

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sull'Ets consultazione chiusa sui porti di scalo e due proposte emerse. Governo italiano non pervenuto

Nicola Capuzzo · Friday, September 29th, 2023

Come era prevedibile “l’allarme Ets” (Emission Trading System) è suonato nelle principali ‘cancellerie portuali’ del Mediterraneo, ma non a Roma.

Nei giorni scorsi la Commissione Europea ha reso nota la chiusura della consultazione avviata ad agosto sul tema ‘porti di scalo’ nell’ambito della regolamentazione sulla tassazione delle emissioni delle navi che entrerà in vigore a gennaio (con un percorso a tappe che si completerà nei prossimi anni).

La norma prevede che la tassazione imposta alle navi per ogni toccata in scali europei dipenda, oltre che dalla tecnologia propulsiva utilizzata, dalla rotta seguita. Le tratte fra un porto europeo ed uno extraeuropeo saranno però tassate solo al 50%. Per ovviare al problema che ciò creerebbe ai porti di transhipment europei (in particolare mediterranei, ma si pensi anche alla concorrenza delle coste britanniche) si è previsto di escludere dal novero dei porti di scalo (quelli cioè considerati per calcolare la tratta) quelli extra-Ue entro le 300 miglia e con un traffico container in transhipment superiore al 65%: Port Said e Tangeri.

Soluzione men che parziale, dato che comunque una nave che sceglierà Port Said rispetto a Gioia Tauro sarà meno tassata a parità di destinazione europea (il 50% della tratta Far East – Porto di destino, contro il 50% della tratta Far East – Gioia Tauro + il 100% della tratta Gioia – destino) e ancor più avvantaggiata se dopo la toccata in transhipment scalerà fuori dall’Ue (50% della tratta Far East – GioiaTauro + 50% della Gioia Tauro – destino vs 0).

Comprensibile, quindi, la levata di scudi, che ha portato 36 soggetti a segnalare criticità e proporre soluzioni alla Commissione. Due le tipologie di approccio: una propone di estendere ai porti di transhipment europei lo status di Tangeri e Port Said, l’altra, preoccupata di come la concorrenza possa venire anche da altri porti e che altri porti possano velocemente mettersi in grado attrarre il transhipment in fuga dall’Ue, suggerisce di ampliare la lista di scali extraeuropei da equiparare al regime di Tangeri e Port Said.

Nessuno, nemmeno fra gli organismi pubblici, ha proposto ciò che, in modo più semplice, senza pericoli di continui spostamenti dei servizi e, a differenza delle altre soluzioni, senza rinunciare a gettito, risolverebbe almeno una consistente parte del problema (resterebbe quello delle singole

toccate fra due porti extra-Ue) e che sarebbe coerente con la ratio della norma: ovvero tassare tutto come fosse traffico intraeuropeo (cioè considerando il 100% della rotta), quale che siano tipologia merceologica e partenza/destinazione.

Protagonista del primo filone il gruppo Msc, che ha presentato osservazioni sotto diversi cappelli: casa madre, Terminal Normandie di Le Havre, terminal Mct di Gioia Tauro, conglomerato terminalistico Til, terminal Vlc (Valencia), oltre all'associazione armatoriale Assarmatori sostenuta dal gruppo ginevrino.

Fra i principali esponenti del secondo l'associazione delle autorità portuali europee Espo, con una lista di porti che già andrebbero esclusi da quelli di scalo: Tekirdag Asyaport in Turchia e Abu Qir, Egitto; e una di porti che andrebbero monitorati in tal senso: Sokhna, Damietta, Alessandria in Egitto, Nador West Med in Marocco, Rades in Tunisia, Algeri e Cherchell in Algeria, Beirut in Libano, Haifa, Ashdod in Israele, Ambarli, Kocaeli, Aliaga e Mersin in Turchia.

Sulla stessa linea i governi spagnolo, intervenuto con Puertos de l'Estado (l'organo ministeriale di gestione della politica portuale) e con la Direzione generale della Marina Mercantile (cui si sono aggiunte diverse autorità portuali e sigle associative), e maltese (intervento del Ministero degli affari europei, numerose anche in questo caso le sigle associative intervenute).

Nessun segno di vita da quello italiano. Da Roma interventi solo di Assoporti e Federagenti, cui s'è aggiunta l'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro, tutti schierati con la linea Msc. Da segnalare fra gli operatori privati gli interventi dei terminal di Psa Sines (Portogallo) e Malta Freeport (facente capo a Cma Cgm) e fra le associazioni quelli di Feport e Clecat. Silente anche la Grecia, sia a livello governativo che privato, malgrado l'importanza del tema per il Pireo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, September 29th, 2023 at 5:06 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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