

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Confrasporto chiede al ministro Salvini più risorse per armatori e terminalisti portuali

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 25th, 2023

Confrasporto-Confcommercio ha organizzato a Roma un convegno al quale ha preso parte anche il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, al quale sono state rivolte una serie di richiesta precise.

Per ciò che riguarda il trasporto marittimo i desiderata sono di “assegnare al settore le risorse non conferite tra quelle stanziate dal fondo complementare al Pnrr; rifinanziare il Marebonus; snellire la burocrazia per evitare che le nostre compagnie lascino la bandiera italiana a vantaggio di Paesi europei; sostenere la cybersicurezza; potenziare il supporto per gli armatori che si rivolgono per commesse ai cantieri navali nazionali”.

Sul fronte delle Dogane e dei porti le richieste sono invece quelle di “integrare le istanze settoriali e superare possibili rigidità del ruolo affidato ai ministeri Cultura e Ambiente; attrezzare i porti contro il climate change; collegare i terminal ferroviari alla rete nazionale; varare la Piattaforma Logistica Nazionale; risolvere le criticità del nuovo Regolamento sulle concessioni portuali; cancellare l’obbligo di contributo all’Autorità di regolazione dei trasporti delle imprese terminaliste; sostenere l’efficientamento energetico e ambientale degli operatori”.

In materia di autotrasporto Confrasporto chiede di “porre fine alle limitazioni unilaterali dell’Austria al Brennero e accelerare sul nuovo tunnel, anche sul versante tedesco, per attivare l’intermodalità; intervenire in Unione Europea perché il beneficio del gasolio commerciale non venga soppresso; ridurre il cuneo fiscale per contrastare la carenza di autisti; rivedere i divieti di circolazione”.

Per il trasporto ferroviario viene chiesto invece di “rendere strutturale il Ferrobonus; varare strumenti per lenire la speculazione energetica; incentivare l’intermodalità e completare i corridoi europei; favorire il reshoring della costruzione dei carri per il rientro di competenze ora ‘emigrate’ nelle aziende extra-Ue”.

La lista dei desideri riguarda anche la logistica energetica per la quale l’auspicio è di “semplificare gli iter verso il ‘green’ nei depositi fiscali costieri; anticipare al 2023 i criteri della proposta di revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici (‘bio’ e alternativi); rivedere la disciplina dei contributi di solidarietà straordinari contro gli extraprofitti, evitando la doppia imposizione e scorporando il valore delle accise dalla base imponibile”.

A proposito di risorse e burocrazia Confrasporto – Confcommercio ha evidenziato al ministro Salvini che “285 milioni di euro stanziati per mitigare l’aumento dei costi nell’autotrasporto sono ‘congelati’ da un sistema burocratico che ne rende tortuoso l’accesso; 330 i milioni di euro non assegnati al settore marittimo, su un totale di 500 milioni stanziati nel bando complementare al Pnrr per adeguare le flotte agli obiettivi ‘green’: troppo stretti i vincoli per usufruirne, ed è per questo che lo shipping chiede un nuovo bando con criteri più aperti”. Oltre a ciò “la legge di Bilancio non ha rifinanziato il marebonus”, così come “il trasporto ferroviario chiede la conferma del ferrobonus, e di varare criteri di sostenibilità per le imprese: le variabili economiche, con l’energia da trazione alle stelle (+517% nei primi 3 mesi del 2022 sul 2020), hanno già decretato il fallimento di importanti realtà del settore”.

E ancora: “la guerra in Ucraina ha visto aumentare fino al 200% i costi delle imprese terminalistiche per l’approvvigionamento energetico, senza possibilità di ristoro, e sugli operatori pesa anche il contributo obbligatorio per il funzionamento dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Durante il convegno è stato affrontato anche il tema della tassazione per l’autotrasporto e per le navi. “L’autotrasporto è assoggettato a una carbon tax 5 volte superiore a quella dei settori agricolo e industriale (250 euro per tonnellata di Co2 prodotta)” e, “secondo le prime stime di Confrasporto, l’estensione al trasporto stradale dell’Ets (meccanismo di contrattazione delle emissioni), con l’aumento dei prezzi dei carburanti, vedrà impennarsi i costi per le imprese: +1.500 euro all’anno per un furgone diesel, +6mila euro per un Tir a Gnl (Gas Naturale Liquefatto), +10mila per un Tir a gasolio di ultima generazione. Con le accise sul gasolio, un Tir Euro6 paga 8.500 euro in più rispetto ai costi ambientali che genera”.

Discorso simile vale per le navi con l’entrata in vigore dal 1 gennaio scorso del Carbon Intensity Indicator dell’Imo che assegna alle navi un rating per classificare le unità in base alle emissioni C02 sulle miglia percorse. “Un indice con molte distorsioni – evidenzia l’associazione – che manderebbe ‘fuori norma’ il 73% delle navi traghetto italiane entro il 2025”.

Guardando alle banchine “il 2023 si apre con un previsto incremento dei canoni concessori (+25%), che si aggiunge al peso del caro-carburanti e agli effetti della pandemia”. Secondo Confrasporto, “nonostante la recente emanazione del Regolamento atteso da 28 anni, l’onerosità delle concessioni nei nostri porti è molto variegata, e i previsti incrementi lineari uniformi amplieranno gli illogici vantaggi e svantaggi tra gli operatori”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



Matteo Salvini a colloquio con Stefano Messina

This entry was posted on Wednesday, January 25th, 2023 at 8:30 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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