Assarmatori, Messina: «Italia può essere strategica nel trasporto marino»

di Antonio Macaluso12 lug 2022

L'Italia può puntare a diventare un hub per tutta l'Europa e verso l'Africa, con **il trasporto marittimo e la logistica al centro di questa strategia.** E con un vantaggio di grande importanza in termini di salvaguardia ambientale: i trasporti marittimi contribuiscono alla riduzione delle emissioni perché anche attraverso le Autostrade del Mare si è riusciti, con il contributo del mondo armatoriale - soprattutto nazionale - a ridurre traffico stradale, inquinamento e incidentalità nelle principali arterie italiane e dell'Unione.

Promuovere l'Autostrada del Mare

E' uno dei passaggi chiave della relazione del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, all'assemblea annuale dell'associazione, forte di 450 navi che ogni anno percorrono oltre 25 milioni di miglia, oltre 60 mila addetti a terra e in mare, 40 porti in rete in Italia e 350 nel mondo. È fondamentale, ha insistito Messina**, continuare a promuovere le Autostrade del Mare, senza discriminazioni tra operatori,** scongiurando gli effetti boomerang, ovvero il trasferimento modale inverso dal mare alla strada, «effetto che sarà indotto dall'aumento significativo dei costi del trasporto marittimo determinato dalle nuove politiche ambientali che ci impone l'Unione. Troppo spesso – ha aggiunto - si parla di trasporto marittimo

pensando solo ai porti. La portualità è una componente essenziale del nostro lavoro, ma sono le navi che realizzano la logistica».

La richiesta: evitare divisioni

Gli armatori chiedono anche di evitare divisioni ideologiche tra aziende italiane ed estere, visto che in Italia operano molte compagnie globali che mantengono servizi regolari per il trasporto merce in contenitori, rotabili e di crociera. Operatori che impiegano personale italiano, hanno uffici, agenzie, terminal ed imprese logistiche stabilite sul territorio. Dunque, ha ribadito Messina, «è importante che **finisca questa polemica sterile, che vorrebbe dividere il mercato degli armatori tra quelli che sono italiani e quelli che non lo sono**. E lo dico io, che sono il rappresentante di una Associazione che conta la larga maggioranza delle compagnie italiane attive in gran parte dei settori del trasporto. Abbandoniamo queste banalità e parliamo di politica marittima, di visione internazionale, della necessità di attrarre traffici ed investimenti, di digitalizzazione e cyber security».

Fondamentale la riduzione di emissioni

Uno dei temi più sentiti è sicuramente la risposta alle regole sempre più stringenti per ridurre le emissioni. Gli armatori chiedono chiarezza: «non possiamo vivere il paradosso di costruire un giorno una nave con un motore a idrogeno senza avere la rete di distribuzione adeguata negli oltre 60 porti nazionali che sono nella rete dei nostri servizi». E ancora: «La proposta europea Fuel Eu Maritime – ha ricordato Messina - impone alle navi in sosta e nei porti principali di spegnere i generatori a gasolio e di allacciarsi alla rete elettrica. **Non farlo significherà essere esposti a un onerosissimo meccanismo sanzionatorio. Chi pagherà questa sanzione?** Non certo l'armatore, che sarebbe pronto ad allacciarsi ma non lo può fare per mancanza della struttura di rifornimento ovvero per il suo cattivo funzionamento. Lo stesso dicasi per la rete di distribuzione dei carburanti alternativi, perché sarebbe uno sforzo inutile il nostro nel dotarci di nuove propulsioni se non troveremo, nelle decine di porti italiani che ospitano le linee ove le regole ambientali saranno applicate, una rete adeguata di depositi e di attrezzature idonee al rifornimento». Su questo fronte, si sta lavorando con il Mims e con Cassa Depositi e Prestiti per consentire al Governo di realizzare la rete di fornitura elettrica portuale. Ma certo non è cosa di breve scadenza.

L'amministrazione della categoria

Come tutte le categorie imprenditoriali, anche gli armatori chiedono poi una robusta, ineludibile semplificazione amministrativa. «Abbiamo bisogno di essere liberati da regole dettate 80 anni fa e siamo pronti a collaborare, fornendo il nostro contributo di lavoro ed esperienza. Vogliamo competere ad armi pari con gli armatori (anche di Paesi membri della Ue) che battono bandiere di Stati che hanno reso efficiente il sistema del trasporto marittimo senza alcuna diminuzione di standard di sicurezza o di lavoro». **Gli armatori chiedono anche una guida centrale delle Autorità di Sistema Portuale** – "ogni realtà locale va troppo spesso da sé con proprie regole e strategie" – e che si affrontino i nodi irrisolti in tema di grandi opere portuali. «Preoccupano – ha detto Messina - le complicatezze emerse nel progetto della Diga di Genova, un'opera da cui dipendono le sorti del porto più importante del Paese. Siamo consapevoli che nel realizzare un'infrastruttura del genere possano emergere problemi ed ostacoli, ma siamo anche confidenti che questa opera possa vedere la luce in tempi ragionevoli». Sempre in tema di porti, infine, gli armatori chiedono **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. Queste attività sono essenziali per la sicurezza delle catene logistiche del Paese e vanno sostenute dallo Stato proprio laddove sono in concorrenza con porti africani i cui costi del lavoro e dell'energia sono significativamente inferiori".

Il canale di Giudecca

Messina si è detto infine preoccupato per le condizioni in cui versano i servizi di crociera nel porto di Venezia : «Aver chiuso l'accesso al canale della Giudecca, cosa peraltro condivisa anche da parte di tutte le compagnie crocieristiche, ha inferto un **durissimo colpo a tutto il settore sia a Venezia che a tutta la portualità dell'Adriatico**, poiché non si è tempestivamente individuata alcuna soluzione alternativa. Ben apprezzato il lavoro svolto dal Presidente e Commissario, Fulvio Lino Di Blasio, per le parziali soluzioni individuate a Marghera. Occorrono adesso solide risposte di prospettiva».