

L'appello degli armatori: “Ripristinare subito gli aiuti per il rinnovo della flotta”

24 FEBBRAIO 2021 - Redazione



Roma – Occorrono azioni mirate per l’industria marittima. E’ quanto hanno chiesto ieri i presidenti di Confitarma **Mario Mattioli** e di Assarmatori **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori nel corso dell’audizione di fronte all’**8° Commissione Trasporti del Senato della Repubblica**, nell’ambito dell’esame in sede consultiva della proposta di PNRR – Recovery Plan.

Dopo aver ribadito che nel PNRR gli unici interventi concreti per il settore marittimo contenuti nel piano riguardano il TPL e la portualità, il presidente di Confitarma ha richiamato l’attenzione sul **tema della digitalizzazione**, aspetto fondamentale per il trasporto marittimo: “Occorre adeguare i sistemi di interfaccia nave/porto e sviluppare in quest’ottica le piattaforme telematiche; istituire l’anagrafe nazionale della gente di mare nell’ambito della più complessiva attuazione della Riforma del collocamento della gente di mare; attuare la riforma del Codice della Navigazione per una transizione verso il digitale 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 per ridurre le 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/rinnovamento e adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo sia la cantieristica italiana maggiore, già leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore, sia quella minore in crisi da anni”.

Un punto, quello del rinnovo della flotta, su cui insiste anche il **presidente di Assarmatori** che giudica un grave errore la cancellazione nel PNRR dello stanziamento di due miliardi di euro per gli aiuti al rinnovamento delle flotte di navi impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori.

“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. Lo stesso **cold ironing**, ovvero l’elettrificazione delle banchine – ha osservato **Messina** – 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».

Mattioli insiste poi sull’individuazione di “strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato per lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla **distribuzione e bunkeraggio del GNL**. “In tal senso è cruciale l’introduzione di meccanismi che stimolino la domanda di tali prodotti – spiega il presidente di **Confitarma** – quali, ad esempio norme di defiscalizzazione/supporto finanziario per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei nostri porti o incentivare la transizione ecologica attraverso specifici supporti finanziari agli investimenti portuali in mezzi tecnici”.

Sul tema spinoso della **continuità territoriale**, **Mattioli** sollecita il governo a prendere spunto dal 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.

Inoltre, le linee guida per la definizione dei PNRR danno la possibilità di attuare riforme strutturali. “In tal senso – conclude **Mattioli** – da tempo il settore marittimo è unito nella richiesta di una governance unica per il mare. In questa difficile fase di riflessione sull’assetto del Paese, è necessario, in attesa dell’auspicata costituzione di un’efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime, rafforzare le Direzioni/Uffici del MIT dedicati per competenza alle materie della portualità, della navigazione e della logistica”.