

Gli armatori italiani in difesa del Registro Internazionale ma restano ancora distanti sull'ipotesi di ampliamento

Sebastiano D'Agostino

Il Registro Internazionale è uno dei perni della competitività della flotta marittima italiana. Lo hanno sottolineato i presidenti di Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) e Assarmatori intervenendo alla sessione «#IN THE MED» della Port&ShippingTech, main conference della Genoa Shipping Week.

Ricordando che si è «alle porte di una rivoluzione della politica marittima nazionale che cambierà l'assetto della nostra marineria perché è in via di definizione il processo di estensione dei benefici del Registro Internazionale italiano alle bandiere dell'Unione Europea e dello Spazio Economico Europeo», il presidente della Confederazione Italiana Armatori, Mario Mattioli, ha specificato che «Confitarma sostiene con forza l'esigenza di riservare tali benefici ai soli soggetti stabilmente radicati sul territorio italiano. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia di grandi operatori interna-

zionali che decidono se, come, che cosa e quando trasportare - ha sottolineato Mattioli - occorre difendere l'interesse nazionale a cominciare dalla bandiera italiana. Per questo siamo fermamente convinti che il Registro Internazionale sia tuttora il pilastro della nostra politica marittima».

Mattioli ha ricordato anche l'intensa azione condotta da Confitarma nei confronti del ministro dell'Ambiente al fine di escludere le navi iscritte nel Registro Internazionale dall'elenco dei sussidi ambientalmente dannosi. «Abbiamo chiarito, con successo - ha spiegato - che i benefici previsti dal Registro Internazionale hanno la duplice finalità di attrarre personale marittimo e di migliorare la competitività delle navi di bandiera italiana rispetto alle condizioni fiscali più favorevoli offerte da altre bandiere».

Nel suo intervento il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha evidenziato che le misure fiscali e contributive introdotte con il Registro Internazionale nel 1998 hanno raddoppiato la flotta mercantile di bandiera italiana, che dai poco più di otto mi-

lioni di tonnellate di stazza lorda di allora, ancora oggi, nonostante un periodo di decrescita, si mantiene superiore ai 15 milioni di tonnellate. «Ora, però - ha aggiunto Messina - tutto il sistema si trova davanti a un bivio e, a seconda della strada che imboccherà, ci potrà essere un nuovo rilancio. L'Italia, come auspicato anche da Assarmatori - ha rilevato Messina confermando così che la posizione dell'associazione a tal proposito è differente da quella di Confitarma - si sta avviando a modificare l'ordinamento del Registro Internazionale secondo l'impostazione indicata dall'UE, ossia allargando i benefici per l'occupazione marittima previsti dalla legge 30/98 anche alle navi che battono bandiera di un Paese europeo o dello Spazio Economico Europeo. Il problema è che dalle procedure di arruolamento dei lavoratori ai collaudi e le ispezioni ai sistemi di comunicazione, dall'arruolamento dei medici di bordo alle procedure d'ispezione dei carichi al rilascio e il rinnovo dei certificati di sicurezza, non c'è quasi norma o procedura italiana che non sia più farragিনosa e costosa di quelle imposte dalla media degli altri Paesi europei».