

## Giallo sul nuovo decreto flotte Armatori: «Fondi accantonati»

*Risultano non disponibili i 450 milioni per il rinnovo green del naviglio*

*Zanetti: «Shipping lasciato solo: siamo esclusi da tutte le risorse legate al Pnrr»*

Raoul de Forcade

«Ci risulta che le risorse stanziare a favore dell'armamento italiano nel decreto flotte (circa 450 milioni del Fondo complementare al Pnrr, ndr) siano state accantonate dal ministero dell'Economia e delle finanze. Qualora questo fosse confermato, sarebbe un fatto grave per la marina mercantile, per la quale, a questo punto, nessuna somma viene destinata a supporto della *green transition*». A lanciare l'allarme è il presidente di Confitarma, Mario Zanetti, che conferma, così, alcuni *rumors* provenienti da ambienti ministeriali. Sebbene la questione non abbia ancora il crisma dell'ufficialità, la confederazione degli armatori accende un faro sul cambiamento di rotta dei fondi destinati, a suo tempo, dal Mef al ministero delle Infrastrutture e trasporti per il decreto flotte, ma utilizzati solo in minima parte dalle compagnie, e ora, a quanto emerge, tornati sotto l'egida delle Finanze e accantonati.

Per comprendere bene la situazione occorre ripercorrerne l'iter normativo. Con il dl 59/2021 vengono stanziati 500 milioni di euro destinati al rinnovo, in chiave green, della flotta mercantile italiana; fondi utilizzabili, in teoria, sia per nuove costruzioni che per operazioni di reffitting delle navi, sempre nell'ottica della sostenibilità. Il decreto, peraltro, per come è impostato, anche attraverso i successivi provvedimenti attuativi, appare subito di difficile (se non impossibile) utilizzo, da parte degli armatori. Contiene, infatti, un serie di vincoli, in parte dettati dalla normativa Ue, in parte introdotti dal legislatore italiano, che limitano fortemente il suo appeal per le compagnie di navigazione.

Tra le maggiori criticità riscontrate ci sono il vincolo geografico quinquennale legato all'utilizzo della nave che abbia goduto dell'incentivo (per cinque anni dovrebbe toccare abitualmente almeno un porto italiano), l'obbligo di effettuare gli interventi, sia di costruzione che di refitting, solo in cantieri europei e l'esclusione, dal novero di chi può avere il bonus, delle unità da crociera (che, paradossalmente, sono invece le uniche navi al mondo a essere costruite proprio in cantieri europei). Questi e altri paletti hanno fatto sì che dalla prima analisi sui dati relativi alla ripartizione delle risorse stanziata, sia emerso, che il 67% dei fondi, oltre 330 milioni, non è stato assegnato. L'ammontare si è poi alzato, a causa del mancato completamento dell'iter da parte di soggetti assegnatari e ha raggiunto il valore di circa 450 milioni. Di fatto, dunque, il fondo per il rinnovo e il refitting della flotta mercantile è stato utilizzato per soli 50 milioni circa (quasi tutti usati per piccoli traghetti).

Nel corso del 2023, il Mit ha annunciato l'intenzione di procedere all'emanazione di un nuovo decreto interministeriale nonché del nuovo bando per l'assegnazione delle risorse residue, con alcuni correttivi, tra i quali l'inclusione delle navi da crociera e l'apertura al naviglio impiegato su rotte che toccano almeno un porto europeo. Mentre, però, gli armatori, dialogavano con l'amministrazione per contribuire alla definizione dei contenuti del nuovo dm, la Commissione Ue ha irrigidito le linee guida relative alla concessione degli aiuti, limitandone l'erogazione al concetto di nave pulita (cioè a zero emissioni di Co2 o che tragga almeno il 25% della sua potenza da combustibili a zero emissioni).

A questo punto, il dialogo tra armamento e ministero ha avuto un'impasse. «E ora abbiamo saputo - dice Zanetti - che le risorse sono state tecnicamente accantonate. Anche se, in linea teorica, è possibile disaccantonarle e riaverle, temiamo che, alle presenti condizioni, sarà molto difficile proseguire il discorso. Dunque, da una parte, quello che si è stanziato è risultato non spendibile se non in minima parte – e certo non per mancata volontà di coinvestire da parte degli armatori, che, in realtà, continuano a fare investimenti sulla transizione verde – e, dall'altra, per quanto riguarda il residuo, anziché ampliarne l'ambito di applicazione, ne viene eliminata del tutto la disponibilità. Quella somma, invece, avrebbe rappresentato un aiuto importante per favorire la prosecuzione del percorso di *green transition* già ampiamente iniziato dalla flotta italiana. Gli armatori, oggi, si trovano di fronte a molte sfide, che mettono la competitività della flotta sotto pressione. Penso all'applicazione, già dal 2024, dell'Ets (la tassazione Ue sulle emissioni, *ndr*) che impatta su tutte le navi che operano nei porti europei; ma anche all'estensione dei benefici del Registro navale internazionale italiano alle altre bandiere Ue, fattore che rischia di penalizzare la nostra (più ingessata da vincoli burocratici, *ndr*). In questa situazione, un supporto alla *green transition* sarebbe stato un importante elemento di attrazione per la bandiera stessa. E invece, non solo veniamo lasciati soli, ma chi decide di battere bandiera italiana si trova in condizioni di competitività svantaggiate. Peraltro, al di là del supporto alle aziende, che in ambito Pnrr lo shipping sia un

settore escluso da ogni supporto, quando attraverso il mare passa un terzo del Pil italiano, è abbastanza incredibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA