Si allontana la deroga per l'imbarco di extracomunitari sui traghetti italiani

Nel vuoto l'allarme di compagnie e sindacati. Dall'aggiornamento del Registro Internazionale alle crociere veneziane alla transizione ecologica, Giovannini non scalda l'assemblea di AssArmatori

DI **REDAZIONE SHIPPING ITALY**

12 LUGLIO 2022

STAMPA

Roma – "Nei prossimi giorni affronteremo il tema per cercare una soluzione".

Se non è formalmente un "no", la risposta di prammatica del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini al più impellente dei desiderata espressi all'assemblea annuale di Assarmatori, di cui è stato ospite in mattinata, ci va molto vicino.

E, all'atto pratico, vi coincide appieno. Prima il presidente dell'associazione Stefano Messina e poi gli associati Vincenzo Franza (armatore di Caronte&Tourist e Sns – Società di Navigazione Siciliana) e Matteo Catani (amministratore delegato di Grandi Navi Veloci) avevano spiegato chiaramente che l'emergenza formalizzata nei giorni scorsi non ammette dilazioni: la penuria di personale con cui formare gli equipaggi, che il covid sta rendendo drammatica, è già in atto, legata a doppio filo alle frequenze dell'alta stagione.

"Stamattina siamo riusciti a stento a coprire le esigenze dei servizi essenziali di collegamento delle isole minori siciliane. Ma nelle prossime settimane si rischia il fermo di qualche nave, perché le turnazioni dei marittimi sono già forzate al massimo" ha riferito Franza. "Ieri una primaria compagnia ha dovuto rinunciare a una partenza per l'impossibilità a completare la tabella d'armamento, serve un intervento immediato" gli ha fatto eco Catani.

La richiesta, presentata congiuntamente con Confitarma e le organizzazioni sindacali confederali, è per una deroga a favore dell'imbarco di extracomunitari sui servizi di cabotaggio o, in subordine per Catani, la possibilità di una rotazione fra il personale non comunitario già imbarcato in ossequio agli accordi di flotta, in modo da permettergli di coprire eventuali 'buchi' anche su rotte nazionali.

Giovannini, come detto, ha però preso un tempo che le compagnie non hanno – le prime problematiche si sono già manifestate come detto, e il picco dell'alta stagione è alle porte – complice, da quanto si apprende, l'impossibilità di provvedere a una simile deroga con un decreto ministeriale e l'indisponibilità di un veicolo normativo di rango primario.

Auspicando la continuità del Governo, Messina si è detto ad ogni modo soddisfatto dall'intervento di Giovannini, "che in generale ha mostrato attenzione e comprensione delle istanze della categoria". Giudizio diplomatico e, forse, di incoraggiamento, seppur sul tramonto di legislatura, perché a fronte di una dettagliata disamina, da parte del numero uno di Assarmatori, delle sfide cui le shipping company saranno chiamate nei prossimi anni, non è che da Giovannini, al di là della condivisione sulla necessità di meglio definire, a livello internazionale, il percorso tecnologico preferibile di transizione ecologica del settore, siano arrivate risposte puntuali, anzi.

Se non altro su questo fronte Giovannini ha detto che "entro l'anno contiamo di avere un quadro regolatorio chiaro per il cold ironing sulle banchine dei porti: stiamo lavorando con Arera per fissare tariffe e modalità. Ed entro l'anno puntiamo ad avere importanti novità anche per il piano di logistica digitale, il cui sviluppo è stato assegnato a Ram dove si è appena insediato il nuovo amministratore unico Ivano Russo".

Molto generico, però, il Ministro sulle promesse di supportare il refitting e l'adeguamento della flotta di bandiera, affidate – a valle dei 500 milioni di euro stanziati col Pnrr – a un generico richiamo al Fondo per la Mobilità Sostenibile per il post 2026. Immancabile il richiamo al Sudoco, che il Mims sta però "ancora lavorando per rendere operativo" (a 6 anni dalla riforma che lo introdusse) e vaghe – senza riferimenti cioè a provvedimenti normativi alle viste – le rassicurazioni sul caro materiali e sulla volontà di rispondervi con l'iniezione di ulteriori risorse pubbliche e il mantenimento dei previsti dal Pnrr (l'allarme di Messina era arrivato, con richiesta di extrafinanziamento governativo, in riferimento alla nuova diga foranea di Genova).

Scartata "l'ipotesi di una revisione profonda del Codice della Navigazione data l'imminente fine della legislatura, ma creeremo luoghi di confronto per cominciare a riflettervi", nulla Giovannini ha invece risposto sulle numerose altre problematiche sollevate da Messina: dall'inflazione che gonfierà ulteriormente il rincaro dei carburanti dovuto all'entrata in vigore di norme Imo e Fit for 55, "con dinamiche che rischiano di avere effetti opposti a quelli perseguiti in chiave di transizione, con uno switch inverso mare-strada", al ritardo sull'adeguamento del Registro Internazionale chiesto dalla Commissione Europea; dalla "necessità di un'attenzione specifica al rischio di delocalizzazione delle attività di transhipment, per evitare quanto successo a Taranto e Cagliari, dove i concessionari hanno spostato altrove i traffici, alle preoccupanti condizioni in cui versano i servizi di crociera nel porto di Venezia, su cui manca una soluzione di prospettiva, basata sul ripristino della navigabilità del Canale Vittorio Emanuele III, e pure risorse ulteriori perché Marghera possa rappresentare davvero una valida alternativa".