

UNIPORT teme che l'UE non intenda modificare l'ETS, mentre Assarmatori raccoglie a Bruxelles disponibilità in tal senso

Se ciò corrisponde al vero - spiega Legora de Feo - è un balzo indietro rispetto agli obiettivi di sviluppo sostenibile e non coglie il valore strategico del trasporto marittimo e della logistica

Roma

9 novembre 2023



inforMARE - Il 27 ottobre sulla “Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea” è stato pubblicato il regolamento di esecuzione della Commissione Europea che identifica i porti container extraeuropei che operano prevalentemente attività di transhipment, scali di trasbordo di container limitrofi che, con l'obiettivo di non penalizzare i porti europei di transhipment a seguito dell'inclusione dal prossimo primo gennaio del trasporto marittimo nel sistema EU ETS per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione Europea, il regolamento esclude dalla definizione di “porto di scalo”. Si tratta del porto egiziano di Port Said East e del porto marocchino di Tanger Med (*inforMARE* del [27 ottobre](#) 2023).

Prima e dopo il 27 ottobre, precedentemente con l'invio di propri contributi in risposta alla consultazione in merito avviata dalla Commissione Europea (*inforMARE* del [28 settembre](#) 2023), poi con ripetute sollecitazioni ad esponenti politici nazionali ed europei, diverse organizzazioni europee del settore marittimo, logistico e portuali hanno evidenziato che includere questi soli due porti nell'ambito di applicazione delle norme europee non avrebbe risolto il problema della diminuzione di competitività di porti di transhipment dell'UE.

Da qui le richieste di modifiche o di correttivi rivolte alle istituzioni europee che, sinora, dalle poche dichiarazioni giunte da Bruxelles, sembrano esclusivamente disposte ad ampliare, se necessario e verificato, l'elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi, che ad ora include solo Tanger Med e Port Said East, piuttosto che - come suggerito nella sua risposta nell'ambito della consultazione dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Meridionale e Ionio che gestisce il porto italiano di transhipment di Gioia Tauro - estendere a Gioia Tauro e ad altri analoghi porti europei il regime applicato al porto marocchino e a quello egiziano.

Sinora da Bruxelles sono giunte solo generiche rassicurazioni come quella della vice presidente del Parlamento europeo, Pina Picierno, che ieri ha incontrato una rappresentanza dell'associazione armatoriale Assarmatori, secondo la quale la Commissione UE ha avviato un confronto sugli effetti sui porti europei dell'implementazione della direttiva che include il trasporto marittimo nell'EU ETS. Sulla stampa si rincorrono prese di posizione di vari politici che interpretano la flebile voce di Bruxelles nel senso dato dalla Picierno o con significato diametralmente opposto. Tra queste ultime sembra porsi l'interpretazione data dalla "Gazzetta del Sud" alla risposta avuta da un portavoce della Commissione Europea sull'ipotesi che ci siano in vista provvedimenti in deroga per lo scalo portuale calabrese, che ha indotto il quotidiano a titolare oggi "L'Ue: nessuna deroga per il porto di Gioia Tauro", interpretando così la risposta ottenuta, a dire il vero assai generica e per nulla specifica, come un "no" a qualsiasi ipotesi di variazione di norme e regolamenti.

A tale interpretazione del giornale di Messina si rifà probabilmente lo sconcerto espresso oggi da Pasquale Legora de Feo, presidente di UNIPORT, l'Unione Nazionale Imprese Portuali che rappresenta la grande maggioranza dei terminal portuali italiani operanti nel segmento dei contenitori, associazione che lo scorso 15 settembre aveva inviato alla Commissione Europea il proprio contributo alla consultazione proponendo di «escludere dalla definizione di "porto di scalo" anche i porti situati in Europa a rischio di rilocalizzazioni delle attività di trasbordo, consentendo così di conseguire la parità di trattamento con i traffici che scelgono porti africani, minimizzando i rischi di diversione sia dei traffici con destinazione finale in Europa (rotte extra-UE/UE) sia dei traffici intercontinentali (extra-UE/extra-UE) che attualmente fanno scalo in hub UE di transhipment», e proponendo inoltre di «avviare il processo di riesame del funzionamento della direttiva sull'ETS relativamente al trasporto marittimo al fine di prevenire comportamenti elusivi, improduttivi dei benefici ambientali attesi e dannosi per la portualità e gli operatori portuali italiani e dell'UE in genere». Questo al fine di salvaguardare la competitività dei porti mediterranei dell'Unione Europea, tra cui lo scalo di Gioia Tauro il cui container terminal è gestito dalla Medcenter Container Terminal (MCT), società associata ad UNIPORT.

«Una dichiarazione sconcertante - ha denunciato Legora de Feo - che, se corrisponde all'effettivo intendimento dell'UE rappresenterebbe un balzo indietro rispetto agli obiettivi di sviluppo sostenibile e l'incapacità di cogliere il valore strategico del trasporto marittimo e della logistica per lo sviluppo dell'Europa e

ancor più dell'Italia, del Mezzogiorno e di una Regione, la Calabria, che sul suo più grande porto (Gioia Tauro) può far leva per la crescita economica ed occupazionale». «Una misura che, spostando il traffico di trasbordo interamente verso porti del nord Africa - ha aggiunto il presidente di UNIPORT - deprimerà anche i volumi dei traffici aventi l'Italia e l'Europa come destinazione finale, non apporterà alcun beneficio ambientale nell'area mediterranea, ma avrà come effetto una perdita di traffici e di occupazione. Per Gioia Tauro - ha ricordato Legora de Feo - il solo traffico di trasbordo proveniente da porti extra UE trasbordato in destinazione anch'essa extra UE rappresenta oltre il 40% dei containers gestiti. La misura ETS inciderebbe anche sugli altri segmenti di traffico depotenziando la propensione all'investimento delle imprese, mettendo in dubbio la possibilità di ammortizzare i rilevanti investimenti fin qui fatti e gli equilibri delle stesse imprese, generando impatti sui livelli dell'occupazione. Ad oggi - ha sottolineato il presidente di UNIPORT - il terminal container di Gioia è la maggiore realtà occupazionale della Regione Calabria: circa 1.800 unità di lavoro dirette e oltre 3.500 nell'indotto. L'Italia può permettersi il rischio di gettare sul lastrico la gran parte di tante famiglie che nelle attività portuali hanno l'unica fonte di reddito?».

«Chiediamo a tutte le forze politiche rappresentate a Bruxelles ma anche all'intero mondo della logistica italiano - ha proseguito Legora de Feo - di attivarsi immediatamente, anche in sinergia con gli altri Stati dell'UE (Spagna, Grecia, Portogallo) che più di ogni altro rischiano di pagare una misura irragionevole perché non attentamente e compiutamente meditata nelle modalità e tempistiche di applicazione e non condivisa con gli Stati extra UE del Mediterraneo, di attivarsi affinché si trovino subito le necessarie ed opportune misure intese a garantire le condizioni di equilibrio concorrenziale alle imprese italiane e, in particolare al governo evidenziamo come questo problema costituisce una priorità dell'intero sistema logistico. Le imprese terminalistiche e gli operatori dei nostri porti - ha concluso il presidente di UNIPORT - non sono insensibili alla tutela dell'ambiente. Tutt'altro; i fenomeni meteorologici estremi che sempre più ci affliggono in conseguenza dell'inquinamento costituiscono un problema importante anche per le nostre imprese, forse più di altre in quanto operanti al limite tra terra e mare, ma siamo anche convinti che se non affrontiamo le emergenze certamente con urgenza ma secondo il principio della sostenibilità, ovvero dell'equilibrio tra tutela bilanciata dell'ambiente e dello sviluppo economico e sociale rischiamo di fare danni ancora più grandi».

Intanto Assarmatori ha reso noti gli esiti della propria missione di tre giorni a Bruxelles incentrata principalmente sulla riunione congiunta tra l'associazione armatoriale, la Rappresentanza Permanente d'Italia presso la UE e la Commissione Europea al fine di affrontare le problematiche del trasporto marittimo e della portualità nazionali ed europee, a partire dalle possibili vie per rimediare alle criticità della direttiva ETS. L'associazione ha specificato che il proprio segretario generale Alberto Rossi, assieme al responsabile della sede di Assarmatori a Bruxelles, Dario Bazargan, ha presentato alle istituzioni europee le proposte del cluster marittimo nazionale per salvaguardare i traffici, gli investimenti negli hub continentali, in linea con la lettera inviata di recente da sette Stati membri dell'Unione ai vertici della Commissione. Salvaguardia dei traffici di transhipment - ha spiegato Assarmatori illustrando i temi affrontati - ma anche Marebonus Europeo per scongiurare il back modal shift e rinnovo delle flotte con i fondi generati dal regime ETS tra i temi discussi.

«Abbiamo avviato con la Commissione Europea - ha reso noto Rossi - un percorso congiunto di confronto franco e costruttivo volto all'analisi delle criticità dell'attuazione del regime ETS e all'individuazione delle soluzioni più efficaci per tutelare i traffici nei porti europei. Abbiamo dato massima disponibilità per supportare con dati concreti, come abbiamo sempre fatto, il lavoro di valutazione degli impatti dell'ETS che la Commissione deve compiere ai sensi delle clausole di monitoraggio e revisione previste dalla stessa direttiva. Valutazione che - ha precisato Rossi confermando l'intenzione di Bruxelles di valutare a breve l'introduzione di correttivi - siamo lieti la Commissione abbia deciso di accelerare rispetto alle tempistiche iniziali previste, e all'interno della quale si inserisce il nostro incontro».

Riferendosi alla proposta del Marebonus Europeo, il segretario generale di Assarmatori ha specificato che «sempre ieri, inoltre, in occasione della pubblicazione della proposta di revisione della direttiva sul trasporto combinato (*inforMARE* del [7 novembre](#) 2023, *ndr*), abbiamo proposto una forma di incentivo coordinato a livello europeo per il modal shift, su cui l'associazione lavora da anni, ricordando gli impatti avversi delle norme ETS sulle Autostrade del Mare. A tale riguardo, notiamo che le preoccupazioni e proposte di moratoria esposte da tempo dalla nostra associazione hanno ricevuto finalmente, sebbene purtroppo tardivamente, pieno sostegno anche dallo European Short Sea Network in un comunicato stampa da questa pubblicato durante la nostra mission a Bruxelles. Abbiamo infine riscontrato - ha concluso Rossi - la consueta massima attenzione della nostra Rappresentanza italiana a Bruxelles e quella da parte

della Commissione sulle criticità del Decreto Rinnovo flotte determinate dagli stringenti criteri dettati dalle regole UE sugli aiuti di stato per la transizione ecologica, ribadendo la necessità di una loro revisione». (41)