

Il Registro Internazionale è uno dei perni della competitività della flotta marittima italiana

Lo confermano Confitarma e Assarmatori, che confermano peraltro anche la loro differente posizione circa il processo di estensione dei benefici di questo regime alle altre bandiere dell'UE

infosMARE - Il Registro Internazionale è uno dei perni della competitività della flotta marittima italiana. Lo hanno sottolineato oggi i presidenti della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) e Assarmatori intervento alla sessione #IN THE MED della Port&ShippingTech, main conference della Genoa Shipping Week.

Ricordando che si è «alle porte di una rivoluzione della politica marittima nazionale che cambierà l'assetto della nostra marineria perché è in via di definizione il processo di estensione dei benefici del Registro Internazionale italiano alle bandiere dell'Unione Europea e dello Spazio Economico Europeo», il presidente della Confederazione Italiana Armatori, Mario Mattioli, ha specificato che «Confitarma sostiene con forza l'esigenza di riservare tali benefici ai soli soggetti stabilmente radicati sul territorio italiano. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia di grandi operatori internazionali che decidono se, come, che cosa e quando trasportare - ha sottolineato Mattioli - occorre difendere l'interesse nazionale a cominciare dalla bandiera italiana. Per questo siamo fermamente convinti che il Registro Internazionale sia tuttora il pilastro della nostra politica marittima».

Mattioli ha ricordato anche l'intensa azione condotta da Confitarma nei confronti del ministro dell'Ambiente al fine di escludere le navi iscritte nel Registro Internazionale dall'elenco dei sussidi ambientalmente dannosi. «Abbiamo chiarito, con successo - ha spiegato - che i benefici previsti dal Registro Internazionale hanno la duplice finalità di attrarre personale marittimo e di migliorare la competitività delle navi di bandiera italiana rispetto alle condizioni fiscali più favorevoli offerte da altre bandiere».

Nel suo intervento il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha evidenziato che le misure fiscali e contributive introdotte con il Registro Internazionale nel 1998 hanno raddoppiato la flotta mercantile di bandiera italiana, che dai poco più di otto milioni di tonnellate di stazza lorda di allora, ancora oggi, nonostante un periodo di decrescita, si mantiene superiore ai 15 milioni di tonnellate. «Ora, però - ha aggiunto Messina - tutto il sistema si trova davanti a un bivio e, a seconda della strada che imbroccherà, ci potrà essere un nuovo rilancio. L'Italia, come auspicato anche da Assarmatori - ha rilevato Messina confermando così che la posizione dell'associazione a tal proposito è differente da quella di Confitarma - si sta avviando a modificare l'ordinamento del Registro Internazionale secondo l'impostazione indicata dall'UE, ossia allargando i benefici per l'occupazione marittima previsti dalla legge 30/98 anche alle navi che battono bandiera di un Paese europeo o dello Spazio Economico Europeo. Il problema è che dalle procedure di arruolamento dei lavoratori ai collaudi e le ispezioni ai sistemi di comunicazione, dall'arruolamento dei medici di bordo alle procedure d'ispezione dei carichi al rilascio e il rinnovo dei certificati di sicurezza, non c'è quasi norma o

procedura italiana che non sia più farraginoso e costoso di quelle imposte dalla media degli altri Paesi europei. A questo punto - ha concluso il presidente di Assarmatori - senza una seria opera di semplificazione e de-sburocrazizzazione, il rischio di una migrazione verso registri più efficienti e meno costosi è assolutamente reale soprattutto per il naviglio impegnato nei traffici internazionali».

Al di là della questione del Registro Internazionale e della sua estensione alle altre bandiere UE, Mattioli si è soffermato anche sulle unità navali iscritte nel primo Registro, lamentando che il governo non ha ancora previsto un sostegno per le imprese armatoriali che assicurano i fondamentali servizi di cabotaggio marittimo, di rifornimento dei prodotti necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché di deposito ed assistenza alle piattaforme energetiche nazionali. «Sono servizi - ha sottolineato - che non si sono mai fermati durante la pandemia e che lo stesso governo ha definito “essenziali per il Paese”».

Nell'intervento del presidente di Confitarma c'è stato anche spazio per la transizione green del settore marittimo: «lo shipping - ha detto Mattioli - è consapevole dell'esigenza di accelerare i tempi di decarbonizzazione, ma l'obiettivo potrà essere raggiunto solo se i governi intraprenderanno le azioni necessarie. Il nostro governo, al fine di sostenere il processo di transizione ecologica della flotta italiana - ha ricordato - ha destinato attraverso il Fondo complementare al PNRR risorse importanti per il rinnovo e l'ammodernamento delle navi. Per questo è importante che tutte le navi italiane, anche quelle che operano al di fuori del Paese, possano accedere ai contributi green, riservando comunque una premialità specifica per i traffici mediterranei, così da sostenere l'intera flotta italiana nell'importante processo di transizione ecologica avviato a livello internazionale. È chiaro - ha precisato - che l'obiettivo comune è quello di attuare una concreta transizione ecologica della catena del trasporto ma ciò deve avvenire senza svantaggiare le imprese italiane quotidianamente impegnate nella competizione internazionali per questo ci aspettiamo che il Governo affianchi le imprese che devono sostenere i costi di questa trasformazione». (2/11)