

*presidente
Mario
Zanetti

"LA ROTTA GREEN DELL'ARMAMENTO ITALIANO: INVESTIMENTI, SEMPLIFICAZIONE E COMPETITIVITÀ"

Le sfide che l'armamento nazionale sta affrontando richiedono oggi una visione chiara e un'azione forte a tutti i livelli, a partire da quello europeo. Transizione energetica, semplificazione normativa, solidità dell'industria marittima e governance portuale sono temi centrali non solo per il settore, ma per la crescita dell'intero Sistema Paese.

La decarbonizzazione dello shipping è una priorità inevitabile. Tuttavia, il modo in cui viene regolata e governata determinerà se si tradurrà in un'opportunità di sviluppo o in un fattore di indebolimento della capacità competitiva delle imprese. Le regole europee, così come sono oggi configurate, rischiano infatti di penalizzare il settore nella competizione internazionale,

esponendo le imprese armatoriali anche a concreti rischi di doppia imposizione.

È in questo quadro che la competitività resta il concetto guida con cui l'armamento italiano guarda alla transizione green. Non uno slogan, ma il filo conduttore che orienta il lavoro di Confitarma e del Gruppo Tecnico di Confindustria sull'Economia del Mare, che ho il privilegio di guidare su mandato del Presidente Orsini.

La capacità dell'Italia di mantenere un ruolo di primo piano nel panorama marittimo globale, e quindi sui mercati internazionali delle commodities, delle merci e dei beni di consumo, dipende dalla forza della sua flotta e dall'efficienza dell'industria armatoriale nazionale, in un contesto geo-

politico sempre più complesso. Innovare è la condizione per rafforzare questo posizionamento. Non solo nuove navi o nuovi carburanti, ma anche digitalizzazione, tecnologie di bordo, porti e infrastrutture adeguate, formazione e valorizzazione del capitale umano. Tutti elementi che possono generare valore solo se inseriti in un quadro regolatorio stabile, coerente e sostenibile, capace di accompagnare gli investimenti senza scoraggiarli.

Gli armatori italiani hanno già intrapreso con decisione la rotta della decarbonizzazione, avviando investimenti per oltre 2,5 miliardi di euro e più di 60 nuove costruzioni, l'80% delle quali predisposte per l'utilizzo di combustibili alternativi. La questione, dunque, non è se lo shipping debba



decarbonizzare – perché lo sta già facendo – ma come l'Europa sta scegliendo di governare questo percorso.

Le misure ETS marittimo e FuelEU Maritime stanno caricando sul settore costi senza precedenti: oltre 8 miliardi di euro l'anno a livello europeo per l'ETS, di cui oltre di 620 milioni stimati nel solo 2025 a carico degli armatori italiani, e un FuelEU che potrebbe raggiungere, a livello europeo, i 65 miliardi di euro l'anno nel 2050. Costi che alimentano il rischio di un “modal back shift”, con traffici che tornano dalla nave alla strada e una perdita di attrattività del trasporto marittimo, in particolare nello Short Sea Shipping e nei collegamenti con le isole, infrastruttura essenziale per un Paese come l'Italia.

In questo contesto globale complesso, confermato anche dal rinvio dell'adozione del nuovo Net-Zero Framework da parte dell'IMO, assume un valore strategico l'elezione dell'Italia come Paese più votato nel Consiglio IMO in Categoria A. Una centralità che deve tradursi nella capacità di incidere sui grandi dossier della tran-

sizione energetica, evitando nuove distorsioni concorrenziali a carico dell'industria armatoriale europea e il rischio di doppia imposizione tra strumenti unionali e futuri meccanismi globali.

Per questo chiediamo alla Commissione europea un chiarimento immediato sulla direzione che intende percorrere in tema di competitività della flotta europea, in primis sulla decarbonizzazione. A tal proposito, l'industria armatoriale nazionale chiede l'utilizzo mirato dei proventi ETS e FuelEU per un fondo pluriennale dedicato al rinnovo e al refitting della flotta, ai carburanti alternativi, al Sea Modal Shift e all'innovazione digitale, trasformando un costo in una leva industriale a sostegno del settore.

Come peraltro previsto dalla normativa europea che nell'ultima revisione del sistema ETS del 2023 ha stabilito che gli Stati membri sono tenuti a utilizzare il 100% dei proventi riscossi per sostenere l'azione per il clima e la trasformazione energetica. Non solo, con specifico riferimento al settore del trasporto marittimo, la Re-

lazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio sul funzionamento del mercato europeo del carbonio nel 2023, stabilisce che *gli Stati membri che ricevono volumi maggiori di quote aggiuntive in relazione al rapporto tra compagnie di navigazione e popolazione, dovrebbero utilizzare la quota corrispondente per scopi marittimi*.

La tenuta del sistema si gioca anche sul fronte nazionale. Il recente DDL Semplificazioni va nella giusta direzione e dovrà essere coordinato con il DDL sulla Valorizzazione della Risorsa Mare per rafforzare la bandiera italiana e avviare una riforma efficace della governance portuale, fondata su regole uniformi e certezza nella programmazione.

L'armamento italiano ha già scelto la rotta dell'innovazione. Ora tocca all'Europa e al Sistema Paese fare la propria parte, affinché la transizione green non sia un semplice costo per le imprese e i cittadini ma un'occasione di sviluppo, un fattore di rafforzamento industriale per chi, come l'armamento nazionale, è già in cammino sulla rotta green. ■



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

BLUE TO BLUE

**Uniti verso il
FUTURO**