

Assarmatori e Confitarma: "Svecchiamo il Codice della navigazione"

Quest'anno si celebrano gli ottant'anni. Intervenendo a La Sapienza, Sisto e Rossi tornano a sollecitare il governo a semplificarne la burocrazia, in vista dell'estensione degli sgravi fiscali ad altre bandiere europee



Quest'anno si celebrano gli ottant'anni del Codice della navigazione italiano, nato nel 1942 l'ossatura giuridica alla base non solo della navigazione ma della portualità italiana. Dispone le regole da rispettare in mare ma anche parte di quelle per le concessioni demaniali, per esempio, pur rifacendosi queste ultime a un apparato legislativo più recente, quello della legge 84 del 1994, che ha istituito le autorità portuali. Giovedì a Roma, all'Università La Sapienza, Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, e Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori, sono intervenuti a un evento organizzato dalle Capitanerie di porto per celebrare l'anniversario.

Etrambi hanno sottolineato, come da anni chiede l'armamento italiano, di semplificare e svecchiare questo Codice. «Un ottantenne in splendida forma, un maratoneta concepito da straordinari maestri del diritto del nostro Paese, al quale però non possiamo chiedere di correre i cento metri dell'odierna competizione nei mari d'Europa senza un'accurata cura di semplificazione e de-burocrazia, accompagnata da una riforma della governance della navigazione», ha detto Sisto, secondo il quale non è più possibile «consentire alle nostre navi di scontare un gap di competitività rispetto alle altre perché abbiamo un codice che risente della sua età». La riforma del Codice della navigazione sarebbe utile anche a «contrastare un inevitabile *flagging out* per poter competere con le altre bandiere più flessibili e shipping friendly».

Un apparato così pesante e vecchio non aiuta a fronteggiare un cambiamento importante che sta per avvenire, quello dell'estensione dei benefici del Registro internazionale (gli sgravi fiscali) a tutte le bandiere comunitarie, come stabilito dalla Commissione europea con una Decisione risalente a giugno 2020. «Tra poche settimane – ha concluso Sisto – potrebbe sparire la flotta dedicata ai traffici internazionali. I vantaggi costruiti negli anni da Confitarma andranno a favorire bandiere come Malta, Madeira, Cipro, che hanno un apparato amministrativo molto più snello rispetto al nostro. La necessità di riforma del Codice equivale alla necessità di rivendicare e rafforzare la marittimità del nostro Paese».

Dal canto suo, Rossi ha detto che le cose da fare sono due: integrare il Codice della Navigazione il [Regolamento 352/17](#), quello sui servizi portuali; e continuare la transizione energetica. «Deve essere un percorso intelligente – ha detto Rossi – che si poggia sui pilastri della sostenibilità sociale, economica e ambientale. Una transizione appunto, non una rivoluzione che rischia di mietere vittime nel ceto marittimo e anche in quello portuale. Mi riferisco al pacchetto 'Fit for 55' che, come sottolineato anche dalla Commissione per le politiche europee del Senato in una recente risoluzione, rischia di violare il principio di proporzionalità, andando ad impattare in modo ben più corposo su un Paese, come l'Italia, che vanta la più grande popolazione insulare del continente e, di conseguenza, la maggiore flotta dedicata a questi collegamenti. Infine, l'inclusione dello shipping nel meccanismo dei certificati di emissione (ETS), comporterà una delocalizzazione dei traffici di transhipment, sui quali rischiamo quindi di perdere il controllo a vantaggio dei porti del Nord Africa, con tutto quello che ne consegue in termini anche di tutela della occupazione e sicurezza dei traffici e degli approvvigionamenti».