

# Riflettori sullo shipping per superare la crisi energetica

**L'**ormai consolidata ripresa dei traffici dopo due anni difficili, caratterizzati dall'emergenza pandemica. Le nuove e ancora più incalzanti preoccupazioni dettate dai riflessi della guerra russo-ucraina, a partire dai rincari delle materie prime e dei prodotti energetici. La "tempesta perfetta" – così definita – che rischia di abbattersi sul trasporto marittimo, quello italiano in particolare, figlia delle normative ambientali volute dall'UE, "condivisibili ma intempestive, anche alla luce di quanto successo negli ultimi mesi". Last but not least, gli auspici per il nuovo Governo e la battaglia per il Registro Internazionale, "indispensabile strumento in grado di garantire investimenti e occupazione per la flotta italiana". Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, in un'intervista a tutto tondo tocca i temi principali che riguardano lo shipping e la blue economy più in generale.

**Presidente Messina, possiamo dire che la pandemia è ormai alle spalle?**

"Difficile sbilanciarsi e fare previsioni in vista dell'autunno, ma la sensazione è senza dubbio questa. Già nella scorsa estate avevamo assistito ad una netta ripresa del traffico passeggeri, il più colpito dalle misure restrittive, e quella che si è appena conclusa – in attesa dei dati ufficiali – è stata senza dubbio positiva. Permane qualche difficoltà residua legata alla crocieristica, ma anche questo comparto si è risollevato".

**Finita una crisi, se ne apre un'altra, quella dettata dalla guerra in Ucraina...**

"In un caso come nell'altro il trasporto marittimo è emerso come asset fondamentale per l'economia mondiale. Durante la pandemia ha garantito la continuità territoriale, ovvero i collegamenti con le isole, e ha consentito agli italiani di continuare a ricevere prodotti finiti senza soluzione di continuità. Ora i riflettori si accendono ancora una volta sullo shipping come chiave per superare l'emergenza energetica. Come noto, il Governo italiano ha optato per due rigassificatori galleggianti per ridurre la dipendenza dal gas russo, stringendo nel contempo accordi commerciali con altri Paesi. L'armamento italiano anche in questo caso è pronto a fare la sua parte".

**In che modo la guerra ha influito**

**e sta influenzando sul trasporto marittimo?**

"Nelle ultime settimane, con una parziale riapertura dei traffici dal porto di Odessa, la situazione è in lento miglioramento. Permangono tuttavia forti preoccupazioni che riguardano anche le nostre compagnie: anzitutto per la sicurezza dei marittimi imbarcati e del naviglio stesso, ma anche per l'impennata dei costi legati a petrolio ed energia che va ad impattare direttamente sulle aziende".

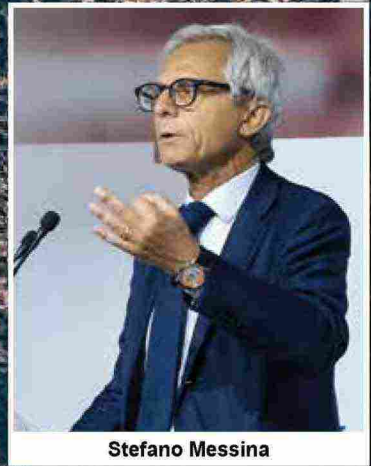
**Nell'ultimo periodo, specie chi opera nel trasporto containerizzato, ha beneficiato di noli record, che hanno anche provocato un appello dei caricatori alla Commissione Europea. Quali le interconnessioni con la crisi geopolitica?**

"Nessuna. Occorre fare una distinzione fra il traffico container e quello di materie prime o di energia. Le tariffe del trasporto container sono cresciute per una pura dinamica di mercato: aumento della domanda di trasporto, scarsità di navi con conseguente impennata dei noli. E la controprova sta arrivando dal mercato: da mesi i noli container sono in lenta ma costante discesa, verso quella che dovrebbe essere una stabilizzazione. E proprio alla luce di queste considerazioni le reazioni e le accuse non hanno senso logico in un mercato logistico che è in forte espansione e i cui asset non sono certo compromessi dalla crisi ucraina".

**Che cosa vi aspettate dal nuovo Governo? È davvero così necessario un Ministero del Mare?**

"Non mi affeziono ai nomi o agli slogan, l'importante è che le cose funzionino e che il nostro settore venga tenuto in debita considerazione, come strategico per l'Italia e che vengano posti in essere strumenti di coordinamento efficaci fra i vari ministeri che

sono diventati competenti in materia marittima, sulla flotta così come sui porti. Mi preme sottolineare come in questi anni abbiamo lavorato tanto e bene con tutta la struttura del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con il consigliere Alberto Stancanelli, ormai ex Capo di Gabinetto, con il professor Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura Tecnica, e con la Direttrice Generale Maria Teresa Di Matteo. Ma anche con il Corpo della Capitaneria di Porto e con la Marina Militare. Un rafforzamento di queste strutture, a partire da una maggiore dotazione organica, sarebbe un fatto senz'altro positivo. Dal nuovo Governo mi aspetto un senso pratico, la volontà di individuare e risolvere i problemi, senza far condizionare da ideologia e



**Stefano Messina**

politica le scelte che dovranno essere assunte. Esistono misure che possono essere adottate in fretta e a costo zero e che produrrebbero grandi benefici”.

**Ad esempio?**

“Uniformare il Registro Internazionale a quello degli altri Stati membri della UE, come la Commissione ci aveva chiesto di fare entro gennaio 2021. Parliamo di uno strumento in vigore da 24 anni, che ha saputo

garantire investimenti e occupazione nel nostro Paese. Ancora, farsi sentire in Europa sulle nuove normative ambientali figlie del pacchetto Fit for 55: tutti vogliamo agire per la tutela dell'ambiente, ma scritte in questo modo le regole sono intempestive e rischiano addirittura di essere controproducenti, specie alla luce di quanto avvenuto negli ultimi mesi proprio sul fronte energetico”.

**Red.Mar.**

### Riflettori sullo shipping per superare la crisi energetica

**L**’industria del trasporto marittimo è in bilico. La crisi energetica, le pressioni ambientali e le incertezze geopolitiche stanno mettendo a dura prova un settore che ha sempre rappresentato il cuore del commercio internazionale. I grandi armatori stanno cercando di anticipare le mosse per sopravvivere a questa tempesta. In primo luogo, puntando su nuove rotte e tecnologie. Ma anche, e soprattutto, cercando di influenzare le politiche governative e internazionali. È il caso di Stefano Messina, presidente del Registro Internazionale di Proprietà (RIP), l’associazione che rappresenta gli interessi dei paesi di bandiera per le navi. In un’intervista esclusiva, Messina spiega come il settore si prepara a una svolta epocale. “Abbiamo visto che le normative Fit for 55 della Commissione Europea sono state adottate in fretta, senza un’adeguata consultazione del settore”, dice. “Questo è un errore che non deve ripetersi. Le regole devono essere realistiche e tenere conto delle reali capacità del settore. Altrimenti, rischiamo di essere controproducenti, specie in questi tempi di crisi energetica”. Messina è anche un attento osservatore delle tendenze del mercato. “Vediamo un aumento della domanda di servizi di manutenzione e riparazione”, dice. “Questo è un segnale positivo, che indica che le navi stanno continuando a essere utilizzate, nonostante le difficoltà. Tuttavia, la crisi energetica ha creato un divario tra le tariffe e i costi di esercizio. Questo ha portato a una riduzione delle tariffe, che è un problema per tutti. Ma, soprattutto, ha creato un’incertezza che non favorisce gli investimenti a lungo termine. È importante che i governi e le istituzioni internazionali lavorino per creare un ambiente stabile e prevedibile, dove gli armatori possano investire con fiducia. Altrimenti, il settore non potrà superare questa crisi e tornare a essere il motore del commercio globale”.

**10 ANNI**  
CONSECUTIVI  
A CARICA DELLA LEGGE  
DEI DIRITTI DEI MARINAI

**10 YEARS**  
CONSECUTIVE  
A CARICA DELLA LEGGE  
DEI DIRITTI DEI MARINAI