

News

Assarmatori: Messina, la risorsa mare al servizio dell'Italia



Sessantamila addetti per terra e per mare, 500 navi, circa 7 milioni di persone che in un anno sono salite a bordo di un traghetto, di una nave commerciale o su una nave da crociera. E ancora: 350 porti connessi nel mondo, 52 porti solo in Italia da un lato all'altro della penisola, 25 milioni di miglia nautiche mediamente percorse in un anno.

Sono i numeri di uno dei settori più vitali dell'economia italiana, l'economia del mare. Stefano Messina è presidente di Assarmatori, l'associazione che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea, dal 2018; è nato nel mare e col mare, erede della tradizione di una compagnia armatoriale (la Ignazio Messina & C. S.p.A) che opera dal 1921, cioè da oltre un secolo; oggi Messina è vicepresidente esecutivo di Ignazio Messina e presidente del Gruppo, nonché di altre società operanti nei settori Ro-Ro (dove la Ignazio Messina ha una leadership di livello mondiale nei colle-

gamenti con i porti soprattutto del Mediterraneo) e altri, e – infine – è vicepresidente di Confratsporto-Confcommercio.

L'Annual Meeting 2023 di Assarmatori probabilmente non ha mai visto un livello così elevato di partecipanti, soprattutto di livello istituzionale, una conferma indiretta della strettezza della risorsa mare. Sono quindi intervenuti il Vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, il Ministro del Turismo Daniela Santanché, il Ministro per le Politiche del Mare Nello Musumeci, il Ministro per le Politiche di Coesione, il Sud e il PNRR Raffaele Fitto. Al dibattito e alla tavola rotonda hanno poi partecipato 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, l'Amministratore Delegato di Fincantieri Pierroberto Folgiero e l'Executive Chairman di MSC Crociere, Pierfrancesco

Vago. La partecipazione delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera e della Marina miliatre ha confermato l'essenziale livello di collaborazione assicurate da queste due strutture, non a caso premiate anche per la capacità di formazione di nuovo personale capace di intraprendere la carriera navale. Formazione che è stato anche uno dei temi della relazione di Stefano Messina, perché – come in tanti settori della nostra economia – mancano marinai e gente di mare, in parte per il sopravvivere di alcuni pregiudizi sul lavoro a bordo dei navigli, e molto perché mancano istituti in grado di formare le giuste competenze, come in tanti altri settori il marinaio oggi è più un tecnico che un operatore di fatica.

La relazione del presidente di Assoporti non ha negato che il settore da un lato sta vivendo un vero e proprio boom, e dall'altro è condizionato da troppe incertezze. L'ingegneria navale è oggi uno dei settori più floridi e le nuove navi sono comunque dei gioielli di tecnologia, e gli investimenti sui nuovi navigli sono oramai resi convenienti non solo dal miglioramento della qualità dell'offerta, ma dalle economie di scala, dalla riduzione dei consumi energetici, dall'incremento dei livelli di sicurezza. Dall'altra parte, a condizionare il settore ci sono gli elementi del contesto internazionale e gli ostacoli che vengono posti con l'interpretazione di norme a livello nazionale ed europeo che penalizzano proprio la nostra economia. Riguardo al contesto internazionale, Messina ha ricordato che eventi come il Covid e il conflitto in Ucraina non potevano non avere effetti anche sull'economia marittima, anche se a tempesta sembra passata: i noli, che per un container da Shanghai sono arrivati a costare 20.000 dollari, oggi si sono ribassati fino a 2.000 dollari, un prezzo comunque alto, ma giustifica i timidi segnali di ripresa dei traffici, così come quelli dei passeggeri che – in particolare – per il

settore crocieristico stanno vivendo nell'ultimo periodo un significativo risveglio. Messina ha ricordato con orgoglio che la marineria italiana è leader assoluta nel mondo per il traffico Ro-Ro, e su questo asse si costruisce nel Mediterraneo soprattutto il rapporto tra l'intera Europa e il continente africano. Questo settore fondamentale per l'economia italiana può oggi essere messo in crisi dalla legislazione europea sugli Ets, i certificati di emissione per l'ambiente che rischiano di rivelarsi un pesante extra-costi per le navi. Il presidente di Assarmatori ha sottolineato che l'UE ha sbagliato nel ricomprendere tali servizi negli Ets poiché questo regime pone un rischio clamoroso al Paese: "Onerando il trasporto marittimo di una tassa supplementare- dice Messina- il pericolo concreto è quello di assistere a un ritorno alla strada del traffico trasferito al mare negli ultimi vent'anni. Occorre quindi che il Governo si impegni per una efficace politica di sostegno di questo settore per consolidare e sviluppare ulteriormente le Autostrade del Mare, scongiurando la perdita di competitività del comparto".

L'altro problema riguarda le problematiche quotidiane derivanti da una macchina burocratica che non trova riscontro negli altri Paesi europei, da cui discende il pericolo di una progressiva perdita di competitività della bandiera italiana: "Un'opera di strutturale semplificazione non è più rinviabile ed è attuabile a costo zero, mentre l'eccesso di burocrazia ha un costo, anche in termini di perdita di competitività", ha affermato il presidente di Assarmatori.

Il rischio è 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: Messina ha citato i dati dell'Unctad riferiti a unità con stazza lorda superiore alle 1.000 tonnellate. La parte della flotta che fa capo ad armatori italiani - ma

che batte bandiere estere - è cresciuta al 40,83% del totale, contro una quota che nel 2021 era ancora del 36,43%; e – secondo il presidente di Assarmarori – “la scelta di registrare all’estero la propria nave non predilige le bandiere di comodo ma bandiere europee, come Malta, Cipro, Finlandia e Portogallo che garantiscono alle compagnie di navigazione una burocrazia semplice, moderna e digitalizzata”.

Tutte queste problematiche non sono state assenti negli interventi dei ministri e nella tavola rotonda che ha animato la conclusione del convegno. Salvini ha ricordato che il nostro Paese oggi si trova davanti a molte sfide, ma se c’è la collaborazione della “Italia del Sì” (che si contrappone alla “Italia del NO”, che contrasta la realizzazione anche della più piccola opera), l’Italia nel 2032 potrà essere un Paese completamente trasformato: con l’alta velocità ferroviaria fino a Bari e al Sud, la nuova Torino-Lione e il nuovo traforo del Brennero, il Terzo Valico e

le opere che si stanno realizzando nel nodo di Genova (tra cui la nuova diga foranea, definita dal ministro una delle opere più importanti al mondo, e la Gronda autostradale, che il ministro conta di far partire nel più breve tempo possibile), oltre ovviamente al ponte sullo Stretto di Messina.

Antonio D’Angelo