

Panorama  
18 maggio 2017

## SCENARI ECONOMIA

**Manuel Grimaldi,**  
presidente del gruppo  
omonimo,  
guida Confitarma.



«**C**ontinueremo a dire, in tutte le sedi, che questa norma è scritta male. Che non solo non creerà occupazione, ma ne cancellerà molta. In particolare se venisse estesa a tutto il traffico internazionale. Non è una minaccia: sarebbe una conseguenza inevitabile». È molto netto Gennaro Fiore, direttore generale di Confitarma, ma quando spiega il punto di vista della confederazione degli armatori che aderiscono alla Confindustria sulla riforma delle provvidenze per il settore varata dal governo Renzi e da pochi giorni al vaglio della Commissione europea, il suo tono garbato scivola nel fastidio: «Abbiamo 150 armatori iscritti con 880 navi, e la pensiamo tutti sostanzialmente allo stesso modo. Dall'altra parte c'è un'unica voce, eppure l'emendamento Cociancich ne ha raccolto le indicazioni, sbagliate!».

L'unica voce - in verità non proprio l'unica, ma senza dubbio la più tonante - è quella di Vincenzo Onorato, armatore di Moby e Tirrenia. Onorato ha aderito e ridato impulso a Fedarlinea, associazione di armatori più piccola che, in ambito Confcommercio, su questa riforma è in netta contrapposizione a Confitarma. L'emendamento è del senatore Pd Roberto Cociancich, presidente della Conferenza internazionale cattolica dello scautismo, e in quanto tale renziano honoris causa. La nuova norma, oggi all'esame di Bruxelles, circoscrive i benefici del Registro - lo sgravio degli oneri contributivi e fiscali per i marittimi italiani e comunitari - alle navi che imbar-

cano in via esclusiva equipaggi di queste nazionalità, quando navigano sì in cabotaggio (cioè tra porti dello stesso Paese) ma toccano anche porti non nazionali, e fa invece decadere da questi benefici le navi che impiegano equipaggi misti, con extracomunitari che costano meno ma - sottolinea Confitarma - che già oggi non ricevono alcuna agevolazione.

Se l'emendamento fosse esteso anche ai traffici internazionali, come da più parti si prospetta, gli oneri statali a beneficio degli armatori, peserebbero, secondo Confitarma, fino a 350 milioni in più di oggi. Il Registro internazionale italiano diverrebbe meno competitivo rispetto a quello degli altri Paesi e l'occupazione crollerebbe, altro che crescere: perché se si applicherà estensivamente la legge - è ancora la tesi di Confitarma - l'80 per cento del tonnellaggio navale battente bandiera italiana dall'oggi al domani potrebbero trovare conveniente trasferirsi legalmente all'estero, portando con sé entrate fiscali, indotto economico e soprattutto quell'occupazione che l'emendamento vorrebbe invece difendere.

«La materia è complessa, e il legislatore è caduto in un'illusione ottica» sintetizza Fiore. «Quando una tratta di cabotaggio, come quelle tra l'Italia e le isole maggiori, compie anche un solo attracco in un porto estero, l'armatore della nave iscritta nel Registro internazionale, può applicare le regole del Paese di cui la nave batte bandiera e non del Paese che ospita il cabotaggio. Ora su queste tratte gli equipaggi sono misti, e comprendono anche personale extracomunitario. Questo è lo scenario competitivo che l'armatore italiano deve fronteggiare. Con la nuova norma, non potrebbero più gestire gli equipaggi con la libertà d'azione che hanno i concorrenti comunitari. E così, in forza di questo emendamento, dovranno scegliere se restare iscritti al Registro internazionale e fare a meno degli extracomunitari, o continuare a utilizzarli rinunciando ai benefici del Registro internazionale. La prima ipotesi non è perseguibile perché fuori mercato, la seconda porterebbe a un deflusso di navi dalla bandiera italiana verso altre bandiere. Altro che aiutare l'occupazione».

Che invece era stata drasticamente aiutata dal Registro internazionale che in 19 anni ha prodotto il raddoppio delle assunzioni (da 30 a 60 mila) e del tonnellaggio navale immatricolato in Italia (da 7,8 a 16,5 milioni di tonnellate).

Secondo Confitarma, inoltre, le paghe da fame (di cui parla il «fronte dell'accusa») che verrebbero corrisposte agli extracomunitari sono una bufala: «A bordo delle nostre navi il marittimo filippino, per esempio, prende

# Battaglia navale sui marittimi

Per gli sgravi al personale Ue, un emendamento ha accolto le posizioni di Fedarlinea. Ma Confitarma contrattacca: così, anziché aiutare il settore, l'Italia perderà business e occupati.

Agi (2) - Imagoeconomica

almeno 1.200 euro di stipendio che sono per lui molti, se rapportati al livello di paga del Paese di origine. Le capitanerie, il ministero, lo sanno: le convenzioni di arruolamento a bordo di ogni nave sono trasparenti e aperte ai controlli», dice Fiore.

«Prima che il Registro internazionale fosse istituito così come è poi rimasto fino a oggi» ricordano in Confitarma «la nostra flotta mercantile era ridotta al minimo. Proprio grazie al Registro è stato possibile diminuire il gap competitivo della bandiera italiana verso le più agguerrite bandiere: Liberia, Panama, Bahamas, Singapore. In Europa l'unico Paese che non si è adeguato è stata la Svezia, che infatti ha perso completamente la propria flotta».

**Effettivamente la tentazione dell'espatrio «normativo» sarà fortissima.** Per esempio Malta, Paese comunitario, non avendo una forte tradizione nel settore e avendo poco personale marittimo, ha fatto una scelta opportunistica, puntando a incamerare l'indotto della marineria, offrendo condizioni di tipo panamense ad armatori di tutte le nazionalità. Quindi se un armatore italiano, di fronte alle nuove regole, preferisse andarsene appunto a Malta, otterrebbe gli stessi vantaggi senza creare valore economico né la-



Vincenzo Onorato, armatore di Moby e Tirrenia, aderisce a Fedarlinea.

voro in Italia pur venendo a lavorare nei mari italiani.

Sull'intera polemica aleggia la contrapposizione personale di Onorato contro il gruppo Grimaldi e il suo presidente Manuel, ancora per poche settimane presidente di Confitarma, che in una nota ha ricordato come Onorato, azionista di controllo di Tirrenia, in queste vesti continui a intascare (secondo gli accordi della privatizzazione) profumati contributi pubblici e in una tratta sul Baltico abbia dovuto imbarcare una parte di personale russo, pur applicando - ha detto - contratti italiani.

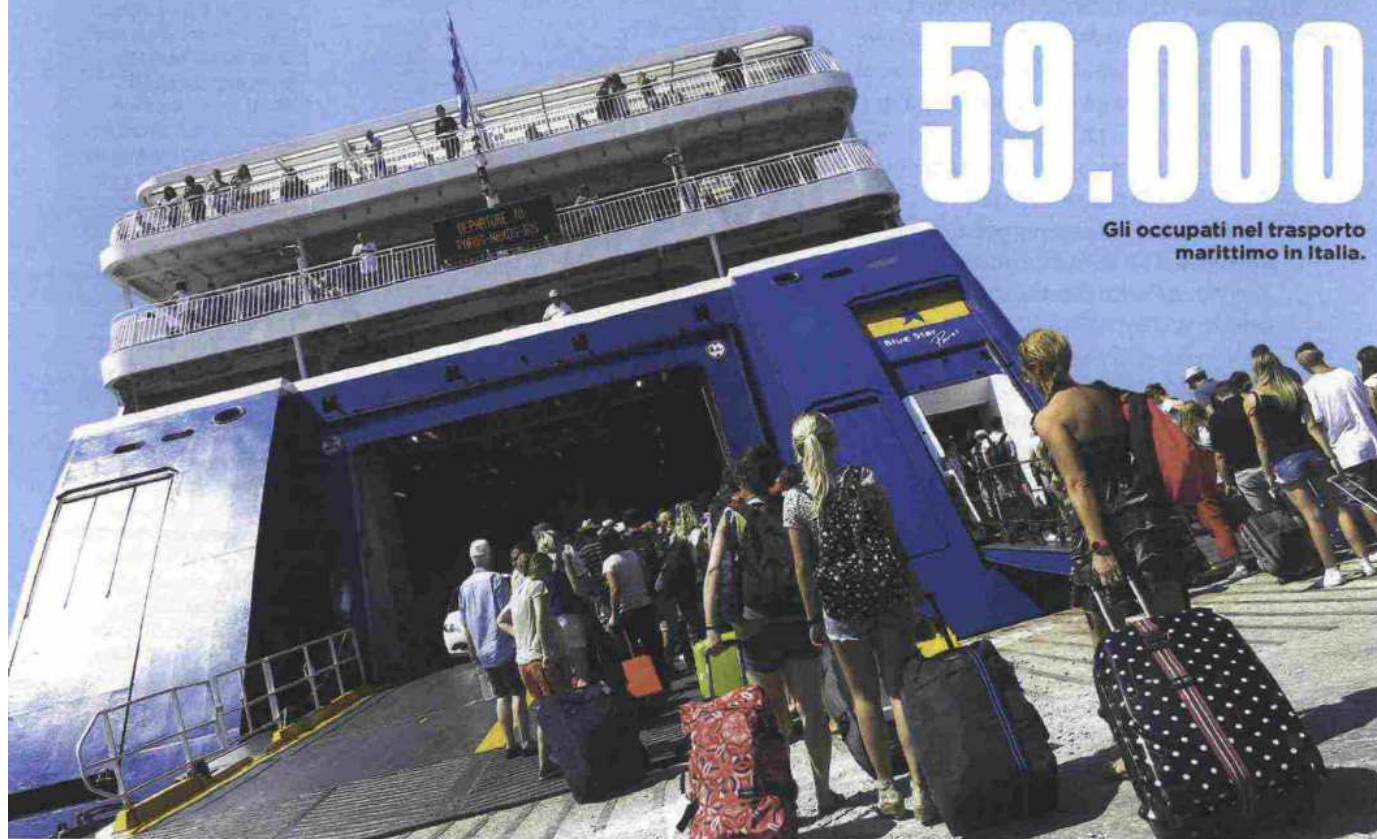
Anche per mettere fine a mesi di ping-pong, e ritenendo di aver subito accuse infondate, Grimaldi ha querelato Onorato. Se non altro, la contrapposizione s'incardinerà d'ora in poi fuori dalle pagine dei giornali.

(Sergio Luciano)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 59.000

Gli occupati nel trasporto marittimo in Italia.



GRIMALDI GROUP