

Messina: «Un errore escludere gli armatori dal Recovery plan»

Simone Gallotti

Il presidente dell'associazione Assarmatori Stefano Messina critica le scelte del governo, che ha escluso la categoria del trasporto marittimo dal Recovery Plan. «Un errore gravissimo, nella prima versione del piano si riconosceva che le navi e il trasporto marittimo sono un'infrastruttura logistica per il Paese. Poi lo

stanziamento è stato ridotto, allargando la platea dei beneficiari. E infine soppresso». Messina critica anche la riduzione dei fondi per la diga portuale di Genova: «Viene ridimensionato lo stanziamento per un'opera nazionale strategica e si aumentano i fondi per i privati della Piattaforma logistica di Trieste».

L'ARTICOLO / PAGINA 15

STEFANO MESSINA Il presidente Assarmatori: «Genova penalizzata, anche se la nuova barriera del porto è di interesse pubblico»

«Il Recovery dimentica lo shipping Ma a Trieste regala soldi ai tedeschi»

STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
DI ASSARMATORI

«L'operazione in Adriatico potrebbe finire sotto la lente di Bruxelles come aiuto di Stato»
«Nel Piano non ci sono fondi per il rinnovo della flotta italiana: errore gravissimo»

L'INTERVISTA

Simone Gallotti / GENOVA

«**S**a cosa mi colpisce di più? Nell'ultima bozza del Piano non compare neppure una volta la parola mare».

Stefano Messina, armatore genovese al timone dell'associazione di categoria Assarmatori (aderisce a Conftrasporto) deve però ricredersi. Perché il piano del governo per accedere ai soldi del Recovery Fund in effetti si occupa di economia marittima: «Ma lo fa in modo sbagliato: una parte dei soldi per la diga di Genova sono stati concessi a un operatore privato di Trieste. Mi chiedo se non sia un aiuto di Stato...»

Partiamo dalle navi: agli armatori dal Recovery non arriverà un euro...

«Un errore gravissimo: nella prima versione del piano si riconosceva espressamente che anche le navi e il trasporto marittimo sono un'infrastruttura logistica fondamentale per il Paese, al pari delle autostrade e delle ferrovie e degli aeroporti».

Un paio di mesi fa salutate il piano Marshall del governo per la flotta...

«Per mesi è stato un punto fisso nelle varie versioni del Piano. Poi poco prima di Capodanno lo stanziamento è stato ridotto da 2 miliardi a 670 milioni, mentre è stata allargata la platea dei beneficiari: dalle navi da crociera a più di 60 unità delle Capitanerie di Porto. Era quasi un'elemosina, ma ora lo hanno addirittura soppresso. Parliamo di settori strategici per il Paese, come i traghetti. Pensi al rischio a cui sottoponiamo i tanti marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi e ai passeggeri che trasportiamo quotidianamente, facendo la spola tra le isole e la terra ferma...».

Colpa della ministra Paola De Micheli?

«Non credo, anzi. Con la ministra in questi mesi abbiamo lavorato proficuamente. E poi ha detto che il piano per il rinnovo della flotta si farà lo stesso, questa volta con stan-

ziamenti ordinari. Speriamo. Io credo alla sua onestà intellettuale e mi fido della sua determinazione, ma anche così il percorso legislativo dovrà ricominciare da zero».

E così il rischio è di non ottenere un euro...

«Peraltro la prospettiva della transizione energetica della flotta dei traghetti, unita alla disponibilità dei fondi europei, era ed è un'occasione unica per rilanciare il trasporto marittimo: possiamo renderlo più efficiente, più sicuro e rispettoso dell'ambiente, con un'operazione che coinvolge anche l'industria cantieristica italiana che ha grandi competenze e un forte bisogno di commesse. Con quei 2 miliardi previsti in origine, avremmo mosso un investimento complessivo da 7 miliardi».

La diga di Genova pare sia stata ripresa in extremis.

«Metodo e risultato non possono essere visti positivamente: viene ridimensionato lo stanziamento per la costruzione della diga e parallela-



mente viene aumentato quello per la Piattaforma logistica di Trieste, che proprio in questi giorni risulta essere passata sotto il controllo di un operatore tedesco (Hhla, ndr). Con il doppio effetto di regalare risorse del Next Generation Plan a un privato, non italiano e non per un'opera pubblica di interesse collettivo come è invece la diga di Genova. Un altro pericolo di questa mossa è che l'Europa blocchi l'operazione di Trieste perché la percepisce come aiuti di Stato».

La lotta tra Genova e Trieste è diventata soprattutto politica? Esiste un dualismo che rischia di creare danni?

«Non lo so. Io mi riferisco a un fatto specifico: i soldi del Recovery servono per alimentare l'asse tra il mondo tedesco e la Cina che passa da Trieste. E soprattutto investiamo più di 300 milioni di denaro pubblico del nostro Paese per sviluppare un'infrastruttura in mano ad un gruppo tedesco. Qualche riflessione strategica dovrebbe sorgere...»

Sulla diga la ministra ha detto che i soldi arriveranno dal governo.

«Guardi, è un caso emblematico: quando nei prossimi giorni parteciperò al dibattito pubblico che porterà alla scelta del progetto definitivo dirò che per Assarmatori si tratta di un'opera fondamentale, non solo perché permetterà l'approdo di navi di grandi dimensioni, ma perché farà recuperare a Genova e all'Italia quel gap di capacità, efficienza e modernità infrastrutturale che rischia di spingerci ai margini della catena logistica mondiale».

Capitolo crociere: non c'è pace per il settore che è di nuovo fermo...

«E' un capitolo doloroso: le crociere hanno dato vita a una bolla di sicurezza. Hanno creato la vacanza più sicura con un sistema e investimenti, senza pari nel mondo. Questo stop non può essere prolungato: chiederemo al governo di concedere una deroga ai passeggeri di altre regioni che si imbarcano nei porti italiani. Non possiamo mettere a rischio altri posti di lavoro e costringere le compagnie a continui stop&go. Ripartire all'operatività una nave è un'attività complessa e costosa. Bisogna agire in fretta».



Il porto di Trieste

