

Navi, stop agevolazioni stangata sui marittimi

► L'Assarmatori: «Nel Nadev previsto il taglio degli sgravi contributivi» ► «Il governo è contraddittorio: riconosce l'efficienza ambientale del trasporto navale»

IL CASO

Antonino Pane

Il trasporto via mare di merci e persone non può essere penalizzato. La nota di aggiornamento al Def sta diventando un vero e proprio incubo per le aziende che operano in settori strategici e che frettolosamente rischiano di finire nel "catalogo" di quelle considerate ambientalmente sfavorevoli con la conseguente applicazione del passaggio normativo ipotizzato: «Si rimuoveranno o riformeranno progressivamente quelle agevolazioni, incluse le agevolazioni fiscali, dannose per l'ambiente». Insomma finire nel catalogo istituito presso il ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, può significare perdere quelle agevolazioni che fino ad oggi hanno consentito all'armamento italiano di competere nel mercato internazionale. Gli allarmi si susseguono perché finire nel catalogo significherebbe perdere le misure di sostegno che da anni supportano il settore e che hanno permesso allo shipping italiano di sopravvivere a due gravissime crisi da tutti ricordati come veri e propri punti di svolta nella storia dell'armamento: la fuga verso bandiere di comodo (anni Novanta) e quella economica del 2008. Una politica di sostegno che ha prodotto effetti benefici sull'armamento nazionale (è raddoppiato il numero delle navi battenti bandiera nazionale) ma anche l'occupazione, visto che ormai il nu-

mero dei marittimi italiani imbarcati ha superato le 30mila unità.

IL COSTO DEL LAVORO

E in una nota di Assarmatori si fa notare su questo fronte che se si analizzano i dati nel loro complesso, emerge chiaro ed evidente che i sussidi non sono legati al trasporto o alle emissioni, ma essenzialmente il costo del lavoro. Inoltre, aspetto ritenuto ancora più importante, tutti gli indicatori dicono che dal punto di vista ambientale, nel confronto con le altre modalità di trasporto, quella navale è quella energeticamente più efficiente e con minori costi esterni ambientali nel rapporto tonnellate/chilometro. Una premessa, questa, sottolineata dallo stesso legislatore nella nota di aggiornamento.

E allora? Perché tant'è preoccupazioni? Perché nonostante la premessa nella stessa nota al Def è scritto anche che «il sussidio tende a favorire il trasporto delle merci sulle lunghe distanze, a discapito di modelli di consumo caratterizzati da catene logistiche corte, determinando comunque emissioni di CO2 che dovrebbero essere evitate». Assarmatori proprio su questo aspetto ha fatto notare con forza che si può collegare il tema della lunghezza della catena logistica al trasporto marittimo. Per le isole, ad esempio, la distanza dell'isola dalla terraferma indica la lunghezza della catena. Insomma anche dalle analisi svolte da Assarmatori emerge chiaro che l'economia italiana si regge sull'export e i dati dimostra-

no che le attività di import/export non possono affatto prescindere dal trasporto via mare (si stima che circa il 90% dei commerci mondiali avvenga via-mare) rappresentando la spina dorsale dello sviluppo dell'economia mondiale in generale e di quella italiana in particolare.

LA CONCORRENZA

C'è poi tutto il versante della concorrenza. Un tema che preoccupa moltissimo gli armatori. E, infatti, Assarmatori fa osservare che una modifica peggiorativa dell'attuale sistema fiscale in vigore a sostegno dell'industria marittima, metterebbe in serio pericolo solo l'armamento italiano, favorendo invece i competitor europei (tutti sovvenzionati dai rispettivi Stati membri per le identiche ragioni che hanno indotto il legislatore italiano a sostenere il comparto del trasporto marittimo) ed internazionale - specialmente asiatici - che potranno continuare ad effettuare i loro servizi marittimi nel paese indisturbati, semplicemente rimpiazzando i servizi resi delle imprese colpite dal provvedimento di riduzione dell'aiuto. Non si può, inoltre, dimenticare che la riduzione degli incentivi fiscali e contributivi andrebbe poi ad incidere significativamente sul traffico Ro-Ro e sulle cosiddette Autostrade del Mare nelle quali il nostro Paese è leader assoluto in Europa, vantando la presenza di compagnie di navigazione che sono tra i leader mondiali del comparto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA