

Confitarma vara il manifesto per rafforzare l'economia blu

Raoul de Forcade



Dieci obiettivi, «concreti, imprescindibili» e soprattutto, secondo gli armatori, «realizzabili». Sono quelli che compongono il “manifesto” di Confitarma, lanciato ieri dal presidente dell’associazione, Mario Zanetti (ceo di Costa Crociere e delegato di Confindustria per l’Economia del mare), alla prima assemblea pubblica dopo il suo insediamento (a gennaio) alla guida della confederazione.

All’interno dell’elenco, che rappresenta il pensiero della quasi totalità del mondo italiano dello shipping e spazia dalla necessità di consolidare il registro navale internazionale al ruolo centrale della formazione e degli Its, alcuni temi emergono con particolare evidenza. Tra questi, la necessità di intervenire sulla tassazione Ets, imposta dall’Ue sulle emissioni delle navi battenti bandiera europea, e quella d’incrementare, a livello italiano, i fondi, attualmente insufficienti, per il *sea modal shift*, la nuova versione del marebonus, ossia l’incentivo per supportare, rendendolo conveniente, l’utilizzo delle autostrade del mare (cioè l’imbarco dei Tir o dei rimorchi su traghetti, per toglierli dalla strada). In primo piano anche le difficoltà legate transizione ecologica per la decarbonizzazione.

Per quanto riguarda le autostrade del mare, queste, ha ricordato Zanetti «rappresentano una *best practice* italiana e un fattore di contenimento dell’impatto ambientale»: nel 2023 «hanno trasportato 69 milioni di tonnellate di merci, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,6 milioni di Tir, equivalenti a 2,9 milioni di tonnellate di emissioni evitate di CO2».

Nel dicembre 2023 è stato attivato il nuovo marebonus. «Va dato merito al Governo - ha detto Zanetti - di aver creduto in questo strumento»; tuttavia «le risorse stanziare (100,5 milioni di euro in 5 anni) non sono sufficienti. Il nuovo incentivo *sea modal shift* risulterà molto minore (1 centesimo di euro a unità trasportata) rispetto a quello erogato con il marebonus (pari a circa 8 centesimi di euro a unità trasportata). Altri

Paesi europei, che hanno preso a modello il nostro strumento, ci hanno superato in termini di risorse stanziare. In Spagna, ad esempio, gli incentivi saranno fino a 26 volte quelli italiani». Per Zanetti è fondamentale che «gli stanziamenti del *sea modal shift* debbano ritornare a valori che possano generare impatti economico-sociali significativi. Parliamo quindi di almeno 100 milioni di euro l'anno».

Riguardo all'Ets (*Emissions trading system*), Zanetti ha sottolineato come si stimi che «l'impatto economico che la tassazione avrà sul naviglio nel 2024 (*phase-in* al 40%) sarà di oltre 3 miliardi di euro, per arrivare a superare 8 miliardi nel 2026». Le entrate generate dall'Ets ha chiosato il leader di Confitarma «dovranno essere destinate, con certezza, a un fondo specifico settoriale marittimo», che dovrà servire, tra l'altro, a «sostenere finanziariamente la transizione energetica del settore, con incentivi per rinnovo e ammodernamento della flotta, e a contribuire ad abbassare il differenziale di prezzo tra combustibili più puliti e combustibili tradizionali». Proprio in tema di decarbonizzazione si innesta la questione dei nuovi carburanti: la loro disponibilità, ha sottolineato Zanetti, «è di gran lunga insufficiente, con sovraccosti stimati almeno il doppio rispetto a quelli tradizionali e con evidenti difficoltà logistiche e burocratiche».

Per quanto attiene, poi, ai dati riguardanti la flotta, dalla relazione annuale di Confitarma emerge che, a fine 2023 (ultima rilevazione disponibile), il naviglio mercantile italiano è composto da 1.237 unità (-1% rispetto al 2022), per un totale di 12,7 milioni di tonnellate di stazza (-8% sull'anno precedente).

© RIPRODUZIONE RISERVATA