

# Messina: “C'è la ripresa, ora la riforma dei benefici per il lavoro marittimo” / INTERVISTA

“La transizione energetica? Né l'idrogeno né l'ammoniaca sono alternative praticabili ai combustibili fossili”

Stefano Messina

16/12/2021



In un quadro mondiale che parla di ripresa, ma fatica concretamente ad agganciare il treno del rilancio, lo shipping si è reso protagonista di un exploit senza precedenti in taluni comparti del mercato dei noli, come in quello dei container, a fronte di una crisi profonda del trasporto passeggeri e delle crociere. Lo shipping italiano come sta? "Il 2021 - dice **Stefano Messina, presidente di Assarmatori** - è stato per lo shipping l'anno della ripartenza, con un effetto crescita che riguarda trasversalmente tutti i principali comparti dell'attività di trasporto marittimo e tutte le tipologie di merce. Certo: i danni della pandemia pesano ancora sui bilanci delle società di alcuni comparti specifici (è il caso del trasporto passeggeri e delle crociere) e ci sono voluti ben più di un anno e gli sforzi di tutte le Associazioni per ottenere l'erogazione dei ristori per il settore salvaguardando una delle risorse più preziose: l'occupazione marittima. La conferma di una ripresa in atto arriva per altro dalle statistiche relative ai traffici dei porti italiani che nei primi sei mesi 2021 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. E i segnali più marcati di ripresa sono arrivati dal comparto che più ha sofferto le conseguenze della pandemia, con 10 milioni di passeggeri, 500 mila in più dello stesso periodo del 2020 e un effetto traino esercitato in particolare dai traghetti".

## Con la ripartenza quali sono oggi le priorità per l'armamento italiano?

"La priorità assoluta per il 2022 è l'occupazione. L'Italia si trova di fronte alla necessità di modificare il suo ordinamento secondo l'impostazione indicata dall'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 questa, se davvero si vuole far ripartire l'occupazione, è un'occasione irrinunciabile specie per comparti come quello delle navi da crociera. Per quanto riguarda l'occupazione, le indicazioni più positive arrivano dal portafoglio ordini dell'industria cantieristica, con una presenza rilevante di compagnie europee e quindi con la previsione di una forte crescita occupazionale del settore nei prossimi 6-8 anni".

### **Che cosa vi aspettate per il Registro internazionale?**

"Assarmatori ha sostenuto con forza l'estensione del Registro Internazionale alle bandiere Ue non sottacendo al tempo stesso un'insidia, che riguarda la competitività del sistema italiano: la farraginosità e le lungaggini delle procedure burocratiche generano un vero e proprio "muro" minando la competitività del sistema Italia; a partire dalle procedure di arruolamento dei lavoratori per procedere con i collaudi e le ispezioni ai sistemi di comunicazione, l'arruolamento dei medici di bordo e arrivare sino alle procedure d'ispezione dei carichi al rilascio e il rinnovo dei certificati di sicurezza. Il che significa che l'estensione del Registro ad altri Paesi comunitari si potrebbe trasformare in un boomerang se non si agirà subito e con forza sul fronte di semplificazione e de-burocratizzazione".

### **Come affrontate la sfida ambientale?**

"Siamo perfettamente consci e pronti a combattere la sfida 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 siano obiettivi utopistici: Assarmatori ha sottolineato in più di una sede come realisticamente questi obiettivi non siano raggiungibili, perché entro le scadenze delineate non saranno disponibili le quantità necessarie di carburanti green e le adeguate infrastrutture di stoccaggio e rifornimento; per altro chiunque sappia anche poco di mare e di shipping sa benissimo che anche il ricambio delle flotte richiede tempistiche difficilmente compatibili con quelli di "Fit for 55". 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 per altro per le regole Fit for 55 potrebbe non essere considerato green. È necessario e urgente evitare di trasformare in slogan il dibattito su tematiche così importanti affrontandolo secondo prospettive di riconversione più realistiche. Per Assarmatori va anche 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 grossi benefici ambientali".

### **Che ruolo avrà il Pnrr?**

"Certo una grande sfida che potrebbe impattare in modo decisivo sullo shipping, così come sui porti e l'intero comparto logistico. Il Fondo Complementare ha stanziato 500 milioni da investire per il rinnovo o per l'adeguamento green delle flotte, fondi riservati in via prioritaria ai traghetti. Si tratta di un primo passo importante, ma non può essere l'unico. Ora l'attenzione deve essere focalizzata sulla corretta concentrazione degli interventi, puntando soprattutto ad ammodernare il sistema di trasporto marittimo a servizio delle comunità insulari che risiedono nelle isole maggiori e minori del Paese o impegnato nelle Autostrade del Mare, e che il contributo statale sia erogato sia per gli interventi di refitting che per gli ordini di nuove navi".