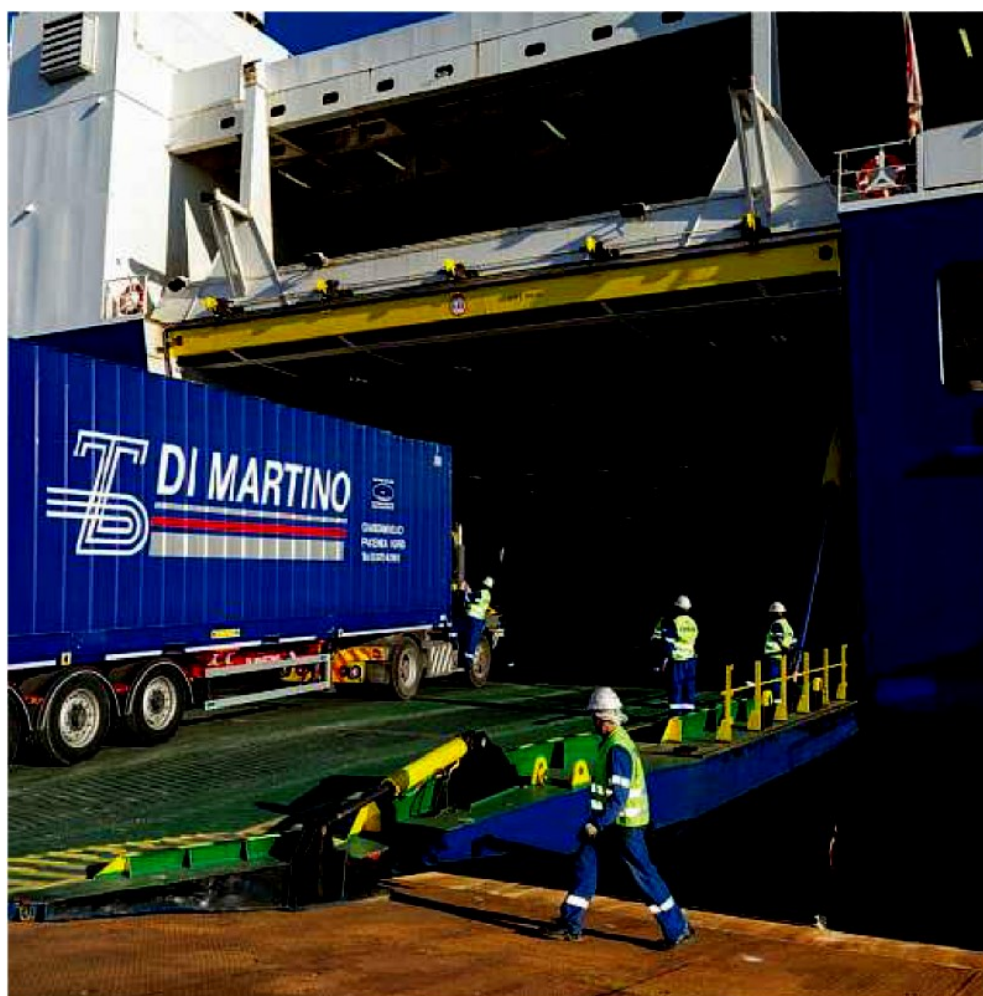


IL PRESIDENTE DI ASSARMATORI

«Recovery Fund, un'occasione per rilanciare il mar Adriatico»

Messina: «Portenzialità da sfruttare
Ma va migliorata l'efficienza dei porti»



Operazioni su un traghetto ro-ro nel porto di Venezia

«CON il raddoppio del canale di Suez - dice l'armatore genovese Stefano Messina, presidente nazionale di Assarmatori - le merci trasportate lungo l'istmo sono passate dalle 820 milioni di tonnellate del 2016 a oltre un miliardo di tonnellate nel 2019, prima del calo conseguente alla crisi Covid. La crescita è stata di quasi il 20% in quattro anni».

Quanto, questa crescita, ha portato benefici ai porti adriatici?

«Se analizziamo i dati delle movimentazioni nei porti del Nord Adriatico si capisce che ben poco di questa crescita è transitata di là, nonostante gli scali del Napa, North Adriatic Ports Association, siano l'approdo naturale di questa rotta per gran parte del mercato centro europeo, visto che per-

mette alle merci che arrivano dall'Asia di ridurre sensibilmente i giorni di navigazione».

Come è possibile, secondo voi armatori, invertire questa situazione negativa?

«Per tornare a sfruttare il grande vantaggio geografico del Nord Adriatico bisogna assolutamente migliorare l'efficienza dei porti e potenziare l'intermoda-



lità, e per farlo si deve sfruttare al massimo l'occasione dei fondi che saranno resi disponibili dal Next Generation Eu. Del resto nei piani del governo per il loro utilizzo c'è un capitolo apposito. Bisogna dargli forza e progettualità. E ovviamente bisognerà far funzionare veramente come un sistema unico la rete Napa. Raddoppio del Canale di Suez e Recovery Fund sono due grandi occasioni da cogliere».

Il governo, dal suo punto di vista, ha capito le difficoltà dello shipping italiano?

«Il governo ha capito le difficoltà del settore. In particolare il ministero dei Trasporti avuto attenzione, perché i suoi interventi hanno riconosciuto il trasporto marittimo come infrastruttura essenziale. Anche per quanto riguarda i 209 miliardi del Recovery Fund, il settore ha avuto grande attenzione: 500 milioni sono stati destinati ai collegamenti con le isole, un miliardo e mezzo al rinnovo delle flotte impiegate verso le isole maggiori e le Autostrade del mare, un miliardo e 50 milioni dedicati ai porti. Porti che, insieme agli operatori, stanno facendo grandi sforzi per adeguarsi al New Green Deal. Noi armatori, da questo punto di vista, faremo la nostra parte».

Sul Registro internazionale italiano delle navi, invece, cosa chiede Assarmatori?

«Chiediamo che gli sgravi contributivi sul costo del lavoro siano allargati anche alle navi di armatori europei e battenti bandiere dell'Unione. Oggi l'unica

possibilità di crescita dell'occupazione marittima italiana è legata alla possibilità dei nostri marittimi di lavorare sulle navi armate dalle imprese europee e battenti bandiere dell'Unione. La Commissione europea lo chiede e siamo convinti che questa modifica dell'impianto normativo porterà grandi sviluppi dell'occupazione».

Da Assarmatori, Federagenti e Federlogistica e Conftrasporto è arrivato un fermo no alle tasse imposte dai porti italiani.

«Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di sistema portuale. Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale. È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle Autorità di sistema portuale ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Al governo è arrivato un dossier con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani».