

Il battaglione Assarmatori incalza. E il governo fa fronte



08:40 2023 da Claudia CeciStampa questo articolo

21 Giugno

All'invito di **Assarmatori** le istituzioni rispondono. All'Annual Meeting 2023 al Grand Hotel Parco dei Principi di Roma ci sono infatti il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, il ministro per le Politiche del Mare Nello Musumeci, il ministro per le Politiche di Coesione, il Sud e il Pnrr Raffaele Fitto, il ministro del Turismo Daniela Santanchè (in collegamento video), il comandante in capo della Squadra Navale della Marina Militare Aurelio De Carolis, il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera Nicola Carlone; oltre a due alti rappresentanti di aziende del settore marittimo: l'amministratore delegato di Fincantieri Pierroberto Folgiero e l'executive chairman di Msc Crociere Pierfrancesco Vago.

Un segnale di attenzione e dell'intenzione, auspicano gli armatori, di dare al **mare** l'importanza che merita.

L'associazione aderente a Confrastopporto-Conffcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia – che opera più del 50% delle Autostrade del Mare, oltre il 40% del traffico crocieristico e impiega più di 550 navi – porta all'attenzione diversi temi: normative comunitarie e internazionali in materia di sostenibilità ambientale, uso dei **carburanti alternativi**, tutela dei **collegamenti** con le isole minori, fondi per il **rinnovo delle flotte**, riforma portuale e prospettive della cantieristica italiana. "Al servizio dell'Italia" è il titolo dell'incontro, perché al servizio dell'Italia sono i Gruppi armatoriali che assicurano funzioni strategiche per il sistema Paese, quali l'approvvigionamento delle materie prime, dell'energia, dei passeggeri, i collegamenti con le isole.

«Il trasporto marittimo è un'infrastruttura essenziale. Costi contenuti, servizi regolari ed efficienti, una funzione essenziale al servizio dell'economia del Paese, che lo collega a tutto il Mediterraneo. Quest'anno l'Italia muoverà **70 milioni di passeggeri tra crociere e traghetti**. Il mare è e resta la modalità di trasporto strategicamente più importante per l'Italia, ma sul futuro della flotta nazionale incombono gli extra costi legati alle normative per

la transizione energetica e le problematiche quotidiane derivanti da una macchina burocratica che non trova riscontro negli altri Paesi europei. E da questo discende il pericolo di una progressiva perdita di competitività della bandiera italiana e quindi di uno spostamento delle navi di armatori nazionali sotto bandiera di altri Stati, anche comunitari». Il presidente di Assarmatori **Stefano Messina** lancia l'allarme, ricordando che «a breve il nostro Paese sarà chiamato a dare attuazione a quanto ci chiede la Commissione europea, ovvero estendere i benefici previsti dal nostro regime di aiuto anche alle attività esercitate su navi che battono bandiere europee. A quel punto, gli armatori potrebbero optare per altre bandiere, che garantiscono una burocrazia semplice, intuitiva, moderna e digitalizzata, immediata nelle risposte e improntata al pragmatismo».

La soluzione, per Messina, è «un'opera di strutturale **semplificazione** attuabile a costo zero, mentre l'eccesso di burocrazia ha un costo, anche in termini di perdita di competitività. Il motto di questo governo è "non disturbare chi lavora" e per questo ci aspettiamo molto. Vogliamo preservare la bandiera italiana ma dobbiamo essere messi nelle migliori condizioni per competere in un settore, come quello dello shipping, che è per definizione internazionale». Il presidente di Assarmatori interviene sullo sforzo intrapreso dagli armatori italiani per attuare la **transizione energetica**: «Sono pronti a fare la loro parte, ma le regole dettate dalla Unione Europea in materia di aiuti di Stato per poter usufruire dei 500 milioni di euro stanziati nel Fondo complementare al Pnrr ne hanno immaginato investimenti nel refitting delle flotte e nelle nuove costruzioni per tecnologie che non esistono o che, se esistono, prevedono l'uso di carburanti non ancora disponibili. I limiti territoriali e temporali hanno fatto il resto, posto che per molte tipologie di navi la cantieristica europea non è più in grado di costruire. Già oggi si può arrivare a ridurre le emissioni del 30%, la restante parte dipende dalla produzione di carburanti e dall'efficientamento dei porti. Noi sosteniamo l'indirizzo del **biofuel** e del biodiesel, dove l'Italia ha una potenzialità produttiva molto rilevante. Sarebbe una risposta immediata al tema della transizione energetica». Infine, dice Messina parlando di turismo, bisogna «potenziare i servizi che collegano le isole minori e intervenire per trovare una soluzione definitiva, percorribile e sostenibile per la **crocieristica a Venezia**».

Invito a cui risponde prontamente il ministro del Turismo **Daniela Santanchè**, ribadendo che [la città «non può fare a meno delle crociere»](#).



E di crociere, blue economy e green

parla **Pierfrancesco Vago**, executive chairman di Msc Crociere: «Cantieristica significa ricaduta economica e occupazione. Ogni euro speso ha una ricaduta di 4,5 euro nell'economia del sistema Italia; un lavoratore in cantiere significa 5,5 lavoratori esterni. E intorno all'industria crocieristica in Italia lavorano 150mila persone. Quest'anno avremo 13 milioni di passeggeri in Italia; noi di Msc tocchiamo oggi 18 porti del Paese».

Numeri che richiedono maggiore attenzione al comparto. «Stiamo cercando le tecnologie che ci aiutino a raggiungere l'obiettivo **Net Zero nel 2050** e sono molto orgoglioso di aver testato

con **Msc Euribia** il primo viaggio a zero emissioni nette di gas serra, dimostrando che l'obiettivo è già possibile nel 2023. Serve però supporto finanziario, perché le nuove tecnologie costano, e invito il governo a sostenerci in Europa nel Fit for 55 e a coordinare e sintetizzare il messaggio da far passare all'Ue, che si è dimenticata di inserire l'industria marittima nel piano per la transizione verde».

Vago prosegue: «Abbiamo in opzione due navi a idrogeno, ma oggi non esiste l'alimentazione a idrogeno. Stiamo testando le fuel cell. Se ripenso a qualche anno fa, nessuno ci credeva quando parlavamo delle navi a Gnl, eppure adesso ne abbiamo due in navigazione. Bisogna investire in tecnologie e nuovi combustibili. Non si parla abbastanza di fuel bio e sintetici, che invece rappresenterebbero una soluzione. L'Europa, invece di introdurre tasse sul consumo e sulle emissioni, dovrebbe investire in tecnologia e obbligare a usare soluzioni di nuova generazione. I soldi delle compagnie sarebbero meglio impiegati in questa direzione. Mentre aspettiamo il cold ironing nei porti, bisogna lavorare su questi tipi di fuel. Per le emissioni zero non esiste una grande soluzione, ma tante **piccole soluzioni tecnologiche**. Dico solo che oggi l'**efficienza energetica** delle navi è migliore del 50% rispetto a dieci anni fa. Si può arrivare al 70%, ma per noi l'ultimo miglio è rappresentato dal combustibile».

Mentre si ragiona sugli investimenti per le **navi del futuro**, il settore delle crociere è in buona salute. «Dopo la pandemia la gente vuole viaggiare. Abbiamo visto inflazione, speculazione e i prezzi di altre piattaforme turistiche che si sono alzati in maniera importante – commenta l'executive chairman di Msc Crociere – Noi pensiamo che l'offerta di crociere sia decisamente **vantaggiosa**, con la sua formula all inclusive. È una vacanza che non solo ti porta ogni giorno in un posto diverso, ma offre un servizio che è una **democratizzazione del lusso** a cinque stelle, a prezzi assolutamente accessibili al consumatore».