sono stati inseriti nell’ultima versione del documento ‘La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo’, realizzato da Confitarma e Assarmatori insieme a Eni – con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e appunto RINA – e inviato in questi giorni al Comitato di Esperti nominato in seno al CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al Capo di Gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile Riccardo Rigillo.

Il documento – spiegano le due associazioni che rappresentano l’armamento nazionale – definisce un orientamento strategico, a partire dall’analisi dell’evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un’articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull’ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali.



Per quanto riguarda, nello specifico, gli extra-costi connessi al sistema ETS – pari a 3 miliardi di euro – il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell’ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore > 5

> 4

delle quote di CO₂ (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica.

Un elemento questo che rende ancor più rilevante il tema della decarbonizzazione dello shipping e ancor più importante il coinvolgimento delle istituzioni, raccolte in Italia intorno al CIPOM.

“Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile

rimarca ancora una volta la volontà degli armatori – e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell’ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l’impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l’armamento non

può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell’industria di terra per l’individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema regolatorio nazionale, comunitario e internazionale pragmatico, che non fissi obiettivi irrealistici e non funzionali per una vera sostenibilità ambientale”, hanno dichiarato Mario Zanetti, Presidente di Confitarma e Stefano Messina, Presidente di Assarmatori.

TERMINAL OPERATOR

19/03/2024

Ecco come cambia l’assetto azionario di PSA Italy

Il 28% delle quote azionarie è stato acquisito da due fondi di investimento: Fair Market Value Capital Partners e TD Greystone Infrastructure Fund



Fair Market Value Capital Partners, per conto di FMV Industrial Infrastructure Fund I SCSp e TD Asset Management Inc., per conto di TD Greystone Infrastructure Fund (Global Master) SCSp, hanno annunciato, tramite una nota, di aver acquisito congiuntamente una partecipazione del 28% in PSA Italia da PSA International, uno dei principali operatori portuali a livello mondiale.

PSA Italia gestisce tre container terminal nei porti di Genova e di Venezia, i principali punti di accesso al Nord Italia, movimentando un totale di due milioni di TEU nel 2023.

Attraverso il loro investimento in PSA Italia, FMV e TD Greystone Infrastructure Fund continueranno a

sostenere la strategia di crescita di PSA Italia sia nel mercato locale italiano sia nell’espansione tramite servizi intermodali con la Svizzera e la Germania meridionale.

“Questo investimento in PSA Italia è il risultato di un rapporto professionale decennale con PSA. Siamo lieti di collaborare ancora una volta con PSA, un vero leader globale nel settore dei porti e dei container terminal, per investire in questo asset primario. Siamo positivamente colpiti dall’elevata qualità del management e dai dipendenti di PSA Italia. PSA Italia opera un portafoglio di eccellenza tra i container terminal in Italia ed è posizionata strategicamente per fornire servizi di logistica green

alla clientela altamente industrializzata nel Nord Italia e oltre. Guardiamo con fiducia all’opportunità di consolidare il duraturo rapporto che abbiamo sia con PSA che con TDAM, attraverso questo investimento in PSA Italia”, ha spiegato Frederic Michel-Verdier, socio fondatore e amministratore delegato di FMV.

Mentre Jeff Mouland, Direttore generale e responsabile degli investimenti infrastrutturali globali per TDAM ha aggiunto: “TDAM è estremamente lieta di collaborare con PSA e FMV in questa operazione. Il settore portuale è un focus strategico della diversificazione globale del nostro fondo e la possibilità di espandere ulteriormente il nostro portafoglio portuale in Europa rappresenta un’opportunità unica per la nostra strategia. Contiamo di consolidare il nostro investimento in PSA Italia e di espandere la nostra cooperazione in corso a livello globale”.

L’operazione ha ricevuto l’autorizzazione senza prescrizioni da parte del Governo italiano ai fini della normativa Golden Power. Non sono stati condivisi ulteriori dettagli dell’operazione.

FMV e TDAM sono stati assistiti da Santander CIB, Ashurst, Moffatt & Nichol, KPMG, McCarthy Tétrault, Cappelli RCCD e Gallagher.

Fair Market Value Capital Partners è una società di investimento paneuropea che promuove fondi di investimento operanti nei settori dell’energia, delle infrastrutture e dei servizi essenziali, con l’obiettivo di generare rendimenti > 6

Al via “Salpa la tua carriera”, l’iniziativa per avvicinare i giovani al lavoro marittimo

Il primo della serie di incontri tra studenti e aziende, promossi da Assarmatori in collaborazione con GDM, si terrà lunedì 25 marzo a Livorno a bordo della Moby Legacy

Parte da Livorno l’iniziativa “Salpa verso la tua carriera”, promossa da Assarmatori in collaborazione con la società Gente di Mare, per mettere in contatto le aziende con gli studenti, con l’intento di avvicinare le nuove generazioni al lavoro marittimo, in un momento storico in cui il settore lamenta grande carenza di personale e si interroga su come poter tornare a essere attrattivo.

L’evento - che sarà il primo di una serie di incontri che andranno in scena anche in altre città di mare italiane - si svolgerà lunedì prossimo, 25 marzo, a partire dalle 9,30 sui ponti della Moby Legacy, il traghetto più grande del mondo, ormeggiato alla banchina 62 del porto di Livorno. A bordo sono attesi gli studenti di diverse scuole secondarie di secondo grado, fra cui l’Istituto Nautico Cappellini di Livorno, l’Istituto Nautico Fiorillo di Carrara, l’Istituto Tecnico Enrico Fermi di Pistoia, l’Istituto Alberghiero di Rosignano Solvay, l’Istituto Tecnico Galilei di Livorno e l’Istituto Professionale Orlando di Livorno

Commentando la notizia, il Vice Segretario Generale di Assarmatori, Giovanni Consoli, ha dichiarato: “Da ormai molto tempo l’armamento è alle prese con una carenza di personale marittimo che ha assunto connotati

emergenziali, in particolare durante la stagione estiva. Per questo motivo, anche a valle del Decreto Interministeriale dello scorso novembre che ha stanziato importanti risorse economiche per la formazione di nuove professionalità da parte delle compagnie, abbiamo inteso organizzare diversi momenti in cui far incontrare domanda e offerta di lavoro, mettendo in contatto gli studenti con le aziende del trasporto marittimo. Ma non solo. Proprio per dimostrare quanto la carriera in mare possa essere appetibile e vantaggiosa abbiamo previsto dei momenti di incontro non solo con i manager delle compagnie, ma soprattutto con quelle lavoratrici e quei lavoratori che vivono il bordo ogni giorno. L’iniziativa è rivolta principalmente agli studenti, ma è aperta anche a chi è alla ricerca di un nuovo lavoro dopo aver perso il proprio e per questo abbiamo avviato una collaborazione anche con i centri per l’impiego. Decisivo, per la realizzazione di questo progetto, il contributo della Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne”.

M.V.

