

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dieci richieste da Confitarma al Governo per salvare la competitività delle navi italiane

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 30th, 2024

Napoli – Confitarma nella sua assemblea pubblica a Napoli (presso la Stazione Marittima e a bordo di Costa Favolosa) ha evidenziato dieci obiettivi strategici, fra cui uno particolarmente urgente: ridare competitività alla bandiera italiana per evitare o limitare il processo di *flagging out* del naviglio controllato e operato da aziende basate nel nostro Paese ma che sta progressivamente scegliendo altri registri comunitari.

Alla sua prima assemblea da presidente, Mario Zanetti (Costa Crociere), ha sottolineato che “proteggere la bandiera italiana vuol dire difendere il nostro tessuto imprenditoriale e mantenere il peso politico dell’Italia nei consensi internazionali. Lo si deve fare in primis attraverso la semplificazione e l’aggiornamento di norme e procedure che, in alcuni casi, risalgono alla fine dell’Ottocento. Le imprese di navigazione devono confrontarsi quotidianamente con almeno dieci dicasteri e ciò crea diverse criticità nella gestione ordinaria; criticità che i nostri competitor non hanno. Pertanto, occorre attuare quella riforma, non più dilazionabile nel tempo, dell’ordinamento di settore: dal codice della navigazione al regime amministrativo della nave, dal lavoro alla sanità marittima”.

Il vertice di Confitarma più in dettaglio ha aggiunto: “Il Governo ha la possibilità di imprimere una netta accelerazione e creare quindi discontinuità con il passato. La maggior parte delle proposte sostenute da Confitarma sono state inserite nel Piano del Mare, nel disegno di legge ‘Malan’ (A.S. n. 673), nel DDL Semplificazioni approvato a marzo scorso dal Consiglio dei Ministri. Realizziamo questa riforma di sistema e daremo tutti insieme una nuova forza alla bandiera italiana!” è stato l’appello lanciato. Se ciò non avverrà i rischi sono già sotto gli occhi di tutti: l’80% delle navi che nell’ultimo anno sono state iscritte nel Registro Internazionale Italiano hanno scelto di battere bandiera maltese.

“Non è più procrastinabile, in buona sostanza, la semplificazione, a livello normativo e procedurale, della bandiera italiana. Si può fare a costo zero” era scritto nella relazione di Zanetti, che ha ricordato come da anni gli armatori chiedano ad esempio “la modernizzazione dell’ordinamento di sanità marittima, non più in linea con gli standard internazionali. Non solo. È necessario tenere in considerazione la generalizzata carenza di medici del sistema sanitario nazionale che ormai è un’emergenza. È quindi importante portare a termine il lavoro svolto dal tavolo presso il Ministero della Salute”.

Confitarma ha tracciato una rotta con i seguenti dieci obiettivi strategici e indifferibili contenenti le azioni concrete per accrescere il contributo dello shipping alla creazione di valore del Paese:

- Consolidare il Registro Internazionale, condizione necessaria e per di più non sufficiente per garantire la competitività dell'industria marittima italiana.
- Traguardare la semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, la "sburocratizzazione" dei processi e la digitalizzazione delle procedure.
- Affermare la consapevolezza che la decarbonizzazione è una priorità globale e così devono esserlo le misure che la persegono.
- Destinare le entrate generate dal sistema ETS ad un fondo specifico di settore per sostenere finanziariamente la transizione energetica.
- Rivedere i criteri tassonomici per preservare la competitività di tutto il naviglio di interesse nazionale.
- Incrementare significativamente gli stanziamenti del Sea Modal Shift.
- Intervenire sui nostri porti a livello infrastrutturale, regolamentare e finanziario.
- Tutelare sempre nei mari del mondo la salute e la sicurezza dei nostri lavoratori marittimi.
- Semplificare l'accesso alle professioni del mare e valorizzare il ruolo degli ITS Academy.
- Digitalizzare i servizi a supporto delle attività del mare, investendo sulle opportunità offerte dall'Intelligenza Artificiale.

Nella sua relazione il presidente della Confederazione Italiana Armatori ha posto in evidenza il fatto che, “malgrado prosegua la tendenza negativa della consistenza della flotta italiana, delle 57 unità ordinate dall'armamento nazionale nel quadriennio 2024-2027 circa l'80% fanno capo a imprese associate a Confitarma, per un totale di oltre 2,5 miliardi di dollari di investimenti”.

Un altro punto fondamentale della relazione è stata l'evoluzione dei regimi del Registro Internazionale e della Tonnage Tax. “Fermo restando il rispetto delle linee guida comunitarie e della relativa prassi della Commissione, l'invito che rivolgiamo al Governo è che la revisione in corso sia ispirata al mantenimento della competitività dei due strumenti nel contesto internazionale. Ci attendiamo – ha proseguito Zanetti – che le decisioni di rinnovo per entrambi i regimi, a valere per il prossimo decennio, intervengano, in tempi ragionevoli, al fine di fornire alle imprese interessate un quadro giuridico chiaro ed allineato alle *best practices* adottate dai regimi degli altri Stati Membri. È bene ribadirlo con fermezza: il Registro Internazionale è una condizione necessaria per garantire la competitività dell'armamento italiano”.

Un passaggio importante della relazione di Zanetti è stato infine dedicato al nuovo Decreto rinnovo e refitting della flotta mercantile. Queste le parole in proposito del presidente di Confitarma: “Il Decreto rinnovo flotte, che poteva essere un'opportunità, non ha sortito l'effetto auspicato. Certamente non per una mancanza di interesse da parte dell'armamento. Abbiamo quindi proposto un emendamento al Collegato (alla legge di bilancio 2024) sulla *Blue Economy* per l'istituzione di un nuovo fondo di 500 milioni di euro per finanziare un Decreto flotte bis. Qualora venisse accolto, occorrerà definire criteri compatibili con l'evoluzione del mercato dello shipping attraverso un nuovo bando. In tema di *refitting* e costruzione di nuove unità navali, riteniamo fondamentale il tavolo aperto con Assonave e Fincantieri. Dobbiamo pensare in un'ottica sistematica e strategica, superare le spinte di settore e di conseguenza agire secondo criteri di generazione e condivisione del valore”.

In materia di short sea shipping, Confitarma ha ribadito che “è fondamentale che gli stanziamenti del *Sea Modal Shift* debbano ritornare a valori che possano generare impatti economico-sociali

significativi e per importi non inferiori al passato. Parliamo quindi di almeno 100 milioni di euro l'anno”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

“Con l'estensione del Registro Internazionale Italiano l'80% delle navi ha scelto la bandiera maltese”





This entry was posted on Wednesday, October 30th, 2024 at 8:59 pm and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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