

# Registro Internazionale per transizione ecologica e benefici fiscali. La posizione degli armatori

I presidenti di Confitarma e Assarmatori intervenuti alla sessione #IN THE MED della Port&ShippingTech, main conference della Genoa Shipping Week



Soffermandosi sull'importanza del **Registro Internazionale** per la politica marittima del nostro paese, sia in tema di sostenibilità che riguardo ai benefici fiscali, i presidenti delle due organizzazioni armatoriali italiane sono intervenuti alla sessione #IN THE MED della Port&ShippingTech, main conference della Genoa Shipping Week. Prima di tutto, il presidente di **Confitarma**, Mario Mattioli, ha voluto ricordare l'onorevole Eugenio Duca, prematuramente scomparso: "un politico che ha capito l'importanza di una flotta mercantile italiana per il bene del Paese che ha accompagnato in tante battaglie gli armatori italiani, una categoria di imprenditori di grande eccellenza che con orgoglio fanno sventolare il tricolore sulle loro navi".

"Siamo alle porte di una rivoluzione della politica marittima nazionale che cambierà l'assetto della nostra marineria - ha affermato Mattioli - 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. 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, 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".

Mario 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, 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".

Mattioli ha anche segnalato che, per quanto riguarda le unità iscritte nel primo registro, 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 che non si sono mai fermati durante la pandemia e che lo stesso governo ha definito "essenziali per il Paese". In merito alle risorse del Fondo complementare al PNRR destinate alla transizione green del settore marittimo, il Presidente di Confitarma ha ribadito che il trasporto marittimo è la modalità di trasporto più sostenibile e lo shipping globale ha individuato obiettivi di riduzione delle emissioni addirittura più ambiziosi di quelli stabiliti dall'Imo.

"Lo shipping è consapevole dell'esigenza di accelerare i tempi di decarbonizzazione – ha affermato Mattioli – 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 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 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". "Ma sono anche convinto che la transizione ecologica si potrà realizzare se finalmente verrà riconosciuto il giusto ruolo all'economia blu: To be green think blu" ha concluso il presidente di Confitarma.

### **Assarmatori sul Registro Internazionale**

"Una flotta mercantile italiana esiste ancora ed è pure molto competitiva, soprattutto nel settore traghetti Ro-Ro e Ro-Ro Pax, dove l'Italia è leader nell'Unione Europea per tonnellaggio e merce movimentata". Lo ha affermato Stefano Messina, presidente di **Assarmatori**, intervenendo alla Genoa Shipping week.

Le misure fiscali e contributive introdotte con il Registro Internazionale nel 1998 - ha ricordato Messina - hanno raddoppiato la flotta mercantile di bandiera italiana, che dai poco più di 8 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 imboccherà, ci potrà essere un nuovo rilancio. L'Italia (come auspicato anche da Assarmatori) 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 farraginosa e costosa di quelle imposte dalla media degli altri paesi europei".

"A questo punto - ha concluso Messina - senza una seria opera di semplificazione e de-sburocratizzazione, il rischio di una migrazione verso registri più efficienti e meno costosi è assolutamente reale soprattutto per il naviglio impegnato nei traffici internazionali".