

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Matacena: dall'Europa passano le speranze di un rinnovo della flotta per il cabotaggio italiano

Nicola Capuzzo · Saturday, May 16th, 2026

Dopo la deludente esperienza dei fondi (quasi totalmente inutilizzati) derivanti dal cosiddetto decreto 'Rinnovo flotte' italiano, le speranze di ammodernamento del naviglio italiano impiegato sulle rotte di cabotaggio sono ora appese ai programmi di Bruxelles. Sia in termini di incentivi che di sostegno alle nuove costruzioni.

Nei giorni scorsi Lorenzo Matacena, amministratore delegato di Caronte&Tourist, è intervenuto con discorso sul tema in qualità di presidente della Commissione short sea di Ecsa (European Community Shipowners Association), durante una manifestazione organizzata dalla rappresentanza permanente greca a Bruxelles. Nell'occasione l'armatore italiano ha espressamente chiesto ai funzionari della Commissione Europea di destinare i fondi per le infrastrutture e quelli raccolti dall'Ets attraverso il trasporto marittimo al rinnovamento delle flotte impiegate come infrastrutture al servizio delle isole.

“Negli ultimi anni in Europa si è parlato molto di resilienza e sovranità industriale. Ma la realtà è molto semplice: non esiste un'Europa resiliente senza un forte settore marittimo europeo. E certamente non esiste un Mediterraneo resiliente senza il trasporto marittimo a corto raggio. Per paesi come l'Italia e la Grecia questa non è teoria. È la vita di tutti i giorni” ha affermato Matacena.

L'armatore siciliano ha invitato l'Europa a prestare molta più attenzione al ruolo specifico del trasporto marittimo per le isole e le regioni remote: “Non può ignorare gli svantaggi strutturali che le isole devono affrontare a causa della loro dipendenza dal trasporto marittimo” che “sta già compiendo enormi sforzi in termini di innovazione, nuove tecnologie, carburanti alternativi e rinnovo della flotta”.

Oggi la combinazione di Ets e FuelEu Maritime rischia di mettere sotto enorme pressione i settori più esposti alla concorrenza stradale — in particolare i servizi marittimi per il trasporto ro-ro e ro-pax. “Solo in Italia le ultime stime mostrano che il settore marittimo dovrà affrontare costi legati all'Ets per oltre 300 milioni di euro nel 2024 e oltre 620 milioni nel 2025. Secondo le attuali proiezioni, questi costi potrebbero superare i 6 miliardi di euro in totale entro il 2030.

E i servizi di traghetto — essenziali per le isole e la mobilità dei passeggeri — sono tra i segmenti più esposti” è stato il monito lanciato dal rappresentante di Ecsa e di Confitarma, che ha

sottolineato anche il rischio di distorsioni con conseguente effetto opposto a quello che l'Europa sta cercando di ottenere. “Purtroppo questo sta già accadendo. Oggi assistiamo a segnali crescenti di quello che chiamiamo ‘modal backshift’. In altre parole, il trasferimento delle merci dal trasporto marittimo a quello su gomma. Le stime attuali indicano che, solo in Italia, tra il 2024 e il 2025 circa 68.000 unità di carico sono state trasferite dal trasporto marittimo a quello su gomma, generando oltre 82 milioni di chilometri in più sulle strade europee. Si tratta di un paradosso” ha sottolineato l'armatore italiano.

Al contempo il settore deve ancora affrontare “una disponibilità molto limitata di carburanti alternativi, costi del carburante estremamente elevati e un divario di prezzo ancora significativo rispetto ai carburanti convenzionali. Ecco perché la prossima revisione della direttiva Ets sarà estremamente importante”.

Secondo Maticena l'Europa “deve trovare il giusto equilibrio tra ambizione climatica e competitività industriale”. Altrimenti si rischia di “indebolire proprio quei servizi marittimi che l'Europa dovrebbe invece proteggere e rafforzare. Ciò vale in particolare per le isole. L'attuale quadro di esenzioni, compresa la soglia dei 200.000 abitanti, non riflette adeguatamente le reali esigenze di connettività di molte isole europee”.

Isole di grandi dimensioni come la Sicilia e la Sardegna rimangono pienamente esposte ai costi del sistema Ets nonostante la loro totale dipendenza dal trasporto marittimo “e questo crea chiaramente uno squilibrio”. Si tratta di “una preoccupazione sempre più condivisa in tutta Europa”.

Tanto che nelle scorse settimane Confitarma, insieme alle associazioni degli armatori francesi, tedeschi e spagnoli, ha presentato un contributo congiunto nell'ambito della consultazione pubblica della Commissione europea sulla futura strategia dell'Ue per le isole.

Nel documento si chiede l'estensione delle attuali esenzioni dal sistema Ets oltre il 2030, una revisione dell'attuale soglia demografica, l'applicazione automatica delle esenzioni sia ai servizi interinsulari che ai collegamenti tra le isole e la terraferma.

Per Maticena la revisione dell'Ets rappresenta anche una grande opportunità “per garantire che i proventi dell'Ets siano effettivamente reinvestiti nel settore marittimo. Queste risorse dovrebbero sostenere: le iniziative di trasferimento modale verso il mare, il rinnovo della flotta, le attività di retrofit e refitting e misure in grado di ridurre l'enorme divario di prezzo tra i combustibili alternativi e quelli tradizionali. Ed è altrettanto importante – ha concluso il rappresentante di Ecsa – che le risorse del Fondo per l'Innovazione diventino concretamente accessibili all'intero settore marittimo, tenendo conto delle realtà operative dei diversi segmenti del trasporto marittimo”.

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Ultimi giorni per partecipare al Business Meeting “Traghetti e Ro-Ro”: 3 panel, 18 speaker e 46 sponsor

This entry was posted on Saturday, May 16th, 2026 at 6:17 pm and is filed under [Cantieri, Politica&Associazioni](#)

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