

Ora l'Ue green uccide anche la flotta italiana

Denuncia choc dell'assemblea di Assarmatori: l'applicazione della tassazione ETS demolisce la competitività delle navi e dei porti italiani



di [Bruno Dardani](#) 2 Luglio 2025, 10:00

1.7k Visualizzazioni [9 commenti](#)



Ascolta l'articolo

00:00/00:00

Bingo. Dopo l'industria automobilistica l'Unione europea e la sua politica green si prepara a celebrare un altro successo: quello di annientare la flotta mercantile, i collegamenti delle navi traghetto e, come ciliegina, su una torta di follia ideologica il porto di **Gioia Tauro**, che sta per essere sacrificato sull'altare dell'ambientalismo senza se e senza ma e che già sta subendo una emigrazione di traffico del colosso **MSC verso il porto marocchino di Nador**, lontano dalle follie verdi di **Von der Leyen** e compagni.

La denuncia è arrivata questa mattina dalla assemblea di **Assarmatori**, in cui il presidente **Stefano Messina** ha presentato un vero e proprio cahier de doléances sintetizzabile in tre punti :

- Con il sistema ETS l'Unione europea ha lanciato ormai da tempo la sua crociata per punire e penalizzare le emissioni di CO2 dai fumaioli delle navi. Una tassa e un sistema di acquisto obbligato di quote da parte degli armatori per far confluire nelle casse della Ue un fiume di soldi – si diceva – destinati a finanziare l'innovazione tecnologica, il rinnovamento della flotta, i carburanti alternativi. Tutte balle. Meno del 10% di questo gestito torna verso il mare; resta invece nelle casse comunitarie per essere utilizzate al fine di colmare buchi di bilancio. Niente Tassa di scopo quindi, ma una sfolgorante Tassa di scopa, nel senso di un sistema di penalizzazione dell'industria armatoriale destinato a scopare via, come sta già accadendo, il residuo di competitività delle flotte europee e ovviamente quella italiana. Al punto che Assarmatori chiede al governo di intervenire a sostegno

della flotta di oltre **180 traghetti che ormai è in gran parte invecchiata oltre i 40 anni**, costa quindi cara, inquina e non è più efficiente. Intervento di sostegno indispensabile per navi che vengono ammortizzate anche in questo caso in 40 anni e che non possono essere finanziate solo con fondi privati. Per intanto la flotta italiana ha già perso quest'anno il 15% del suo tonnello a vantaggio non di registri in cui non si pagano tasse, ma di bandiere che garantiscono efficienza e assenza di burocrazia.

Navi e containers dirottati verso le coste del Nord Africa

- L'ETS che incombe sulle navi che scalano porti italiani incombe anche sui porti di transhipment di container. E qui la mannaia dell'ambientalismo ideologico incombe anche sul principale porto mediterraneo nel quale si effettua il trasbordo dei container destinati a tutti i maggiori porti del bacino Mediterraneo. I bombardieri green della Ue si preparano a affondare Gioia Tauro, nel quale MSC concentra il suo traffico Mediterraneo e che oggi si prepara a spostare gran parte del suo traffico verso il Marocco, nel porto di Nador, seguendo l'esempio di Maersk (che ha spostato la sua flotta a Tangeri mentre la francese si è già mossa verso Malta, che dei diktat di una lontana Bruxelles si disinteressa.
- “È mai possibile – è stata la provocazione di Messina – che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extra comunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? È forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di una anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione”.

Un panorama devastato e devastante per un Paese che – come sottolineato dalla Presidente del Consiglio, **Giorgia Meloni**, intervenuta in collegamento da Palazzo Chigi – “punta tutto sulla marittimità e sulla centralità del Mediterraneo”, Obiettivi ambiziosi e perseguiti anche dal Cipom del ministero del mare, presieduto da Nello Musumeci. Obiettivi che però cozzano con deleteri esempi – come ricordato dal presidente Messina – esempi di sottogoverno. Il primo relativo al tentativo di sovrapposizione di competenze in materia portuale, attuato dall'Autorità di regolazione dei trasporti che ha avviato un tentativo di appropriazione delle competenze delle Autorità di sistema portuale. E il secondo esempio riguarda proprio queste Autorità di sistema portuale, i cui Presidenti – in controtendenza rispetto a quanto sta “drammaticamente” accadendo – “devono essere selezionati, secondo le loro competenze, per altro come sancito dalla legge. E poi spetterà ai presidenti nominare i segretari generali delle loro Autorità portuali”.