

All'Osservatorio sulla portualità di Shipmag tutti contro gli Ets

26 Novembre 2025 – Monica Zunino



Rixi: "O si tolgono nei prossimi sei anni o diventano come il metadone". Grimaldi: "L'Europa avrebbe dovuto premiare e sollevare da oneri fiscali chi investe in nuovi carburanti e tecnologie sostenibili". Gli interventi di Romeo, D'Agostino, Gariglio e Merlo

Roma – Il tema degli Ets centro del dibattito della quinta edizione dell'Osservatorio sulla portualità di Shipmag dal titolo "Geologista, nuove rotte per nuovi mercati". Il sistema europeo di scambio di quote di emissione applicato al trasporto marittimo, mette tutti d'accordo sul dichiarare che si tratta di un provvedimento dannoso per l'economia, per l'Europa, che una tassazione frammentaria e non globale comprometta la competitività delle flotte e dei porti europei.

Il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, di ritorno da Londra, dall'assemblea dell'Imo spiega la battaglia che sta sostenendo l'Italia contro gli Ets, per evitare che la transizione ecologica si trasformi in ostacolo al commercio globale. E attacca: "L'Ets o si toglie nei prossimi sei mesi o diventa come il metadone". **Emanuele Grimaldi amministratore delegato di Grimaldi Group rilancia:** "Quello che avrebbe dovuto fare l'Europa era premiare e sollevare da oneri fiscali chi investe in nuovi carburanti e in tutte le tecnologie nuove".



“La decarbonizzazione è una giusta ambizione che dobbiamo avere a livello globale – dice Grimaldi – e l’Europa, con tutti i Paesi che ne fanno parte, potrebbe essere sicuramente un protagonista che può spingere a trovare una soluzione globale. Credo che invece queste soluzioni frammentarie non servano a nulla. Inoltre l’Ets riguarda il 7% delle emissioni mondiali marittime che sono solo il 2% delle emissioni totali, quindi non risolve i problemi della terra, mentre rende meno competitivo il comparto dei porti e dello shipping europeo e crea anche un problema terribile per le isole, a dispetto della continuità territoriale”. Stona poi che si applichi l’Ets al settore marittimo, sottolinea, mentre “non esiste sul trasporto terrestre, dove è stata protratta al 2028. Quindi auspico che l’Europa possa ripensarci”. L’Ets pesa sui conti di Grimaldi per 200 milioni di euro che nel 2026, quando la quota passerà al 100% diventeranno 300 milioni, se non ci sarà uno stop.

Il convegno, aperto dall’**editore di Shipmag Franco Mariani** e dai saluti del **contrammiraglio Francesco Cimmino**, con le relazioni di **Alessandro Panaro, responsabile maritime & energy del centro studi Srm** e di **Roberto Ferrari, amministratore delegato di Psa Italy**, presenti in sala rappresentanti delle ambasciate di Belgio, Repubblica Ceca, Iran e una rappresentanza commerciale russa, ha visto gli interventi di **Zeno D’Agostino, presidente di Technital**, **Davide Gariglio, presidente dell’Adsp del Mar Tirreno settentrionale**, **Emanuele Grimaldi**, **Luigi Merlo responsabile rapporti istituzionali per l’Italia del gruppo Msc**, **Vincenzo Romeo ceo di Nova Marine carriers** e **vicepresidente di Assarmatori**, con Rixi a chiudere i lavori.

Critico con gli Ets anche Romeo. “Non solo si sono allungate le filiere, il mercato cambia, ma abbiamo appesantito un costo della logistica aumentando i costi per gli armatori che fisicamente non possono sostenere queste nuove extra tasse e c’è stato un aumento dei noli dovuto all’aumento dei costi che alla fine ricade sull’utente finale” dice. Ma il nodo è in questo “non giochiamo tutti con le stesse regole” sottolinea Romeo.

Tutto questo dentro uno scenario internazionale dominato dall’incertezza, con guerre, dazi e sommovimenti politici.

Gariglio sottolinea l’importanza del mercato Usa per il porto di Livorno, e l’impatto sulle esportazioni toscane dei dazi Usa. “Ovviamente le imprese reagiranno e cercheranno nuovi mercati – dice – e sicuramente saranno gli armatori, in collegamento con le imprese, ad aprire nuovi mercati e a favorire questa apertura”. “Credo però – aggiunge – che un ruolo importante tocchi al pubblico, lo debba fare il governo e le autorità di sistema portuale. Ma come Adsp siamo una piccola cosa nel mondo ed è necessario l’intervento del sistema paese”.

Per Zeno D’Agostino, passato da poco dal ruolo di gestore di porti a quello di chi li progetta “siamo entrati in una nuova era di instabilità complessiva”. E anche per questo ha un senso anche il fervore nella costruzione di nuove infrastrutture in tutti i Paesi. “Ognuno si ritaglia la possibilità di essere parte di un corridoio complessivo con una ridondanza di infrastrutture necessarie per permettere alle merci di muoversi in momenti di crisi”.

“Trump ha messo al centro della sua azione politica le politiche del mare in una nazione che non ha mai avuto una politica del mare – **argomenta Luigi Merlo** –, si è accorto che per governare il mondo se ne deve occupare. Quindi se prima avevamo una Cina molto attenta, dinamica e aggressiva sulle politiche del mare, ora abbiamo anche gli Stati Uniti: non solo i dazi, ma anche il canale di Panama, tentare di cambiare il nome del Golfo del Messico. Quindi abbiamo due blocchi che si scontrano e paradossalmente l’Europa che ha un vantaggio competitivo (cinque dei sei principali armatori al mondo sono in Europa) invece di tutelare questo asset lo penalizza con gli Ets”.

