

## Anche Confitarma preoccupata per la revisione della direttiva ETD

L'associazione ha lanciato l'allarme, insieme ad Assogasliquidi-Federchimica e UNEM, sulla proposta di eliminazione dell'esenzione fiscale sui carburanti navali

La revisione della Direttiva europea sulla tassazione dei prodotti energetici (ETD) resta in cima alla lista dei pensieri, e delle preoccupazioni, del cluster marittimo tricolore.

Dopo i recenti [inteventi pubblici di Assarmatori](#), infatti, anche Confitarma – alla vigilia del prossimo Consiglio ECOFIN dei Ministri delle Finanze – si è espressa sul tema e, insieme alle associazioni Assogasliquidi-Federchimica e UNEM (Unione Energie per la Mobilità; la ex-Unione Petroliera; ndr), ha ribadito le forti preoccupazioni sulle discussioni in corso in merito alla possibile eliminazione dell'esenzione fiscale sui carburanti per il trasporto marittimo, contenuta nella proposta avanzata dalla Commissione sulla revisione della nell'ambito del Pacchetto 'Fit for 55'.

I Presidenti delle 3 associazioni – rispettivamente Mario Zanetti, Andrea Arzà e Gianni Murano – nell'esprimere il ringraziamento e l'apprezzamento per la posizione contraria assunta dal Governo italiano ([così come fatto anche da Assarmatori](#)) sul testo di compromesso, avanzato dalla Presidenza belga del Consiglio UE e ritenuto insoddisfacente, hanno voluto ribadire l'importanza del mantenimento dell'esenzione fiscale sulle attività di rifornimento carburanti ad un settore riconosciuto strategico, peraltro già



pesantemente penalizzato dalla recente entrata in vigore della disciplina ETS.

“Non possiamo permetterci di mettere ulteriormente a rischio risorse utili agli investimenti delle imprese nella ricerca sui nuovi combustibili, fondamentali per rispondere all'ambiziosa sfida della decarbonizzazione, adottando misure penalizzanti per l'economia, la sicurezza energetica e, indirettamente, per la stessa tutela dell'ambiente” hanno detto Zanetti, Arzà e Murano.

## Demolizioni navali ai minimi degli ultimi 20 anni

Secondo BIMCO allungamento delle rotte e orderbook contenuto stanno contribuendo alla permanenza sul mercato delle unità più datate

La domanda di trasporto marittimo è solida, gli orderbook di tanker e bulker sono mediamente contenuti e quindi le navi più datate hanno convenienza a restare sul mercato. Motivo per cui le demolizioni si attestano attualmente ad un livello particolarmente basso, come non si vedeva da due decenni.

“Negli ultimi 8 trimestri, lo ship recycling di rinfusiere, cisterne e portacontenitori è sceso al livello più basso degli ultimi 20 anni. Una combinazione di domanda elevata a seguito di una serie di shock di mercato e di un portafoglio ordini basso stanno mantenendo le unità più vecchie sul mercato per un periodo di tempo maggiore di quello > 4



# Le associazioni di settore chiedono alla politica una visione strategica

Durante un convegno organizzato a Genova da Calenda (Azione), Confitarma, Assarmatori e Assiterminal ribadiscono la necessità di superare i localismi nella gestione dei sistemi portuali

**Genova** - L'occasione è la presenza a Genova di Carlo Calenda – leader di Azione – per aprire la campagna elettorale delle elezioni europee, il contesto quello di un convegno organizzato dallo stesso partito e intitolato ‘La logistica del Nord Ovest al servizio delle filiere produttive e del turismo’, il messaggio lanciato da alcune delle principali associazioni del cluster marittimo-portuale ben chiaro: lo shipping deve tornare al centro dalle politiche di sviluppo dell'Italia.

“Di mare si parla poco, ma ora le crisi geopolitiche, come già nel recente passato aveva fatto la pandemia, stanno nuovamente evidenziando in modo plastico il ruolo fondamentale dei trasporti marittimi per l'economia nazionale” ha detto Luca Sisto, Direttore Generale di Confitarma. “È compito e responsabilità della politica riportare lo shipping e le sue competenze al centro del dibattito, e dell'azione di governo”.

Il Direttore di Confitarma ha poi ricordato che “non è possibile parlare di porti senza parlare di navi. Gli armatori sono i principali utenti delle banchine, ed è assurdo che non siano più rappresentati negli organismi di governance delle Autorità di Sistema Portuale. Si tratta di un vero e proprio errore concettuale, che andrebbe sanato”.

Parlando poi del ruolo dei porti per lo sviluppo dell'economia nazionale, Sisto ha ricordato che un sistema poco competitivo può causare danni rilevanti: “Oggi la distanza economica tra Rotterdam e Milano è più breve di quella che intercorre tra il capoluogo lombardo e Genova, ed è per questo che una quota rilevante delle merci dirette in Nord Italia passa per l'Olanda. Ma così, a causa dello sdoganamento di quelle merci in un altro Paesi, le casse dello Stato perdono 70 miliardi di euro all'anno”.

Il principale problema, secondo il Presidente di Assiterminal Luca Becce, è che “i nostri porti non sono adeguatamente collegati ai loro mercati di riferimento”. E non lo sono perché mancano le infrastrutture, ma anche perché gli organi di



Sisto

governance rispondono spesso a logiche localistiche, e non sono in grado di prevedere e reagire con la sufficienza prontezza alle dinamiche del commercio globale”.

Per argomentare il suo pensiero Becce, considerata anche la location genovese, ha utilizzato come esempio lo scalo della Lanterna: “È evidente che la nuova diga sia necessaria, su questo non discutiamo. Ma non dobbiamo dimenticare che Genova è da sempre un porto multipurpose, e tale deve restare. E questo anche in ragione dell'evoluzione che sta caratterizzando il sistema economico globale, con fenomeni di nearshoring e accorciamento delle catene logistiche che privilegeranno nel prossimo futuro i traffici ro-ro, i quali peraltro generando un'occupazione decisamente maggiore rispetto ai container”.

Ed è proprio per poter sfruttare queste dinamiche che, secondo Becce, la governance dei porti deve mantenere uno sguardo ampio e superare i localismi di cui troppo spesso è prigioniera: “A questo proposito, siamo interdetti e anche preoccupati dell'approccio che si sta adottando in relazione ai PRP. I piani, pur tenendo in considerazione, ovviamente, il rapporto tra banchine e città, devono rispondere a logiche economiche e indirizzare gli investimenti alla luce delle evoluzioni del mercato, e non sulla base delle pressioni politiche locali”.

Ed è proprio analizzando il mercato che il Presidente di Assarmatori Stefano Messina ha elencato una serie di tendenze in atto da tempo: “Le aziende del settore diminuiscono di numero per effetto di un fenomeno di concentrazione, certo non nuovo ma sempre più evidente. Lo shipping richiede investimenti, materiali e immateriali, sempre più ingenti, che le piccole realtà non possono sostenere. Così assistiamo a fusioni ed acquisizioni, che rendono manifesta anche un'altra tendenza, quella dell'integrazione – verticale ma non solo – dei diversi servizi logistici e di trasporto nell'ambito di un'unica offerta”.



Calenda