

Piano Ripresa e Resilienza, le richieste di Confitarma e Assarmatori

In audizione al Senato, Stefano Messina ha denunciato la cancellazione di 2 miliardi per il rinnovo della flotta di cabotaggio. Mario Mattioli si è soffermato su digitalizzazione, formazione, marebonus e gas



(lotseemann/Flickr)

Nella definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che l'Italia deve consegnare all'Unione europea nell'ambito del Next Generation EU non figurano gli stanziamenti, inizialmente previsti, di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte di navi italiane impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori (nettamente cresciuti, rispetto ai 678 milioni quantificati [poco più di un mese fa](#)). Lo denuncia Stefano Messina, presidente di Assarmatori, aderente a Confrtrasporto-Confcommercio, nel corso dell'audizione della categoria alla Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato.

«Gli unici interventi concreti per il settore marittimo contenuti nel piano - ha affermato il presidente di Confitarma, Mario Mattioli - riguardano il trasporto pubblico locale e la portualità che, seppur importanti segmenti del comparto marittimo, rappresentano solo una parte del sistema, e non vi sono azioni concrete, per quanto attiene al trasporto marittimo nel suo complesso, nonostante questo rappresenti uno dei settori più rilevanti per la transizione ecologica». Inoltre, «è necessario dare urgente attuazione ai provvedimenti già adottati nonché prevedere azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cisterniero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda».

«Nel momento in cui l'attenzione e gli sforzi sono concentrati sulla sostenibilità e non casualmente anche sull'elettrificazione delle banchine, escludere un intervento massiccio mirato a favorire il rinnovamento della flotta non ha davvero un senso logico», continua Messina. «Lo stesso cold ironing, l'elettrificazione delle banchine – prosegue – avrebbe un significato limitato se le navi che più sarebbero chiamate a utilizzarle non fossero provviste delle dotazioni atte a collegarsi. Sarebbe come prevedere di investire in colonnine per la ricarica elettrica lungo le autostrade e non avere in circolazione auto elettriche. È il momento di prevedere interventi coordinati e in quest'ottica il rinnovamento della flotta è elemento centrale, anche nell'eventuale previsione di legare il finanziamento delle nuove navi al mantenimento delle linee con il porto o con i porti interessati».

Mattioli si è poi soffermato a elencare gli interventi generali più importanti da fare per il settore. Per quanto riguarda la digitalizzazione, bisognerebbe istituire l'**anagrafe nazionale della gente di mare**, riformando il

collocamento della gente di mare; poi attuare la riforma del Codice della Navigazione e adottare **giornali e documenti di bordo elettronici**. Per quanto riguarda la transizione ecologica, considerando che nel 2023 è prevista l'entrata in vigore di due indici IMO sulle emissioni di anidride carbonica da parte delle navi in esercizio, incluse le portarinfuse secche e liquide, Confitarma propone di definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo e rinnovamento della flotta di bandiera, coinvolgendo la cantieristica italiana. Bisognerebbe anche coinvolgere, per esempio, secondo Confitarma, Cassa Depositi e Prestiti e il settore privato e attuare una strategia che garantisca una **solida filiera di approvvigionamento del gas naturale liquefatto**. Introdurre meccanismi di defiscalizzazione e finanziarizzazione per la costruzione di depositi portuali. A proposito del cold-ironing, Mattioli ha sottolineato come l'adeguamento delle navi è costoso per l'armatore e quindi anche qui bisognerebbe identificare specifiche risorse da destinare allo scopo.

Per quanto riguarda i **marebonus**, occorre adottare un modello, richiamato anche dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma sotto forma di contributo direttamente all'utenza, ovvero passeggeri e autotrasportatori (modello già attuato in Spagna) e predisporre un piano triennale o quadriennale straordinario di interventi da finanziare con adeguate risorse statali o pubbliche.

Per la formazione sono necessarie azioni per destinare risorse adeguate specie su aspetti di green e blue economy/sostenibilità e su aspetti di innovazione tecnologica del settore marittimo, nei vari gradi di istruzione. Inoltre, occorre potenziare le attività dei "**centri sperimentali di sviluppo delle competenze**", volta a rafforzare il sistema di formazione professionale e di qualificazione delle competenze di settore.

Mattioli, che è tornato a ripetere l'importanza di rafforzare le direzioni portuali e marittime del ministero dei Trasporti, ha ricordato che presto «si concluderà il processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie che dovrà naturalmente essere rivolto solo a quei soggetti imprenditoriali utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare PIL per la nostra economia. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, come, cosa e quanto trasportare, occorre difendere l'impresa e la bandiera italiana creando le condizioni di crescita e sviluppo delle tante realtà eccellenti del nostro settore. Il miglior modo per farlo è attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che risalgono anche all'Ottocento. Confitarma ha presentato un progetto per molti aspetti a costo zero per l'erario».