

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Prova di forza politica di Confitarma per il cui vertice si profila una sfida fra Zanetti (Costa) e Grimaldi

Nicola Capuzzo · Friday, October 27th, 2023

Roma – Nè Beniamino Maltese, nè Lorenzo Matacena, nè Nicola Coccia, nè Paolo d'Amico o Mario Mattioli. La corsa alla prossima presidenza di Confitarma, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, potrebbe vedersi sfidarsi due big del calibro di Mario Zanetti (Costa Crociere) e Guido Grimaldi (Grimaldi Group). Il primo sostenuto ovviamente da Costa, dai cisternieri (con in prima fila Novella e d'Amico) e da molti genovesi; il secondo gradito oltre che a Grimaldi Group, anche a Caronte & Tourist, a Ustica Lines, Visentini, Grimaldi Holding e altri player della piazza partenopea. Gli schieramenti, anche a giudicare dalle posizioni in cui erano seduti gli armatori associati in sala all'assemblea pubblica di Roma, sono sembrati abbastanza chiari e netti. Se davvero saranno Zanetti e/o Grimaldi i prossimi candidati si tratterà di capire in che direzione ora si muoveranno i voti di quell'ampia fetta di associati che finora aveva preferito non votare in attesa dell'individuazione di un candidato autorevole e catalizzatore di ampi consensi.

Da registrare al condesso romano l'assenza dei tre componenti della Commissione di designazione in vista del rinnovo della presidenza di Confitarma: Paolo d'Amico, Nicola Coccia ed Emanuele Grimaldi.

In attesa di trovare la quadra sul suo prossimo presidente, nel frattempo la Confederazione Italiana Armatori si può consolare con la consapevolezza di avere ancora un peso politico molto significativo. Se il successo di un'assemblea pubblica si misura (anche) dal numero e dalla gerarchia di esponenti di Governo presenti, quella appena andata in scena a Roma presso l'Auditorium di Confindustria si può considerare una prova di forza importante. All'ultima assemblea pubblica tenutasi presso la stessa sede nel 2019 aveva partecipato personalmente anche l'allora premier Giuseppe Conte; questa volta sono stati quattro i ministri intervenuti (Gilberto Pichetto Fratin, Nello Musumeci e Matteo Salvini in presenza più Adolfo Urso in collegamento video), oltre ad alcuni viceministri (Rixi e Leo) e vertici delle autorità militari.

Urso ha preannunciato “un collegato alla manovra economica dedicato alla blue economy da scrivere insieme agli attori del mare affinché ci sia una legge quadro per lo sviluppo dell'Italia e dell'economia del mare”. Oltre a ciò si è vantato della riduzione “da 60 a 7 giorni nei tempi di registrazione di una nave nave per evitare che gli armatori scelgano bandiera polacca o maltese” ha spiegato il ministro delle Imprese e del Made in Italy.

Secondo Nello Musumeci “oggi in Italia c’è una nuova attenzione” alla politica marittima e l’esperto politico ha anticipato che stanno “lavorando a un Ministero del Mare che abbia anche competenze gestionali”. Il prossimo Cipom (Comitato interministeriale per le politiche del mare) sarà convocato entro fine novembre.

Il ministro dell’Ambiente ha scaldato la platea di armatori quando ha parlato di Ets (Emission Trading System) ricordando che il suo dicastero ha “chiesto una revisione delle modalità di applicazione” della tassa o quantomeno di poter “non sanzionare come aiuto di stato l’eventuale rimborso” che il Governo prevedrebbe a chi viene penalizzato economicamente dalla distorsione concorrenziale con altri scali del Mediterraneo. Pichetto Fratin, sempre a proposito dell’Ets, ha chiaramente detto che questa battaglia in Europa l’Italia la gioca insieme “solo a Portogallo, Spagna e Grecia”. I Paesi in cui sono attivi i maggiori porti di transhipment container e traghetti in Sud Europa.

Durante il suo intervento il presidente uscente di Confitarma, Mario Mattioli, ha molto marginalmente toccato il tema delle difficoltà (con conseguenti tensioni) a individuare il suo successore affermando che la Confederazione “è un’associazione pluralistica ed eterogenea. Elementi questi di forza e complessità. Sappiamo che più numerose e distinte sono le istanze, più impegnativa è la sintesi. Ma sappiamo anche che la sintesi sempre si è fatta e sempre si farà”.

Nel contesto europeo, a luglio 2023, l’Italia si collocava all’ottavo posto per navi di bandiera e al sesto per controllo; a fine 2022 la flotta mercantile italiana contava 1.255 navi per un totale di 13,7 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Molti i campanelli d’allarme suonati da Mattioli con vari appelli rivolti alle forze di Governo. A partire dalle navi iscritte nel primo registro “che sta subendo e assorbendo il progressivo aumento dei costi di trasporto e ha bisogno di un segnale forte” da parte dell’esecutivo. “Diversamente sarà costretto ad aumentare le tariffe per mantenere gli attuali elevati standard di servizio”.

All’Imo è stato chiesto “uno specifico correttivo per non penalizzare le soste prolungate in banchina delle navi” con riferimento agli indici Eexi e Cii.

Allarme anche per l’entrata in vigore dell’Ets, che colpirà “in particolare le navi traghett” con il “rischio di un dannoso modal back shift” dei camion dal mare alla strada. A proposito del nuovo incentivo al trasporto combinato ribattezzato ‘Sea Modal Shift’ Confitarma ha chiesto che vengano stanziati “100 milioni all’anno” ritenendo insufficienti i 125 milioni in 5 anni appena ottenuti.

In tema di “transazione green dello shipping Mattioli ha affermat: “Una cosa è chiara: al momento una soluzione tecnologica per rendere lo shipping a zero emissioni ancora non esiste” e oltre a ciò “il rinnovamento della flotta esistente sarà condizionato anche dal vincolo di capacità dei cantieri”. Ciononostante “l’armamento italiano lavora per la transizione energetica: i 3/4 delle navi in orderbook prevedono alternative fuels”. In l’Italia “è fondamentale che il Paese si doti delle infrastrutture necessarie a rifornire le navi con i nuovi combustibili”.

Mattioli ha ancora ricordato che “il 2024 sarà l’anno della proroga del regime di tassazione forfetaria opzionale, il Tonnage Tax System” mentre per l’apertura dei benefici garantiti dal Registro Internazionale delle navi alle altre bandiere comunitarie “manca solo la firma dei decreti attuativi”.

Nelle ultime pagine della relazione del presidente uescente hanno trovato spazio anche richieste di

“semplificare e modernizzare il regolamento della nostra Bandiera e il nostro Codice” della navigazione, così come, in materia di lavoro marittimo, gli armatori auspicano una “semplicificazione normativa dei requisiti di accesso alle professioni del mare che rappresentano una pesante barriera all’ingresso per i giovani”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, October 27th, 2023 at 7:21 pm 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.