



L'Oriente domina sempre più il settore, mentre il governo congela i fondi Pnrr per l'armamento

# Flotte, l'Italia è fuori dai big «Perdiamo competitività»

## IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Secondo l'ultima classifica di VesselsValue, una delle maggiori società di valutazione degli asset legati all'industria del trasporto marittimo, con un valore di 206 miliardi di dollari il Giappone questo mese avrebbe superato la Cina in termini di valore della flotta, considerata non solo quella operante sotto la bandiera nazionale.

In quest'ottica, tra i big del settore, la Grecia - nazione armatrice numero uno al mondo per portata lorda, già superata dalla Cina in termini di tonnellaggio, slitterebbe al terzo posto, con il Dragone seduto su un patrimonio navale di 204 miliardi contro i 169 rappresentati dalla flotta basata nella nazione ellenica.

L'Italia in questo tipo di classifiche non compare mai, e anche in quelle legate al tonnellaggio è sempre piuttosto in basso: negli ultimi studi riportati dall'Unctad, la Conferenza delle Nazioni unite sul Commercio e lo sviluppo, il

Paese risulta 28esimo per tonnellaggio di proprietà e 27esimo per navi battenti bandiera nazionale, con rispettivamente 8,2 milioni di tonnellate di portata lorda sotto bandiera e sei milioni sotto bandiera estera, pari complessivamente allo 0,6% della portata lorda globale (contro il 17,4% della Grecia, il 13,4% della Cina e il 10,5% del Giappone).

I dati nell'ultima relazione annuale della Confitarma, l'associazione degli armatori italiani aderenti alla Confindustria, dimostrano che la stazza lorda della flotta è in costante calo dal 2013, passata da 18 a poco più di 14 milioni di tonnellate di stazza lorda (-22,2% in 10 anni). Tradizionalmente gli armatori attribuiscono questo calo - oltre che alla coda della crisi economica all'inizio dello scorso decennio, che ha portato alla progressiva chiusura di diverse compagnie e alla vendita di numerose navi - essenzialmente alla complessità degli adempimenti burocratici richiesti per mantenere le flotte sotto bandiera italiana, specie a fronte della crescente concorrenza di bandiere comunitarie più agili, come quella della vicina Mal-

ta, molto cresciuta proprio nell'ultimo decennio.

Un assist per il rilancio della flotta italiana poteva arrivare dal Piano nazionale di Ripresa e resilienza, ma da quello che risulta al presidente della Confitarma, Mario Zanetti, in questo momento i 450 milioni disponibili per il decreto Flotte sarebbero accantonati dal ministero dell'Economia: «Il nostro shipping - dice rischia così di trovarsi in una crisi di competitività rispetto ad altre nazioni che godono di un supporto per la transizione ecologica. Una transizione che è nella natura dell'armamento italiano, la quale però, nella sfida che abbiamo davanti, ha bisogno di un sostegno che si traduca anche in un supporto a livello statale» ha spiegato ieri sera il manager (che è anche numero uno della Costa Crociere) a margine di un convegno a Genova.

I fondi infatti dovrebbero essere destinati per la costruzione di nuove navi a emissioni ridotte, o per ambientalizzare parte delle flotte esistenti, ma i vincoli emersi fino a questo momento hanno fatto sì che le cifre impegnate al primo bando del Pnrr siano state spese solo in minima parte.

Gli armatori in effetti chiedono di poter utilizzare i fondi anche presso cantieri navali non italiani, mentre la filosofia del governo (sia quello Draghi che il presente) è creare un meccanismo di filiera che attraverso l'incentivazione degli armatori possa muovere un comparto totalmente italiano, anche se questo comporta difficoltà oggettive: le normative europee e internazionali infatti stanno vincolando l'industria dell'armamento a ridurre anno per anno le proprie emissioni di gas serra, senza però siano ancora del tutto mature le tecnologie per raggiungere questi risultati. Di conseguenza, in Italia come nel resto del mondo, gli armatori punterebbero ad avere mano libera sugli investimenti, e poter ricercare le tecnologie migliori un po' ovunque, anche considerato che una nave è un investimento che va dai 10 anni in su di durata tra la firma del contratto di costruzione, la realizzazione della nave e il suo esercizio commerciale: sbagliare una tecnologia può determinare la sopravvivenza di un'azienda, specie per chi non ha le spalle larghe del Giappone o della Cina. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARIO ZANETTI  
PRESIDENTE  
DELLA CONFITARMA

«Rischiamo di rimanere svantaggiati rispetto ad altre nazioni che godono del supporto per la transizione ecologica»

