

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Mattioli (Confitarma): “Serve un altro intervento che accompagni la flotta nazionale nella sfida green”

Nicola Capuzzo · Friday, December 31st, 2021

*(Questo articolo è stato pubblicato nell'inserto “**Un anno di SHIPPING in Italy – Edizione 2021?** – Clicca qui per leggerlo)*

*Contributo a cura di Mario Mattioli **

** presidente Confitarma*

Sono passati quasi due anni da quando è stato identificato il primo focolaio di Covid-19 a Wuhan, in Cina. Da allora il mondo è cambiato e tutti, cittadini, imprese, governi, hanno dovuto affrontare enormi sacrifici e disagi.

Sin dal novembre 2019 il trasporto marittimo si è distinto per il suo importante ruolo a supporto dell'economia globale e per la vita quotidiana di tutte le popolazioni. A fronte di un'immediata flessione del commercio mondiale a seguito delle restrizioni imposte per limitare la pandemia, le materie prime essenziali hanno continuato a muoversi anche nei giorni più bui. Ciò ha certamente comportato alcuni benefici per gli armatori ma anche notevoli sacrifici soprattutto nei comparti del trasporto dei passeggeri.

Poi, dai primi mesi del 2021, si è profilata un'incoraggiante ripresa dei mercati marittimi: si prevede un aumento del 6% del Pil mondiale rispetto al -3% del 2020 e un ritorno del commercio marittimo ai livelli pre-Covid, con una crescita del 3,9% in tonnellate e 4,4% in tonnellate-miglia già a fine 2021.

Tuttavia, **la ripresa varia a seconda dei diversi comparti**: container, gas e rinfuse secche hanno visto le tendenze al rialzo più forti mentre per il petrolio si registra ancora un calo del 10% e potrebbe non tornare ai livelli preCovid fino alla fine del 2022. Coloro che hanno dovuto superare le difficoltà più gravi sono stati i **lavoratori marittimi**: ad un certo punto circa 400.000 marittimi di tutto il mondo sono rimasti bloccati lontano da casa e ancora oggi si registrano numeri alti in attesa che tutti i Paesi rendano prioritaria la vaccinazione dei marittimi

Lo shipping italiano si lascia alle spalle un anno più positivo del 2020 ma certamente non facile dato che i problemi da affrontare sono stati molti e alcuni non si sono ancora risolti.

Confitarma non si è mai fermata ed è stata presente in tutte le sedi nazionali e internazionali a tutela dell'armamento nazionale e a supporto delle aziende che hanno continuato la loro attività garantendo i beni essenziali al Paese, nonostante le evidenti difficoltà derivanti dalla pandemia: navi da crociera italiane rimaste ferme sin dalla fase iniziale della crisi Covid ma che, dopo la lenta e graduale riapertura dei servizi sono ancora in attesa di misure concrete per risolvere pesanti problemi operativi già risolti per le unità battenti altre bandiere; unità operanti nei collegamenti con le nostre grandi e piccole isole per garantire la continuità territoriale ove gli attuali provvedimenti di contrasto alla pandemia incidono pesantemente sui fatturati delle imprese, con cali superiori al 30%; unità da carico, secco e liquido, importante settore della catena logistica nazionale, la cui operatività risente delle necessarie restrizioni operative imposte dalla crisi sanitaria.

Nel corso dell'anno abbiamo registrato **un ulteriore calo delle unità di bandiera** ma sappiamo che, oltre alla nuova unità a Lng di Costa Crociere consegnata il 2 dicembre, almeno una ventina di nuove costruzioni entreranno in servizio nei prossimi mesi e altrettanto sono in costruzione o nell'order book mondiale. **Gli armatori italiani stanno continuando a fare la loro parte investendo** miliardi di euro per mantenere e incrementare le elevate performance ambientali che pongono le loro flotte ai vertici delle *best practice* internazionali.

La mobilità più verde è un must e lo shipping ne è perfettamente consapevole. Non mi stancherò di ripetere che il trasporto marittimo è già la modalità più sostenibile per unità di merci: secondo l'ultimo studio dell'IMO sulle emissioni di gas serra del settore, nonostante un aumento del 40% del commercio marittimo, tra il 2008 e il 2018 c'è stata una diminuzione del 7% delle emissioni di CO₂ e un miglioramento medio del 30% dell'efficienza energetica.

Poche industrie possono vantare risultati simili e le nostre le imprese sono sempre più impegnate nella sfida verso la transizione ecologica.

In proposito, voglio ricordare che Confitarma ha colto l'occasione della presidenza italiana del G20 per mettere il mare al centro della ripresa di un'economia blu sostenibile, ottenendo che per la prima volta l'industria dello shipping mondiale entrasse a far parte del B20, il forum di dialogo ufficiale del G20 con la comunità imprenditoriale globale. La transizione ecologica dello shipping e i relativi finanziamenti, l'esigenza di ridurre le forme di protezionismo nel commercio marittimo mondiale, l'affermazione di accordi multilaterali e la riforma del Wto, sono i punti cardine del documento finale del B20 a cui Confitarma ha attivamente contribuito.

Purtroppo, mentre i nostri partner europei stanno investendo risorse pubbliche per sostenere il settore marittimo nella transizione ecologica, **il Governo italiano sembra incontrare qualche difficoltà nel sostenere il rinnovo e l'ammodernamento della flotta italiana** e di fatto dai provvedimenti al momento approvati rimane esclusa un'importante parte delle navi di imprese radicate in Italia, da tempo impegnate in tal senso.

Infatti, i 500 milioni di euro previsti dal Governo con il DL n.59/2021, convertito nella Legge n.101/2021, sono destinati esclusivamente al rinnovo e ammodernamento solo delle navi operanti nell'area Mediterranea che toccano i porti italiani: si corre quindi il rischio concreto che una gran parte della nostra flotta venga esclusa dalla strategia nazionale di contrasto ai cambiamenti climatici creando ulteriori difficoltà al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi ambientali che sono stati fissati. Inoltre, il consistente incentivo alle nuove costruzioni di navi passeggeri non parametrato alla componente innovativa del progetto ma all'intero valore della nave, oltre a probabili rilievi della Commissione europea, potrebbe creare evidenti **problemi di distorsione del**

mercato in sfavore di chi ha già realizzato gli interventi incentivabili a proprie spese.

Per questi motivi riteniamo sia opportuno un secondo intervento che accompagni tutta la flotta nazionale appartenente alle imprese radicate sul territorio nazionale nell'affrontare la sfida green.

In ogni caso, per il successo nelle transizioni green e digitale, dovremmo invece sempre tenere a mente che il trasporto marittimo è fondamentale in quanto contribuisce a garantire l'approvvigionamento essenziale alla popolazione e alle imprese di tutti gli Stati membri, a cominciare da cibo, energia e materie prime, ma anche forniture mediche e sanitarie.

L'industria marittima deve essere accompagnata in questi percorsi e, per questo, oltre a una radicale semplificazione delle procedure che regolano il settore, deve essere ulteriormente rafforzato il dialogo strutturato e proattivo con le Istituzioni al fine di garantire che le sfide della decarbonizzazione, della digitalizzazione e della resilienza siano affrontate in modo adeguato.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, December 31st, 2021 at 11:02 am 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.