

Messina (Assarmatori): “Le priorità sono rilancio dell’occupazione e sostenibilità”

Rispetto al 2020, quello che sta per chiudersi è stato per lo shipping l’anno della ripartenza. Tutti i segmenti sono in crescita e non solo per un effetto rimbalzo. In totale nei primi sei mesi 2021 i porti italiani hanno movimentato 228,8 milioni di tonnellate di merce, l’8% in più di quante ne erano state movimentate nella prima metà dello scorso anno. Da ricordare che nel 2020 l’intero comparto aveva chiuso l’anno con un risultato negativo rispetto al 2019 del 10,7%

Ancora ben lontano dai livelli pre-pandemia è invece il trasporto marittimo dei passeggeri. I dati di Assoportì del primo semestre 2021, confrontati con l’analogo periodo dello scorso anno riflettono, però, una moderata variazione di tendenza che dovrebbe essersi accentuata nel terzo trimestre. Complessivamente nei porti italiani nei primi sei mesi del corrente anno sono stati movimentati 10 milioni di passeggeri, 500 mila in più dello stesso periodo del 2020. Un incremento dovuto soprattutto al settore traghetti, passato da 1,9 milioni di passeggeri a 2,8 milioni. Buono anche l’andamento del settore crocieristico, che ripartito solo da maggio secondo le stime dovrebbe comunque chiudere l’anno con 2,7 milioni di passeggeri movimentati.

Al di là dei dati di mercato, però, il 2021 è stato un anno importante anche per i risultati che Assarmatori e le altre associazioni del settore sono riuscite a raggiungere. Dopo mesi di interlocuzione politica è stato sciolto il nodo dei ristori al corto e al lungo raggio per le perdite subite durante la pandemia, che nemmeno tre provvedimenti legislativi erano riusciti a sbloccare, inoltre abbiamo ottenuto che nel Fondo Complementare al PNRR ci siano 800 milioni per il rinnovo o per l’adeguamento green delle flotte, 500 dei quali per i traghetti, oltre che 2,8 miliardi per vari interventi portuali. Non è quel Piano Marshall che avevamo richiesto ma può essere il trampolino di lancio per lasciarsi alle spalle la crisi causata dalla pandemia e avviare l’ammodernamento e il rilancio del trasporto marittimo, facendo crescere con esso non solo il sistema logistico nazionale e la cantieristica, ma anche l’intera economia italiana e quindi l’occupazione.

Ora stiamo per affrontare il 2022, che per il settore presenta sfi-

Contributo a cura di Stefano Messina*

*presidente Assarmatori

de ancora più importanti, la prima delle quali riguarda l’occupazione. Gli effetti benefici della Legge 30 del 1998 che ha istituito il Registro Internazionale sono da anni sempre meno significativi. L’Italia si sta avviando a modificare il suo ordinamento secondo l’impostazione indicata

dalla UE, ossia allargando i benefici per il lavoro marittimo previsti dalla legge 30/98 anche alle navi che battono bandiera di un Paese europeo o dello Spazio Economico Europeo e se si vuole far ripartire l’occupazione è un’occasione da cogliere in pieno a cominciare dal settore crocieristico. Gli orderbook delle compagnie europee dimostrano che nei prossimi 6-8 anni ci saranno migliaia di assunzioni di marittimi e di addetti ai servizi accessori. Il rispetto delle regole europee consentirà tali nuovi assunzioni con significative ricadute nei contesti geografici più delicati.

C’è da giocare da protagonisti, infine, la battaglia della sostenibilità. L’Unione Europea, con il pacchetto “Fit for 55”, si è posta obiettivi per lo shipping sensibilmente più stringenti e più ravvicinati nel tempo rispetto a quelli, già sfidanti, delineati dall’IMO. Peccato che realisticamente nessuno possa realizzarli, perché entro le scadenze delineate non saranno disponibili le quantità necessarie di carburanti green e le adeguate infrastrutture di stoccaggio e rifornimento ed anche il ricambio delle flotte richiede dei tempi difficilmente compatibili con quelli fissati. Anche sotto il profilo della tecnologia disponibile la distanza tra le buone intenzioni e la realtà è notevole, attualmente né l’idrogeno, né l’ammoniaca sono alternative praticabili ai combustibili fossili e soltanto il 12% delle navi in costruzione prevede motorizzazioni con dual-fuel, con un secondo fuel che nella maggior parte dei casi è il Gnl, che peraltro per le regole Fit for 55 potrebbe non essere considerato green. Gli obiettivi vanno quindi ricalibrati secondo prospettive di riconversione più realistiche. Mentre va assolutamente scongiurata l’estensione del sistema dei certificati di emissione (ETS) allo shipping, che rischia di avere ripercussioni negative in ambito economico e sociale, senza produrre significativi benefici ambientali, ossia una scelta essa stessa non sostenibile; visto che la sostenibilità non può essere solo ambientale, ma anche sociale, tecnica ed economica. ■

