

Emergenza, imprese e lavoro. Audizione alla Camera per Confitarma e Assarmatori

I rappresentanti delle due associazioni hanno illustrato le problematiche del settore presso la Commissione Trasporti



Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19. Questi i temi al centro mercoledì delle audizioni di **Confitarma** e **Assarmatori** presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, nell'ambito dell'esame del disegno di legge C. 2500 di conversione del decreto-legge n. 34/2020.

L'audizione di Confitarma

"In questo periodo le navi non si sono mai fermate per assicurare l'approvvigionamento di presidi sanitari, farmaci, beni ed energia. Ciò non significa – ha sottolineato il direttore generale di Confitarma **Luca Sisto** – che le aziende non abbiamo sofferto gli effetti dell'emergenza. Ci attendevamo di più, invece nel Decreto Rilancio il comparto marittimo è assente, non è considerato, a parte due interventi che riguardano una sola destinazione marittima e uno solo dei tre servizi tecnico nautici".

Sisto ha poi ricordato che Confitarma ha richiesto al governo dieci prime misure urgenti. Di queste, le misure per la liquidità risultano parzialmente confluite nelle norme per tutte le imprese insieme al Fondo Solimare, mentre, né la richiesta per l'abolizione dell'addizionale dello 0,5% sulla Naspi né l'abbattimento dei costi portuali sono state riconosciuti. "Ci siamo quindi rivolti al nostro Ministro di riferimento per ottenere almeno due interventi prioritari in questo momento".

"Il primo di questi riguarda il più importante operatore turistico italiano, Costa Crociere, che opera, unico nel settore crocieristico, con bandiera italiana su 29 unità meravigliose. Queste navi – ha precisato il direttore generale di Confitarma – sono ferme da mesi, ma sono armate con 300-400 persone per le quali l'azienda deve sostenere i costi senza fatturato. Ebbene: per una restrittiva lettura della legge n.30 del 1998 noi cosa facciamo? Non consentiamo a questa azienda italiana di svolgere per due mesi traffici crocieristici economicamente sostenibili con i competitor tra porti nazionali, da non confondere con altri tipi di traffico. Ribadisco che questo intervento è a costo zero perché tali navi sono già iscritte nel Registro internazionale".

Il secondo intervento chiesto da Confitarma, riguarda il sostegno alle aziende con unità iscritte nel primo registro "Abbiamo richiesto un fondo di almeno 30 milioni per ristorare parzialmente il fatturato di tutte le aziende con

unità iscritte nel Primo registro, e non solo per quelle del cabotaggio minore, come ad esempio quelle che operano nel bunkeraggio marittimo, senza le quali le altre navi non possono rifornirsi nei nostri porti, che hanno evidentemente sofferto la riduzione dei traffici".

"Alla fine di questa emergenza – ha concluso Sisto - si dovrà seriamente parlare di una governance strutturata e dedicata a questa importante industria del Paese, forse meno visibile di altre ma certamente necessaria e indispensabile come abbiamo ampiamente dimostrato in questa emergenza".

L'audizione di Assarmatori

Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno. In estrema sintesi è questo il messaggio che **Matteo Catani**, presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di Assarmatori, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio.

Catani 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 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 così detto 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 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, aggiunge il rappresentante di Assarmatori, 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.

In coerenza con quanto espresso, Assarmatori ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, 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". Il sostegno alle imprese fortemente impattate dalla pandemia in corso, manterrebbe quindi attiva una infrastruttura essenziale quale è la rete di trasporti marittimi combinati passeggeri e merci, senza alterare i livelli concorrenziali.