Shipping, la grande sfida: pressing di Assarmatori sul governo

13 Luglio 2022

07:00 da Claudia CeciStampa questo articolo

Il **traffico passeggeri** cresce a buon ritmo, ma le sfide del **settore marittimo** sono tante e di lungo periodo. Mentre si lavora alla ripresa economica, all'attuazione del **Pnrr**, a dare risposte ai cambiamenti radicali nello scenario mondiale, il comparto chiede – per il presente e per il futuro – politiche non discriminanti da parte dell'Europa, **semplificazione** del **quadro regolatorio** per liberarsi da regole dettate 80 anni fa e competere ad armi pari con gli armatori dei Paesi membri della Ue, **tutela dell'industria crocieristica** e di tutto il suo indotto anche in termini di occupazione.
In una sala piena, alla presenza di tutti i principali rappresentati dello shipping e del cluster marittimo portuale, insieme a esponenti dell'economia, della politica e delle istituzioni – che testimonia l'importanza del comparto per l'Italia – si è svolto al Parco dei Principi Grand Hotel di Roma l'**Annual Meeting 2022** di **Assarmatori** dal titolo **"Le sfide dello shipping sostenibile"**.

«Il momento storico è difficile, sfidante e ricco di opportunità – ha detto il presidente di Assarmatori **Stefano Messina** – La pandemia, la guerra russo-ucraina e la conseguente inflazione sono sotto gli occhi di tutti. In questo quadro gli armatori sono chiamati a fronteggiare nuovi e vecchi problemi e a salvaguardare la globalizzazione, il modello sociale ed economico che ci caratterizza da oltre 30 anni. In questo processo, il settore marittimo insieme a quello finanziario, è il più coinvolto. Siamo l'**architrave** dell'economia mondiale, e l'Italia in modo particolare gioca un ruolo cruciale. I Paesi democratici devono farsi carico di dirimere i conflitti e l'Europa ha la forza e il dovere di essere protagonista di una missione di pace e di lavorare per la continuità dei commerci mondiali».

Nel presentare – come da tradizione – la relazione annuale, Messina ha acceso i riflettori sui temi che stanno più a cuore agli operatori di un'industria che è **infrastruttura portante** del Paese, conta oltre 500 navi e la più grande flotta al mondo di traghetti **merci e passeggeri**. E, come ricorda lo stesso Messina, «si muovono in Italia oltre 60 milioni di passeggeri all'anno» e le navi percorrono annualmente circa 25 milioni di miglia marine.

«Assistiamo purtroppo a **scelte europee** assunte prima di qualsiasi valutazione cumulativa degli impatti conseguenti alle scelte stesse, che impatteranno sul trasporto passeggeri via traghetti – ha spiegato il presidente di Assarmatori – Le imprese di navigazione, che sono e saranno impegnate nella transizione ecologica e pronte a fare la loro parte, hanno evidenziato che il combinato disposto delle nuove **regole Imo** e quelle del pacchetto ***Fit for 55*** avranno serie conseguenze quali: **maggiori costi** del trasporto nei comparti dei collegamenti con le isole e nelle Autostrade del Mare; una inevitabile alterazione dei servizi dovuta alla riduzione della velocita di esercizio per ridurre i consumi e le emissioni; il rischio di contenziosi per l'indisponibilità di servizi elettrici, il cosiddetto *cold ironing* nei porti, o di distribuzione di carburanti alternativi; e infine la perdita di competitività dei porti ove vi sarà mancanza di queste infrastrutture».

In merito alle azioni intraprese da Assarmatori, «ci siamo battuti in Italia e in Europa per avere una **protezione** per i servizi per le isole e per mantenere il livello di concorrenza nel mercato dei servizi di *transhipment* onde salvaguardare i nostri *hub* portuali – ha aggiunto – Sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno riconosciuto, e in parte recepito, le nostre

istanze proponendo misure specifiche. Dobbiamo evidenziare l'importante opera svolta da alcuni membri del Parlamento europeo, opera che ha ulteriormente premiato la nostra scelta di aprire una rappresentanza a Bruxelles. Risultato importante ma non sufficiente. Le nostre imprese vogliono continuare a creare **sviluppo** e **posti di lavoro**. E sono preoccupate per l'intempestività delle norme Imo e Ue per la sostenibilità ambientale. Chiediamo al governo di battersi nei negoziati finali per tutelare tutti i collegamenti insulari, anche per isole maggiori, e le Autostrade del Mare».
Sul fronte **crociere in Italia**, ha proseguito, «per quanto in netta ripresa dopo l'azzeramento dei traffici dovuto alla pandemia, preoccupano 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 per le parziali soluzioni individuate a Marghera, ma occorrono adesso solide **risposte di prospettiva**. Auspichiamo la soluzione per poter utilizzare il Canale Vittorio Emanuele e per accelerare la realizzazione di nuovi accosti a Marghera: anche questo comparto è un volano fondamentale per l'economia nazionale».
Tra gli ospiti del meeting, il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili **Enrico Giovannini**, che ha confermato l'impegno del governo a guidare la **transizione ecologica** in «un settore più complesso rispetto ad altri settori dei trasporti. Bisogna investire maggiormente su refitting e adeguamento e il **fondo** per la mobilità sostenibile servirà per continuare questo percorso dopo il 2027. Stiamo cercando di rendere compatibili i sostegni con le regole europee. Per quanto riguarda il nuovo codice della navigazione, va creato un luogo di confronto ad hoc su questi aspetti, che vada oltre il "**Tavolo Mare"** già operativo. È un tema complesso ma c'è bisogno di alcune innovazioni».