

Le audizioni di ALIS e Assarmatori alla Commissione Trasporti della Camera

Di Caterina: inspiegabile la scelta di prorogare di 12 mesi all'azienda la convenzione a Tirrenia- CIN. Catani: aiuti subito alle compagnie di navigazione che garantiscono collegamenti strategici

inforMARE - Oggi presso la Commissione Trasporti della Camera dei deputati si è tenuta un'audizione informale nell'ambito dell'esame del decreto-legge cosiddetto Rilancio alla quale hanno partecipato i rappresentanti di diverse associazioni del settore dei trasporti.

L'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (ALIS) ha espresso apprezzamento per alcune misure e perplessità per altre contenute nel provvedimento: tra le prime - ha specificato il vicepresidente e direttore generale di ALIS, Marcello Di Caterina - figura ad esempio «lo stanziamento per l'anno 2020 di 50 milioni di euro per le misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus destinate all'intermodalità mare-ferro o gli interventi a sostegno del trasporto ferroviario e dei correlati servizi ferroviari merci. Il riscontro - ha precisato - non è però altrettanto positivo per l'autotrasporto ed il trasporto marittimo, nonostante l'intera filiera logistica non si sia mai fermata durante tutta la fase emergenziale».

Inoltre Di Caterina ha sottolineato che ALIS continua «a ritenere inspiegabile la scelta del governo, contenuta nell'articolo 205 del decreto-legge Rilancio, di prorogare di ulteriori dodici mesi all'azienda CIN-Tirrenia la convenzione per i servizi marittimi di continuità territoriale con le isole maggiori e minori in scadenza il 18 luglio 2020, attraverso lo stanziamento di circa 72 milioni di euro di sussidi pubblici, oltretutto - ha rilevato - senza procedere a nuova procedura di gara e senza considerare che altre compagnie marittime hanno rinnovato la disponibilità a garantire la continuità territoriale senza oneri aggiuntivi a carico dello Stato anche dopo la scadenza della convenzione attuale. Per ALIS - ha affermato Di Caterina - lo Stato avrebbe potuto e dovuto investire strutturalmente tali risorse a sostegno dell'intero popolo del trasporto, anziché a vantaggio di un unico operatore, anche al fine di non operare distorsioni del mercato ed alterazioni della libera concorrenza».

Nel suo intervento Matteo Catani, presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio dell'associazione armatoriale Assarmatori, ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma - ha ricordato Catani - stante le difficoltà del governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, Assarmatori da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime cosiddetto Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi - ha proseguito Catani - «occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all'economia nazionale. I traghetti italiani - ha evidenziato il presidente della Commissione Cabotaggio di Assarmatori - non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani». Del resto - ha rilevato Catani - i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda,

hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto.

Il rappresentante di Assarmatori ha concluso ricordando a tal proposito il sostegno dell'associazione armatoriale ad un emendamento al testo del Decreto Rilancio che - ha spiegato - è «teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell'esercizio dell'attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare». (2/1)