

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Confitarma: “Ecco perché il supporto al rinnovo flotte nel Pnrr non va bene così com’è”

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 15th, 2021

L’Italia, attraverso il fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ha destinato 520 milioni al rinnovamento delle flotte, sia alle nuove costruzioni che agli interventi di refitting, ma questo stanziamento, così com’è stato concepito non piace alla Confederazione italiana armatori che da settimane lo contesta.

“Quei 500 milioni sono un primo passo per il rinnovo e l’ammodernamento della flotta italiana da cui però al momento rimane purtroppo esclusa un’importante parte delle navi di imprese radicate in Italia, da tempo impegnate in tal senso” ha detto il presidente di Confitarma, Mario Mattioli.

Il decreto legge n.59-2021 specifica nella relazione illustrativa che sono coinvolte navi di nuova costruzione “secondo i più stringenti criteri di efficienza energetica dell’Imo con l’integrazione di soluzioni innovative e sistemi propulsivi di ultima generazione”. Ma anche interventi di “retrofitting di unità navali esistenti con sistemi di propulsione di ultima generazione (motori dual fuel, motori Gnl, batterie, sistemi ibridi calibrati su specifiche esigenze operative, celle a combustibile in grado di ridurre o eliminare l’impronta ambientale oltre a migliorare il comfort di viaggio per i passeggeri)”. Le risorse sono equamente ripartite: circa 250 milioni per i primi progetti e altrettanto per la seconda area di interventi.

Perché dunque Confitarma parla di esclusione di un’importante parte delle navi di imprese radicate in Italia? A spiegarlo nel dettaglio a SHIPPING ITALY sono direttamente il presidente Mario Mattioli e il direttore generale Luca Sisto: “Se i 250 milioni di euro sono riservati genericamente alla costruzione di traghetti impegnati sulle rotte dedicate alla continuità territoriale lo stanziamento non riguarda solo gli interventi volti a migliorare l’impatto ambientale del naviglio e quindi non sarebbe finalizzato a favorire la transizione energetica. Si configurerebbe semplicemente come un sostegno pubblico ai cantieri navali, cosa che ci vede anche favorevoli, ma tecnicamente riteniamo non sia in regola con le norme comunitarie”. Dunque, secondo l’associazione di categoria confindustriale, eventuali misure di sostegno economico dovrebbero essere riservate solo agli interventi mirati a favorire la transizione energetica coerentemente con le finalità del piano Next Gen Eu.

L’altra parte di critiche espresse da Mattioli e Sisto riguarda la parte di risorse destinate al refitting: “Nel momento in cui tu escludi alcune tipologie di naviglio (ad esempio le navi passeggeri da

crociera, ndr) e le unità che non scalano regolarmente i porti italiani penalizzi ad esempio l'armamento italiano (le società radicate in Italia) che nel resto d'Europa compete con società alle quali invece questo sostegno viene garantito per le proprie navi”.

Su questo argomenti nei giorni scorsi Confitarma ha diramato una circolare ai propri associati nel quale dà notizia dell'avvenuta pubblicazione sul sito istituzionale del Mims del testo del Decreto ministeriale di attuazione del Decreto-Legge 59/2021 che stanziava appunto quei 500 milioni di euro per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta commerciale marittima.

“Ai fini della piena operatività del provvedimento è necessaria la conclusione della procedura di autorizzazione da parte della Commissione Ue a norma dell'art.108 del TFUE, alla quale seguirà il bando ministeriale di accesso al contributo” si legge nella circolare.

Confermato l'impianto normativo che prevede:

- 250 milioni per interventi di costruzione di nuove unità con propulsione a basso impatto ambientale;
- 250 milioni per interventi a basso impatto ambientale di completamento della nave in fase di costruzione o ammodernamento/trasformazione di navi esistenti;
- 50 milioni, delle risorse stanziare (500 milioni), sono riservati alle navi operanti in ambito portuale italiano;
- la misura è destinata alle navi con scafo metallico iscritte nei Registri e nelle matricole nazionali o in altri registri di Paesi UE/SEE aventi GT pari o superiore a 100 tonnellate;
- sono altresì ammesse le navi in corso di costruzione iscritte nei “registri nazionali delle navi e dei galleggianti in costruzione” o in registri UE/SEE, aventi GT pari o superiore a 100 tonnellate;
- le navi devono essere operate sul territorio nazionale tramite collegamenti marittimi che comprendano un porto italiano e con traffico verso porti europei e/o mediterranei ovvero operanti in ambito portuale italiano;
- la nave deve rimanere iscritta nei registri di cui sopra per i 5 anni successivi all'erogazione definitiva del contributo, nonché essere operata da imprese di navigazione aventi stabile organizzazione in Italia;
- per accedere al contributo per la costruzione le nuove navi devono essere realizzate nei Paesi membri dell'Unione Europea;

Nella sua circolare Confitarma evidenzia non a caso di aver “da tempo richiamato l'attenzione delle istituzioni competenti, in primis del Ministro Giovannini e del Parlamento, sul rischio di possibili rilievi che la Commissione europea, nel corso della procedura di autorizzazione, potrebbe sollevare con riferimento a specifici vincoli contenuti nel Decreto”.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, December 15th, 2021 at 11:30 pm and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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

