

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Confitarma indica la rotta al Governo sulla continuità marittima e chiede maggiore protezionismo sul cabotaggio

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 22nd, 2021

Oggi 22 giugno, presso la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, si è tenuta l'Audizione in relazione all'esame congiunto delle proposte di legge in materia di continuità territoriale con la Sardegna (C. 535 di Romina Mura e Gavino Manca e C. 1525 Marino, Deiana, Alberto Manca, Perantoni, Scanu, Vallascas) e per Confitarma sono intervenuti il presidente della Commissione Navigazione a Corto Raggio, Guido Grimaldi, insieme al direttore generale Luca Sisto.

In merito alle due proposte di legge Grimaldi ha detto: “Non possiamo che essere d'accordo circa il criterio espresso della solvibilità dell'armatore europeo che acquisisce il contratto di servizio pubblico, in quanto quest'ultimo deve garantirne il rispetto nella forma e nel contenuto in ogni sua parte; come non possiamo non condividere la possibilità di inserire gli stakeholder nella conferenza dei servizi al fine di avere sempre un loro costruttivo, utile e necessario contributo, visto che questi ultimi rappresentano il mercato”.

A proposito dell'impiego di navi non superiori ai 18 anni di età, riportato da entrambe le proposte di legge, il rappresentante della Confederazione ha detto che sarebbe “opportuno ricordare come ancora oggi, vengano impiegate in Sardegna navi di età superiore ai 50 anni: pertanto risulterebbe forse un po' esagerato richiedere tale limite per le linee in convenzione”. Il suggerimento è stato quindi quello di porre il limite di 25 anni di età per le navi impiegate sulle linee in convenzione con eventualmente la richiesta di un certificato di idoneità rilasciato dal Port State Control o da un ente di certificazione internazionale che certifichi l'idoneità delle navi di età compresa fra 20 e 25 anni dal punto di vista della sicurezza e della qualità del servizio.

A proposito dei collegamenti già messi a gara, e in un paio di casi aggiudicati, secondo Confitarma alcuni requisiti dei bandi, “come la frequenza o la velocità richieste, talune volte risultano non necessari, eccessivi e addirittura in contraddizione con l'agenda nazionale ed europea in tema di sostenibilità e riduzione delle emissioni di CO2?”. “Si va addirittura nella direzione opposta – ha affermato Guido Grimaldi – in quanto si richiedono agli armatori frequenze giornaliere su linee in cui potrebbe bastare un servizio tri settimanale”.

Anche per quanto riguarda la velocità di crociera, che su diversi bandi è richiesta pari a circa 22

nodi, secondo Confitarma si verrebbe a determinare un aumento di costo e un aumento più che proporzionale di emissioni nocive, mentre queste linee potrebbero essere servite anche con una velocità pari a non più di 19,5 nodi.

In conclusione Guido Grimaldi ha richiamato l'attenzione della IX Commissione sul fatto che “grazie al lavoro svolto dagli armatori italiani, il mercato non solo non è fallito ma, a differenza del passato, le linee Napoli-Palermo, Ravenna-Brindisi-Catania, Livorno-Cagliari e Genova-Olbia, sono state tutte garantite, servite in libero mercato e senza alcun contributo dello Stato. Ciò ha consentito un risparmio di circa 45 milioni di euro all'anno a fronte dei precedenti 72 milioni di euro all'anno, erogati a favore di un solo operatore”.

Questo risparmio, secondo Confitarma, “dovrebbe essere reinvestito in un modello misto per la continuità territoriale supportando gli autotrasportatori sardi o coloro che lavorano per la Sardegna attraverso contributi pari a 100 euro a camion imbarcato. Parte di questo risparmio potrebbe essere invece impiegato su linee non oggetto di convenzione, in quanto già con tariffe massime stabilite dal bando e, in parte, potrebbe essere destinato a cittadini sardi, Forze dell'ordine, medici, operatori sanitari o categorie in difficoltà”.

Il direttore generale Luca Sisto ha colto l'occasione per richiamare anche l'attenzione sull'importante ruolo svolto dalla flotta italiana dedicata ai traffici di cabotaggio di merci, in particolare di prodotti energetici, che contribuiscono ad assicurare la continuità ‘energetica’ delle popolazioni e delle attività industriali isolate. “Questi servizi, a seguito della liberalizzazione operata a livello comunitario, da tempo sono esposti alla concorrenza di operatori esteri che spesso usufruiscono di vantaggi economici e operativi concessi dai rispettivi paesi”. Il riferimento, non esplicito, dovrebbe essere ad esempio al [contratto assegnato recentemente da Eni alla shipping company danese Uni-Tankers](#). “Tale situazione, sta mettendo in seria crisi la competitività delle imprese italiane del settore dell'approvvigionamento energetico che rappresenta un asset strategico importante per il Paese” ha proseguito Sisto. Che infine ha aggiunto: “Occorre quindi che il legislatore apra al più presto una riflessione sul tema al fine di identificare gli strumenti più adatti, ad esempio in Francia una quota di questi traffici è riservata agli operatori nazionali, per affrontare la situazione”.

L'On. Raffaella Paita, ha rassicurato Confitarma circa il suo impegno e quello della Commissione da lei presieduta ad affrontare il tema della strategia “energetica” del Paese.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, June 22nd, 2021 at 6:15 pm 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.