



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

COMUNICATO STAMPA

AUDIZIONE DI CONFITARMA AL SENATO

SUL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA - RECOVERY PLAN

“Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, istruzione e formazione, ricerca e cultura: queste le sfide ambiziose del PNRR - ha affermato, il 23 febbraio, **Mario Mattioli**, Presidente di Confitarma, nel corso dell’audizione di fronte all’8^a Commissione Trasporti del Senato della Repubblica, nell’ambito dell’esame in sede consultiva della proposta di PNRR – Recovery Plan – Occorrono però specifiche azioni mirate al trasporto marittimo nel suo complesso”.

Dopo aver ribadito che nel PNRR gli unici interventi concreti per il settore marittimo contenuti nel piano riguardano il TPL 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, il **Presidente di Confitarma** ha elencato le azioni proposte dall’industria armatoriale italiana nell’ambito delle missioni del PNRR.

Per la **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 nel quadro delle iniziative normative tese a 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. Occorre poi individuare gli strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato e attuare una strategia che garantisca l’identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consentano il ricorso a carburanti avanzati e 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, 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. In particolare, con riferimento agli investimenti previsti per il cold-ironing, Confitarma segnala che l’adeguamento delle navi comporta costi ingenti a carico dell’armatore e quindi occorre identificare specifiche risorse da destinare allo scopo.

Per **infrastrutture e mobilità** 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.

Inoltre, le linee guida per la definizione dei PNRR danno la possibilità di attuare **riforme strutturali**. “In tal senso ha affermato **Mario 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”.

“Da sottolineare che siamo alle porte di una rivoluzione del settore del trasporto marittimo nazionale. A breve, infatti, 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”.

“Il PNRR rappresenta un’occasione irripetibile e straordinaria per la ripresa e rilancio dell’economia italiana. Purtroppo, però, c’è il rischio concreto che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifesteranno troppo tardi”. Infatti, la manovra straordinaria adottata nel corso del 2020 attraverso diversi provvedimenti ha previsto diverse misure di primo sostegno che ancora non sono state attuate. “È necessario -ha concluso **Mario Mattioli** - 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”.

Roma, 23 febbraio 2021

Contatti: Noli Mazza

Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674 - e-mail: noli.mazza@confitarma.it