

SEZIONI | CERCA
IL SECOLO XIX
NOTIFICHE | VETRINA | **ABBONATI**

Informazione pubblicitaria

"Un'istantanea dell'Ungheria di Viktor Orbán che sa inquadrare il destino dell'intera Europa"

★★★★

CINEMATOGRAFO

SCOPRI LE SALE

CONTENUTO PER GLI ABBONATI PREMIUM

L'INTERVISTA

Zanetti (Confitarma): "Transizione green, il trasporto marittimo italiano è stato abbandonato"

"Il Decreto 19 del 2 marzo 2024, in materia di Pnrr e Fondo complementare, ha ufficializzato la cancellazione dei fondi a suo tempo stanziati per il rinnovo della flotta mercantile, residuati non per volontà dell'armamento. A ciò si aggiunge l'applicazione dell'Ets al settore marittimo e l'entrata in vigore della cosiddetta FuelEu"

ALBERTO GHIARA

24 Aprile 2024 alle 23:13 | 3 minuti di lettura

Mario Zanetti



Genova – Quanto pesa il trasporto marittimo di merci e passeggeri nell'economia italiana? "Quasi ogni bene che usiamo nella nostra quotidianità - risponde il **presidente di Confitarma, Mario Zanetti** - ha fatto almeno un viaggio via mare. L'International maritime organization (Imo) stima che quasi il 90% delle merci mondiali viaggia via mare. L'Italia, anche grazie alla sua posizione strategica al centro del Mediterraneo, usa la via marittima per il 60% dell'import-export, circa 286 milioni di tonnellate di merce. Si stima che le Autostrade del Mare (AdM) abbiamo trasportato 69 milioni di tonnellate di merci nel 2023, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,6 milioni di Tir all'anno, equivalenti a 2,9 milioni di tonnellate di emissioni evitate di Co2 e riducendo sensibilmente danni e costi legati all'incidentalità e alla congestione stradale. Per quanto concerne i passeggeri, oltre alle già citate AdM che assicurano la continuità territoriale con le grandi isole trasportando ogni anno centinaia di migliaia di turisti e residenti, un ruolo strategico è giocato dal trasporto pubblico locale marittimo che assicura la stessa continuità alle nostre bellissime piccole isole e arcipelaghi italiani. E l'Italia è leader europeo del comparto crocieristico che rappresenta uno dei fiori all'occhiello del nostro turismo. In generale, la filiera della movimentazione di merci e passeggeri vale più di 10 miliardi di euro di valore aggiunto".

Informazione pubblicitaria

'etoro'

L'APP PIÙ FACILE DA USARE PER INVESTIRE IN VALUTE

Investi in EUR!

Il 81% dei conti degli investitori retail perde denaro negoziando CFD con questo fornitore. Dovresti prendere in considerazione se puoi permetterti di correre il rischio elevato di perdere i tuoi soldi.

Informazione pubblicitaria

alpitour.it

Estate 2024 in ITALIA

Garantisci il tuo posto al sole

SCOPRI >

Come stanno influenzando le crisi internazionali sull'attività degli armatori italiani?

“La sicurezza della navigazione è fondamentale per l'Italia. Un mare insicuro è un mare costoso, in primis per le imprese e quindi per noi tutti. Le navi battenti bandiera di Paesi non occidentali possono navigare senza problemi nel Mar Rosso. È sempre più evidente, che la concorrenza sleale è diventata una “guerra ibrida” a tutto il sistema economico occidentale. In generale, come avvenuto anche durante la pandemia, l'industria armatoriale italiana ha dimostrato una forte capacità di resilienza, garantendo sempre e comunque i servizi di trasporto di merci e beni essenziali”.

In una fase di grandi trasformazioni tecnologiche, che cosa chiedono gli armatori ai porti italiani?

“Sicuramente un'adeguata infrastrutturazione per il rifornimento dei combustibili cosiddetti alternativi, a cominciare dal gnl e bio-ghl e dall'elettrificazione delle banchine e poi a metanolo, ammoniacca, idrogeno ecc. I ritardi rispetto a quanto richiesto dal mercato possono rivelarsi cruciali. Il rischio è che i traffici obbligati non possano raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione o lo debbano fare a costi elevati e che i traffici non obbligati decidano di rifornirsi in porti diversi da quelli italiani con tutto ciò che questo comporta in termini di attrattività dei nostri scali e di opportunità non colte. Basti pensare alle difficoltà che abbiamo nel rifornimento di gnl in Italia benché prodotto e tecnologia siano ampiamente collaudati. Per quanto riguarda l'elettrificazione delle banchine il tema più rilevante è capire quanto costerà l'energia rispetto all'autoproduzione e quale sarà il modello (o i modelli) di gestione del servizio. Ricordiamo che a partire dal 2030 gran parte delle navi che scalano i porti Ue, Italia inclusa, avranno l'obbligo di collegarsi alla rete e il servizio, oltre ad essere il più possibile competitivo, dovrà anche essere erogato in modo trasparente e non discriminatorio”.

Pensa che sia meglio per l'Italia puntare di più su un sistema di porti di eccellenza, come possono essere Genova da un lato e Trieste dall'altro, o distribuire le risorse per sviluppare un sistema portuale più diffuso?

“La ricchezza di approdi della nostra penisola è allo stesso tempo un'opportunità ed una criticità. La criticità è legata alla complessità di integrare un sistema portuale così articolato all'interno del nostro sistema logistico nazionale. Per questo è importante avere una visione nazionale unitaria che a livello centrale definisca le strategie e le linee di sviluppo della portualità e della logistica. L'opportunità è quella di poter gestire la vocazione di ogni singolo porto al meglio; se è vero che la gran parte dei porti è prevalentemente multipurpose, è altrettanto vero che alcune realtà vanno sempre più specializzandosi su determinate tipologie di traffico. Poi è evidente che alcuni porti hanno maggiori potenzialità rispetto ad altri per servire un bacino di utenza che non sia limitato al nostro Paese ma che guardi oltre le Alpi”.

Nel cammino per arrivare alle emissioni zero che cosa stanno facendo gli armatori e che cosa chiedono all'Italia e all'Europa?

“L'armamento privato nazionale sta investendo ingenti risorse, circa 3,2 miliardi di dollari in nuove costruzioni in consegna nel quadriennio 2024-2027. Uno sforzo enorme per mantenere la flotta operata dall'armamento italiano ai massimi standard internazionali. Purtroppo, a differenza di altri Paesi europei verso la propria industria armatoriale, siamo stati lasciati soli nella difficile e impegnativa sfida della green transition che, a livello europeo prevede limiti ambiziosi, molto superiori a quelli internazionali. Il Decreto 19 del 2 marzo 2024, in materia di Pnrr e Fondo complementare, ha ufficializzato la cancellazione dei fondi a suo tempo stanziati per il rinnovo della flotta mercantile, residuati non per volontà dell'armamento. A ciò si aggiunge l'applicazione dell'Ets al settore marittimo e l'entrata in vigore della cosiddetta FuelEu che avranno pesanti conseguenze. Infatti, oltre al rischio di un trasferimento modale delle merci dal mare alla strada (back shift modale) si avrà, anzi si ha già, un aumento dei costi che ricadrà inevitabilmente sul trasporto dei passeggeri e delle merci. I combustibili alternativi di cui tanto si parla, a titolo di esempio, hanno prezzi fino a cinque volte superiori rispetto a quelli tradizionali e non sono comunque ancora disponibili in quantità sufficiente. In questo quadro, non positivo, si inseriscono le forti preoccupazioni dell'armamento sulle discussioni in corso in merito alla proposta di eliminazione dell'esenzione fiscale sui carburanti per il trasporto marittimo, contenuta nella proposta avanzata dalla Commissione di revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia (Etd) nell'ambito del Pacchetto Fit for 55”.