

ATTIVITÀ MARITTIMA

Allerta Confitarma
Shipping a rischio

Raoul de Forcade > pagina 14

Attività marittima. Critiche alla legge all'esame della Camera che toglierebbe i benefici ai traghetti merci e passeggeri

Confitarma: flotta italiana a rischio

Grimaldi: se la normativa sul lavoro cambia siamo pronti a investire all'estero

LA SITUAZIONE

I comparti vivono situazioni differenti: le crociere e le tanker vanno bene, mentre le navi da carico secco soffrono

I numeri chiave del settore

63 mila

Addetti dello shipping

Il numero dei lavoratori diretti è raddoppiato dal 1998 a oggi

2019

Anno del ribilanciamento

Atteso il punto di equilibrio tra capacità di stiva e carico trasportato



Raoul de Forcade

ROMA. Dal nostro inviato

Il periodo di crisi del settore marittimo, soprattutto per quanto riguarda i noli delle navi che trasportano carichi secchi (*dry bulk*), non è ancora finito ma la maggior parte degli armatori ritengono si tratti di una fase ciclica, non strutturale. Confitarma, però, lancia l'allarme sulla legge delega di riordino dello shipping, licenziata dal senato e in esame alla Camera che, ha ricordato il presidente dell'associazione, Manuel Grimaldi, contiene un emendamento indirizzato a cancellare i benefici fiscali per le navi ro-ro e ro-pax (traghetti merci e passeggeri) che fanno rotte internazionali e, per questo, possono imbarcare personale non esclusivamente comunitario.

Le previsioni e l'allarme arrivano dalla dodicesima edizione di Mareforum, kermesse internazionale che riunisce armatori, broker e operatori del cluster marittimo, tenutasi ieri a Roma.

«Sorprende - afferma Grimaldi riferendosi all'emendamento - che una materia così complessa, dopo essere stata bocciata tre volte in commissione bilancio, sia stata inserita nella legge delega. L'Italia è prima al mondo nel settore ro-ro e ro-pax e ha una nor-

mativa conforme a quella dell'Ue. E dove decidiamo di andare a riformare? Proprio nel comparto dove siamo i primi, ignorando il parere contrario del 98% degli armatori e dei sindacati».

L'attuale status normativo, con il registro navale internazionale e la tonnage tax, che consentono sgravi fiscali, ha ricordato Grimaldi, «ha permesso, dal 1998 in poi, di far salire da 30 mila a 63 mila gli addetti diretti del settore e di raddoppiare la flotta. Si tratta uno dei grandissimi rari successi italiani. Se il registro navale internazionale rimarrà intatto com'è ora, il settore del trasporto marittimo italiano potrà superare la crisi e tornare a crescere. Toccando questo impianto si rischia di rovinare tutto. Ho grande fiducia nelle istituzioni, nel Governo e nel Paese e sono certo che l'emendamento non passerà. Ma se dovesse accadere, chi, come il mio gruppo, fa investimenti a 20 anni sicuramente inizierà a pensare di farli fuori dall'Italia».

Grimaldi precisa di non pensare «a bandiere di comodo e paradisi fiscali. Non l'ho mai fatto per una questione etica: ho 110 navi e nessuna con bandiera di comodo. Esistono, però, dei Paesi Ue con una normativa simile o uguale alla nostra attuale dove, tra l'altro, il mio gruppo ha stabile organizzazione. Mi riferisco ad esempio alla Gran Bretagna ma anche a Grecia e Finlandia. Dunque, se passasse

la delega com'è, ci metterei un attimo a portare sulle navi la bandiera inglese». Grimaldi ha anche spiegato di «essere al lavoro per consolidare la presenza della risorsa mare dentro Confindustria».

Riguardo alla situazione generale dello shipping, Grimaldi ha sottolineato che «oggi ciascun settore è differente, con cicli diversi l'uno dall'altro. Le crociere vanno bene, le tanker anche, le navi da carico secco soffrono da anni. C'è chi parla di crisi strutturale ma a me sembra esagerato. Bisogna dire, peraltro, che nel dry, prima della crisi, c'è stato un periodo di boom senza precedenti».

Anche l'armatore Giuseppe Bottiglieri, tra gli organizzatori di Mareforum, spiega di ritenere «che la situazione di difficoltà delle navi dry bulk sia ciclica, non strutturale. Il mondo sta cambiando sì, ma è sempre un ciclo e nel 2019 si potrebbe arrivare a un ribilanciamento tra capacità di stiva e carico trasportato. Anche in passato i periodi negativi si sono riaggiustati da soli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

