



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori  
Gruppo Giovani Armatori

COMUNICATO STAMPA

PNRR AL SERVIZIO DELLA TRANSIZIONE QUALE SUPPORTO  
ALL'ECONOMIA MARITTIMA E ALLA FINANZA SOSTENIBILE

L'11 aprile, si è tenuto il webinar “PNRR al servizio della transizione quale supporto all'economia marittima e alla finanza sostenibile”, organizzato dal Gruppo Giovani Armatori di Confitarma con la collaborazione scientifica di SRM.

**Salvatore d'Amico**, presidente dei Giovani Armatori, introducendo i lavori ha ricordato che iniziative come quella odierna sono promosse dai Giovani Armatori per conoscere meglio tematiche di grande attualità e impatto per il settore marittimo. “Sappiamo che il Next Generation EU mira ad un'Europa post Covid-19 più ecologica, digitale e resiliente. Ma sappiamo anche che sono complesse le azioni da attuare per realizzare interventi strutturali in linea con la transizione verde e digitale, puntando su investimenti di qualità nel breve-medio termine e creando condizioni favorevoli agli investimenti privati. Il tutto, facendo in modo che l'UE assicuri un adeguato sostegno finanziario all'ambizioso obiettivo di fare dell'Europa il motore della crescita sostenibile a livello globale attraverso una politica industriale eco-efficiente”.

**Alessandro Panaro**, Capo Dipartimento Maritime & Energy presso SRM, parlando delle nuove sfide dello shipping si è soffermato sui recenti fenomeni che stanno caratterizzando gli scenari competitivi marittimi evidenziando la relazione tra essi e l'esigenza di attuare politiche che siano dirette verso nuovi modelli organizzativi: i Green Port, le Green Ships e la Green Logistics “che sono le tre vere sfide cui il PNRR ci chiama a rispondere”.

Sulla base di questi modelli, **Panaro** ha definito nel dettaglio i driver che possono caratterizzarli, tra i quali: una maggiore vocazione all'intermodalità, la digitalizzazione, e la necessità del nostro sistema portuale realizzare o promuovere investimenti in innovazione e sostenibilità. “Secondo le analisi di SRM, il *reshoring* appare una delle strategie da perseguire con grande incisività poiché la nostra logistica ha mostrato vulnerabilità agli eventi *disruptive* che sono seguiti in questi anni come il blocco del Canale di Suez e la pandemia. Con il *reshoring* si può ulteriormente sviluppare lo *short sea shipping*, segmento in cui l'Italia ha grandi eccellenze armatoriali e logistiche.

In proposito, **Alessandro Panaro** ha ricordato che l'Italia è seconda dopo la Francia tra i Paesi che hanno effettuato più *reshoring* manifatturiero. D'altro canto, le ZES, possono essere uno strumento forte per favorire il *reshoring*: il PNRR stanZIA 630 milioni di euro per questi strumenti. Inoltre, sempre più imprese stanno puntando sulle navi “green” e infatti sono state ordinate 127 containership a LNG o Metanolo.

Per contro, al momento solo il 23% delle imprese ricorre all'intermodalità strada ferro (una delle sfide del PNRR) e solo il 25% delle imprese italiane utilizza piattaforme digitali per gestire la propria logistica. Invece, secondo gli ultimi dati disponibili, l'Italia è il primo paese del Mediterraneo nel settore dello *short sea shipping*, con una quota di mercato del 38% (225 milioni di tonnellate).

**Fabrizio Vettosi**, Consigliere di Confitarma, ha incentrato il suo intervento sulla tassonomia, cioè il sistema di classificazione ideato per fornire alle imprese e agli investitori un linguaggio comune per individuare le attività economiche che possono definirsi pienamente ecosostenibili, evidenziando lo stato di applicazione della *Taxonomy Regulation EU*, con particolare riferimento al primo atto delegato che ha implementato le regole relative a due dei sei obiettivi ambientali (*Environmental Taxonomy*) e ne ha definito i "Criteri Tecnici di Riferimento" (*Technical Screening Criteria*).

In particolare, per quanto riguarda lo *shipping*, nonostante questo sia stato definito un settore "Transizionale", permane ancora l'esigenza di chiarire meglio quali attività economiche contribuiscano di più al conseguimento degli obiettivi ambientali dell'Ue. Infatti, dato che l'attività economica della navigazione è basata sull'asset-nave e dato che il carico che trasporta dipende dalla domanda e dall'offerta del mercato di stakeholders di altri settori industriali, l'armamento europeo ritiene che considerare il carico come parte dell'attività marittima secondo la tassonomia marittima potrebbe portare a conseguenze impreviste e negative. Per questo, sarebbe altamente controproducente e ingiusto penalizzare il finanziamento per l'industria marittima sulla base del carico trasportato: oltre ad allontanare i finanziamenti per soluzioni innovative, con il rischio di accelerare un trasferimento modale inefficiente.

Dopo aver illustrato l'evoluzione delle altre parti della Tassonomia, cioè gli altri quattro obiettivi ambientali (*Social Taxonomy*, *Governance Taxonomy*), **Vettosi** ha poi analizzato l'impatto che la tassonomia potrà avere in materia creditizia. Infine, ha evidenziato il rischio di *greenwashing* causato dal proliferare di una serie di iniziative autonome e private che vanno a sovrapporsi alla Tassonomia.

**Roma, 11 aprile 2022**

**Contatti**

**Noli Mazza:** Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674 - e-mail: [noli.mazza@confitarma.it](mailto:noli.mazza@confitarma.it)