

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Allarme di D'Agostino (Espo): “Vettori marittimi stanno preparando l'uscita dal sistema Ets dell'Ue”

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 20th, 2023

L'effetto che l'entrata in vigore dell'estensione al settore dello shipping del meccanismo Ets (il sistema di tassazione delle emissioni promosso lo scorso maggio da una direttiva della Commissione Europea) potrebbe avere sui porti europei non preoccupa solo gli scali italiani, già intervenuti sulla materia al seguito della levata di scudi di Gioia Tauro, fra i più minacciati in quanto dedito al transhipment.

La norma, infatti, prevede l'imposizione di una tassazione delle emissioni di una nave calcolata considerando (anche) le miglia percorse dall'ultimo scalo, al 100% se la tratta è intraeuropea, al 50% se porto di partenza o destino sono extra-Ue. Uno schema che rischia di essere ferale per il transhipment, tanto che la direttiva prevede la seguente mitigazione: i porti di transhipment (più del 65% del movimento container complessivo deve essere in transito) extra-Ue, posti entro una certa distanza dalle coste europee, non sono considerati scali, cosicché la tassazione sarà applicata sulla tratta iniziata nel precedente porto di scalo.

Una “soluzione parziale”, però, secondo Espo. In una nota l'associazione delle autorità portuali europee ha fatto sapere di “concordare pienamente con l'identificazione di Tanger Med e Port Said Est come principali porti di trasbordo vicini. Tuttavia, ciò non sarà sufficiente a garantire che l'evasione non abbia luogo. Mentre solo pochi porti limitrofi raggiungono le soglie di volume di trasbordo molto elevate previste dalla legislazione (65%), molti porti e terminali in tutta Europa hanno e/o stanno aumentando la capacità di trasbordo. La Commissione non dovrebbe quindi limitarsi a considerare i volumi attuali, ma anche la capacità di trasbordo nei diversi porti limitrofi all'Ue”.

Espo, sottolinea inoltre, che anche Tanger Med e Port Said resteranno più competitivi, dato che la tratta verso uno scalo europeo sarà tassata al 50%, mentre da un porto come Gioia Tauro o Marsaxlokk al 100%.

“Vediamo un vero e proprio aumento degli investimenti in capacità aggiuntiva di Teu nei porti e nei nuovi terminali dei Paesi vicini, compresi gli investimenti realizzati dalle principali compagnie di navigazione in questi porti, e sentiamo anche parlare dei primi spostamenti fuori dall'Europa. Ciò rafforza l'idea che le compagnie di navigazione, ove necessario, stiano preparando la loro uscita dal sistema Ets marittimo dell'Ue. Riconosciamo l'importanza della direttiva EU Ets e ne

sosteniamo l’obiettivo, ma continuiamo a deplorare che questo quadro legislativo svantaggi i porti dell’Ue rispetto a quelli extra-Ue, senza i benefici attesi in termini di riduzione delle emissioni” ha sottolineato Zeno D’Agostino, presidente dell’Espo.

Gli effetti perversi di una normativa volta alla riduzione delle emissioni non finiscono qui. Basti pensare ai cosiddetti scali di triangolazione. Per restare al porto presieduto proprio da Zeno D’Agostino, ovvero Trieste, se si considera la toccata a Bari inserita da Dfds nei servizi provenienti dalla Turchia e diretto in Nord Adriatico. Se confermata, l’armatore pagherà il 50% della tratta fino a Bari e il 100% del segmento Bari-Trieste. Per l’armatore potrebbe essere conveniente rinunciare allo scalo intermedio e pagare solo il 50% dell’intero viaggio, cosicché la merce proveniente dalla Turchia e destinata al Meridione finirebbe per sbarcare a Trieste e raggiungere su gomma la destinazione, con un incremento finale delle emissioni emesse oggi.

“Affinché l’Ets marittimo dell’Ue sia un successo, la Commissione europea deve assicurarsi che l’attuazione dell’Ets salvaguardi la competitività dei porti europei ed eviti la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e delle attività nei porti vicini all’Ue. Per i porti europei, il monitoraggio dovrebbe avvenire già prima della data di applicazione, in quanto i movimenti di deviazione e di evasione sono già in preparazione o stanno avvenendo ora. Inoltre, il monitoraggio dovrebbe avvenire in modo continuo, non solo con un rapporto ogni due anni. Bisogna rendersi conto che, una volta che l’evasione è consolidata e le rotte commerciali sono cambiate, sarà molto difficile invertire gli sviluppi negativi” ha concluso Isabelle Ryckbost, segretario generale dell’Espo, auspicando “un dialogo aperto, continuo e costruttivo con la Commissione che consenta di tracciare una mappa degli impatti negativi e di segnalare l’evasione in una fase molto precoce, al fine di ottenere un Ets che realizzi le ambizioni per cui è stato progettato”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, September 20th, 2023 at 10:30 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.