



Comunicato stampa

IL SISTEMA CAMERALE CALABRESE SI UNISCE ALL'ALLARME SULLE POSSIBILI CONSEGUENZE DELLA NUOVA DIRETTIVA EUROPEA SULLA CARBON TAX SUL FUTURO DEL PORTO DI GIOIA TAURO

Lamezia Terme, 16/10/2023 – Il sistema camerale calabrese, dando voce all'economia della regione, si unisce all'allarme lanciato dalla politica e dal mondo associativo sulle possibili conseguenze della nuova direttiva europea sulla carbon tax sul futuro del porto di Gioia Tauro.

Entro fine 2023, ciascuno stato europeo dovrà recepire la direttiva europea ETS (Emission Trading System) che prevede l'ingresso dello shipping nel sistema di scambio delle quote di carbonio, il meccanismo inserito nel Green Deal che impone alle aziende interessate di acquistare quote di carbonio sul mercato in base alla quantità di gas serra che emettono.

Si tratta, di fatto, di una tassa che va in compensazione rispetto all'inquinamento prodotto.

Nello specifico dello shipping, l'ETS in approvazione impone ai mercantili sopra le 5 mila tonnellate di stazza di acquistare quote di carbonio sul mercato quando scalano un porto europeo.

In particolare, la tassa - in questa prima formulazione - andrebbe conteggiata al 100% se la nave viaggia tra due paesi europei, al 50% se ne tocca solo uno e addirittura azzerata se, pur attraversando il Mediterraneo, non sosta in porti dell'UE.

È quindi un sistema di tassazione relativa alla transizione green, che riguarda però solo i porti europei e rischia - se introdotta senza correttivi - di porre le basi ad una grave disuguaglianza tra i paesi europei e i loro competitor extra UE, pregiudicandone la concorrenza leale, rendendo più conveniente bypassare i porti europei per evitare la tassazione, con gravi conseguenze sull'economia del continente.

In tale contesto, il sistema camerale calabrese esprime particolare preoccupazione per il futuro del porto di Gioia Tauro, che vive dell'attività di trasbordo dei contenitori e del transito delle grandi navi portacontainer: 3,4 milioni di TEU transitati nel 2022, primo porto di transhipment in Italia e sesto nel Mediterraneo.

*"L'introduzione di questa nuova tassa potrebbe colpire duramente il nostro porto, esponendolo concretamente alla possibilità di venir scavalcato a favore degli altri porti di transhipment al di fuori dell'ambito europeo, presenti ad esempio sulle coste del Nord Africa, in cui non sarebbe applicata la nuova tassa – dichiara **Antonino TRAMONTANA, Presidente di Unioncamere Calabria.**"*

Il porto di Gioia Tauro è una realtà emergente molto positiva, che ad oggi presenta un'ottima dotazione infrastrutturale e offre importanti servizi, anche rispetto all'intermodalità (80 treni al giorno). La situazione attuale deriva da ingenti investimenti (per citarne alcuni: commesse pubbliche negli ultimi 20 anni 179 mln €; investimenti dei terminalisti negli ultimi 10 anni 230 mln €), mentre sono in corso altrettanti finanziamenti per migliorare ulteriormente l'accessibilità



stradale e ferroviaria dello scalo, nonché ad esempio per la sostenibilità ambientale, mediante l'elettificazione della banchina RO-RO, per ridurre l'impatto delle navi in sosta nel porto.

*“Le conseguenze di un eventuale, anche solo parziale, abbandono del porto di Gioia Tauro – **conclude TRAMONTANA** - sarebbero rilevanti sul piano economico, occupazionale e logistico non solo regionale, ma dell'intero Paese. Non occorre ricordare le difficoltà della regione quando si valuta l'impatto di mettere a repentaglio un'occupazione diretta che attualmente conta 1.600 lavoratori portuali e che produce un indotto di circa 4.000 unità. La lotta ai cambiamenti climatici è un impegno doveroso e imprescindibile, che deve interessare però tutti i soggetti in ugual misura, evitando di introdurre norme che vanno ad alterare le regole che disciplinano gli equilibri tra domanda e offerta di un intero settore economico.”*

Unioncamere Calabria, in rappresentanza del sistema camerale regionale, coadiuvata anche da Uniontrasporti nelle analisi complessive, si unisce al coro di richieste portate avanti dal governo regionale, dall'Autorità Portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, dalle associazioni di categoria, dagli armatori, da Assoportici circa la rivalutazione della norma ETS in funzione della concorrenza, cui l'UE è pure sempre molto attenta.