

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Assarmatori smonta il nuovo decreto rinnovo flotte: “No all’obbligo di costruire in Europa”

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 16th, 2026

Roma – Fondi Ets, nuovi carburanti e rinnovo flotte sono stati tre dei temi principali posti al centro dell’assemblea di Assarmatori andata in scena a Roma presso l’hotel del Parco dei Principi. Il vincolo, però, di dover costruire nuove navi presso cantieri europei continua a essere osteggiata dall’armamento tricolore.

“Dalla sera alla mattina, durante il passaggio in Parlamento, è stato aggiunto un emendamento al Carburanti-ter che obbliga a spendere i fondi generati dall’Ets per le nuove costruzioni o il refitting delle unità esistenti nei soli cantieri europei. Questo assurdo vincolo geografico – ha evidenziato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina – è il motivo per cui, fra il 2021 e il 2022, è fallito il Decreto Rinnovo Flotte varato dall’allora Ministro Giovannini: 500 milioni di euro di dotazione, di cui spesi una piccolissima parte. In Europa manca completamente la capacità di realizzare un naviglio che non siano unità militari, da crociera o in piccola, piccolissima parte, traghetti. L’ultima portacontainer Made in Italy è stata varata oltre trenta anni fa. Il rinnovo delle flotte si può fare ma senza l’obbligo di costruire in Europa”.

A proposito di nuovi fuel la relazione del presidente di Assarmatori ha chiesto di “inserire nella Direttiva Ets un meccanismo automatico di supporto all’acquisto di carburanti alternativi e puliti. L’Europa ha imposto obblighi e tasse per imporre agli armatori una transizione a tamburo battente, ma non ha implementato nessuno strumento finanziario efficace per favorire l’acquisto di carburanti puliti. L’Innovation Fund, spesso citato a sproposito dalla Commissione, è completamente inefficace e poggia su logiche di ricerca e sviluppo che premiano soltanto i carburanti sintetici e l’elettrificazione cara al Nord Europa”. Messina ha dunque proseguito dicendo: “La nostra proposta, fatta propria anche dal Governo, è avere un meccanismo come in aviazione, dove sotto l’Ets esistono quote gratuite per colmare il differenziale di prezzo tra carburanti alternativi e carburanti tradizionali. L’emergenza è adesso. Occorre continuare a combattere per una modifica del regime ETS prendendo atto che la proposta della Commissione sarà probabilmente molto conservativa e che quindi saranno il Consiglio e il Parlamento i luoghi dove le nostre richieste potranno essere tutelate”.

Bocciato il progetto (nordeuropeo) di spingere sulla propulsione full-electric nel trasporto marittimo. “A proposito di fuel, vorrei evidenziare con grande chiarezza, che il nostro trasporto marittimo non può essere elettrificato. Sono chimere che vengono sostenute dal Nord Europa e che

non sono esportabili nei nostri mari. È inutile investire in questa ricerca che è ontologicamente non adatta al nostro mercato” sono state le parole del vertice di Assarmatori. “Piuttosto siamo favorevoli, proprio mentre in Parlamento si discute della Legge Delega al Governo su questo argomento, a che i numerosi progetti pilota legati al comparto marittimo con al centro il nucleare di IV Generazione e i cosiddetti Small Modular Reactors (SMR), vengano sostenuti con i fondi generati dal regime Ets. Essi almeno dimostrano una certa fattibilità tecnica e presentano benefici in termini di decarbonizzazione.

L’attualità riguardo a ciò che sta avvenendo in Golfo Persico è stata solo marginalmente affrontata e l’accordo Usa – Iran “è un fatto senz’altro positivo. Tuttavia – ha precisato Messina – in questi mesi gli annunci di una interruzione del conflitto o comunque di una tregua sono stati diversi e purtroppo non sono mai seguiti i fatti. Il trasporto marittimo ha bisogno di certezze per poter operare in sicurezza, per questo ritengo che le navi rimaste bloccate nel Golfo Persico proveranno a uscirne non appena possibile, ma un ritorno alla normalità nello Stretto di Hormuz non sarà immediato, serviranno diversi giorni per capire se questa volta si potrà tornare davvero a navigare con le necessarie garanzie, in primis a tutela degli equipaggi. Nell’attesa di conoscere i dettagli dell’accordo rifuggiamo qualsiasi ipotesi di un pedaggio per attraversare lo Stretto, ipotesi che sarebbe contraria al principio della libertà di navigazione”.

Assarmatori guarda con attenzione a quello che definisce un passaggio importante: “È infatti attesa per luglio la proposta di revisione del regime Ets da parte della Commissione europea e siamo davanti a un’occasione forse irripetibile per limitare i danni di quella che è una vera e propria tassazione intempestiva, ingiusta, sproporzionata e soprattutto inutile anche ai fini stessi della decarbonizzazione”. Secondo Messina l’associazione e il cluster devono “aumentare la pressione sulla Commissione europea ma allo stesso tempo dobbiamo essere concreti e pragmatici e dire con chiarezza che, tout court, una sospensione dell’Ets è oggi un’utopia. Non abbiamo mai smesso di denunciare il danno che l’applicazione dell’Ets produce sui collegamenti marittimi insulari. Ora occorre giungere alla esclusione delle isole maggiori dal regime, posto che la situazione è divenuta insostenibile. Qui parliamo di continuità territoriale, di mobilità dei cittadini, di approvvigionamento delle merci, di turismo: in una parola di coesione sociale. Ogni aggravio di costo imposto a queste rotte finisce inevitabilmente per ricadere sulle comunità insulari”.

Last but not least, Assarmatori ha lanciato un appello chiaro alle controparti sindacali riferendosi “alla contrattazione collettiva qualificata e consolidata, che negli anni ha generato tra le parti dei legittimi affidamenti reciproci, oggi sommariamente annullati da interpretazioni giurisprudenziali capaci di creare conseguenze negative per tutti, anche per i lavoratori. Interpretazioni che rappresentano un’ingerenza di soggetti estranei a noi parti sociali contraenti, significativa e difficilmente accettabile da chi ha costruito finora percorsi virtuosi”. Il riferimento è alla [sentenza del tribunale di Venezia sulle retribuzioni arretrate](#) che rischia di costare caro a terminal portuali e altre categorie del cluster marittimo-portuale: “È un tema delicato, che ci ha visto negli ultimi giorni anche lavorare a proposte di emendamenti poi non finalizzate, ma essendo oggi il 16 giugno non posso esimermi dal dire che è importante che anche le organizzazioni dei lavoratori riconoscano la legittimità della nostra contrattazione. In assenza di ciò, la stagione dei rinnovi contrattuali prossima all’avvio difficilmente resterà priva di riflessi, evenienza che devo con serenità, tuttavia, rilevare sin d’ora”.

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

This entry was posted on Tuesday, June 16th, 2026 at 1:20 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.