Assarmatori: norme Ue troppo rigide Costano oltre 300 milioni l'anno

Navigazione

Per gli armatori effetti «devastanti» dalle regole sulla transizione ecologica

Il presidente Messina: «Il governo deve negoziare con l'Unione Europea»

Nino Amadore

Il 73% della flotta ro-ro italiana (traghetti per trasportare carichi su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari) rischia di essere fuori legge e i costi per intervenire sulle navi superano i 300 milioni l'anno.

È il dato di partenza ed è figlio del combinato disposto delle norme dettate dall'Imo (International Maritime Organization) e dal pacchetto Fit for 55 dell'Unione europea. Ed è da qui che è partito il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, per descrivere quella che ha chiamato la «sostenibilità insostenibile». L'occasione è stata fornita dall'Annual Meeting 2022 che si è svolto ieri a Roma nel corso del quale i relatori, presente il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sono tornati sul tema già sollevato qualche giorno fa da Assarmatori: «Nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025, con tempistiche difficilmente compatibili con le dinamiche del settore, la flotta italiana si troverebbe in scacco». Temi approfonditi anche nella tavola rotonda cui hanno partecipato Fabrizio Palenzona (vice presidente di Confcommercio e Presidente onorario Conftrasporto), Antonio Gozzi (ceo del Gruppo Duferco e presidente di Federacciai), Luigi Ferraris (amministratore delegato di Ferrovie dello Stato), Achille Onorato (amministratore delegato di Moby), Francesco Isola (president & ceo di Kalypso Compagnia di Navigazione).

Assarmatori non solo dice no in questo momento a una crisi di governo ma chiede al governo di battersi per evitare gli impatti negativi, «potenzialmente devastanti», che il trasporto marittimo italiano accuserebbe dal combinato disposto delle norme dell'Imo e dal pacchetto Fit for 55 dell'Ue. L'associazione chiede di semplificare il quadro regolatorio del settore marittimo, liberandolo da regole dettate 80 anni fa mettendo al più presto in sicurezza il supporto dello Stato alle imprese di navigazione; di tutelare l'industria crocieristica italiana e il suo indotto anche in termini di occupazione, con particolare riguardo al caso Venezia; di tenere in considerazione il know-how degli armatori in vista dell'aumento dell'import di gas naturale liquefatto.

«Le nostre imprese vogliono continuare a creare sviluppo e posti di lavoro – dice Messina – e sono preoccupate per l'intempestività delle norme Imo e dell'Ue per la sostenibilità ambientale. Chiediamo al governo di battersi nei negoziati finali fra Parlamento, Consiglio e Commissione per tutelare tutti i collegamenti insulari (nella specie anche per le isole maggiori) e le Autostrade del Mare, che vanno promosse senza discriminazioni tra operatori, scongiurando gli effetti boomerang, ovvero il trasferimento modale inverso dal mare alla strada». Dal canto suo il ministro dice: «Abbiamo davanti sfide enormi per il settore marittimo in Italia e nella Ue. La transizione ecologica di questo settore è più complessa rispetto ad altri settori, ci vuole cautela. Serve una posizione equilibrata per tempistica, perché la scelta tecnologica non è così chiara».

Altra preoccupazione degli armatori riguarda la semplificazione normativa: «Le nostre imprese – dice ancora Messina – attendono il completamento del processo legislativo necessario per adeguarsi a quanto chiesto dalla Commissione europea ormai due anni e mezzo fa, cioè di estendere i benefici del Registro Internazionale, strumento che ha garantito crescita e occupazione, anche nel caso in cui le imprese italiane operassero con navi registrate nei Paesi della Ue».

© RIPRODUZIONE RISERVATA