

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gli armatori italiani protestano col Governo perché rimasti a bocca asciutta

Nicola Capuzzo · Saturday, February 6th, 2021

In attesa di capire come (e quando, la scadenza era a fine gennaio) l'Italia estenda completamente i benefici fiscali e contributivi del Registro Internazionale delle navi alle altre bandiere comunitarie, gli armatori nostrani vanno all'attacco del Governo reo di non aver accolto le loro istanze. O di non averle ancora rese applicabili anche quando sono state accolte.

In settimana si è tenuta presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati un'audizione informale delle associazioni di categoria chiamate a dire la loro sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

La Confederazione Italiana Armatori, per voce del suo presidente Mario Mattioli, ha fatto sapere che “purtroppo le dichiarazioni d'intenti del Pnrr non trovano riscontro in azioni concrete per quanto attiene al trasporto marittimo, al quale non vengono dedicate misure di sostegno”.

Anche quel poco che è stato ottenuto dalla categoria nei mesi scorsi rischia di essere vanificato: “C'è il rischio concreto – ha sostenuto Confitarma – che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifestino troppo tardi in quanto, per le diverse misure di primo sostegno previste dalla manovra straordinaria adottata nel corso del 2020, mancano ancora i decreti attuativi relativi all'estensione degli sgravi contributivi alle navi iscritte nel primo registro navale e al fondo per il ristoro delle perdite sofferte dalle navi passeggeri”. Per questo Mattioli ha chiesto che venga data “urgente attuazione ai provvedimenti già adottati” e che siano previste “azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cisterniero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda”.

Secondo la Confederazione il Governo dovrebbe poi “definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo/rinnovamento e adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo la cantieristica italiana e individuando strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato”. Richiesta anche una strategia che consenta il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL. “In questo senso è cruciale l'introduzione di meccanismi che stimolino la domanda di tali prodotti” ha spiegato Mattioli che, in assenza di un Ministero del mare, si accontenterebbe di vedere “rafforzate le Direzioni/Uffici del Mit dedicate per competenza alle materie della portualità, della navigazione e della logistica”.

La frecciata finale di Mattioli riguarda gli ‘amici’ di Assarmatori: “Il processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie che si concluderà a breve – ha detto in audizione – dovrà naturalmente essere rivolto a quei soggetti utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare Pil per la nostra economia. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l’egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, come, cosa e quanto trasportare, occorre difendere l’impresa italiana creando le condizioni di crescita e sviluppo delle tante realtà eccellenze del nostro settore. Il miglior modo per farlo è attraverso la semplificazione e l’aggiornamento di norme e procedure”.

Nella stessa audizione è stata ascoltata anche la stessa Assarmatori. L’associazione aderente a Confcommercio-Contrasporto, attraverso il suo presidente Stefano Messina, ha chiesto di sbloccare subito i fondi “per favorire il rinnovo delle flotte impegnate nel trasporto marittimo di merci e passeggeri”. Messina ha ricordato che “nella versione definitiva del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è stata totalmente cancellata la posta di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori, mentre sono rimasti i finanziamenti per il Piano Nazionale del cold-ironing, ovvero la cosiddetta elettrificazione delle banchine”.

A questo proposito Assarmatori ha precisato: “Se si vuole parlare di cold-ironing è necessario, da una parte, finanziare solo iniziative in porti con linee regolari di traghetti che si trovino in località ad alta intensità di popolazione e movimento passeggeri; solo così si potrà attuare una politica virtuosa di protezione dell’ambiente. Dall’altra dovranno essere sostenuti contemporaneamente gli interventi nei porti e sulle navi, legando eventualmente il finanziamento di queste ultime al mantenimento della linea con il porto o con i porti interessati”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, February 6th, 2021 at 9:00 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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