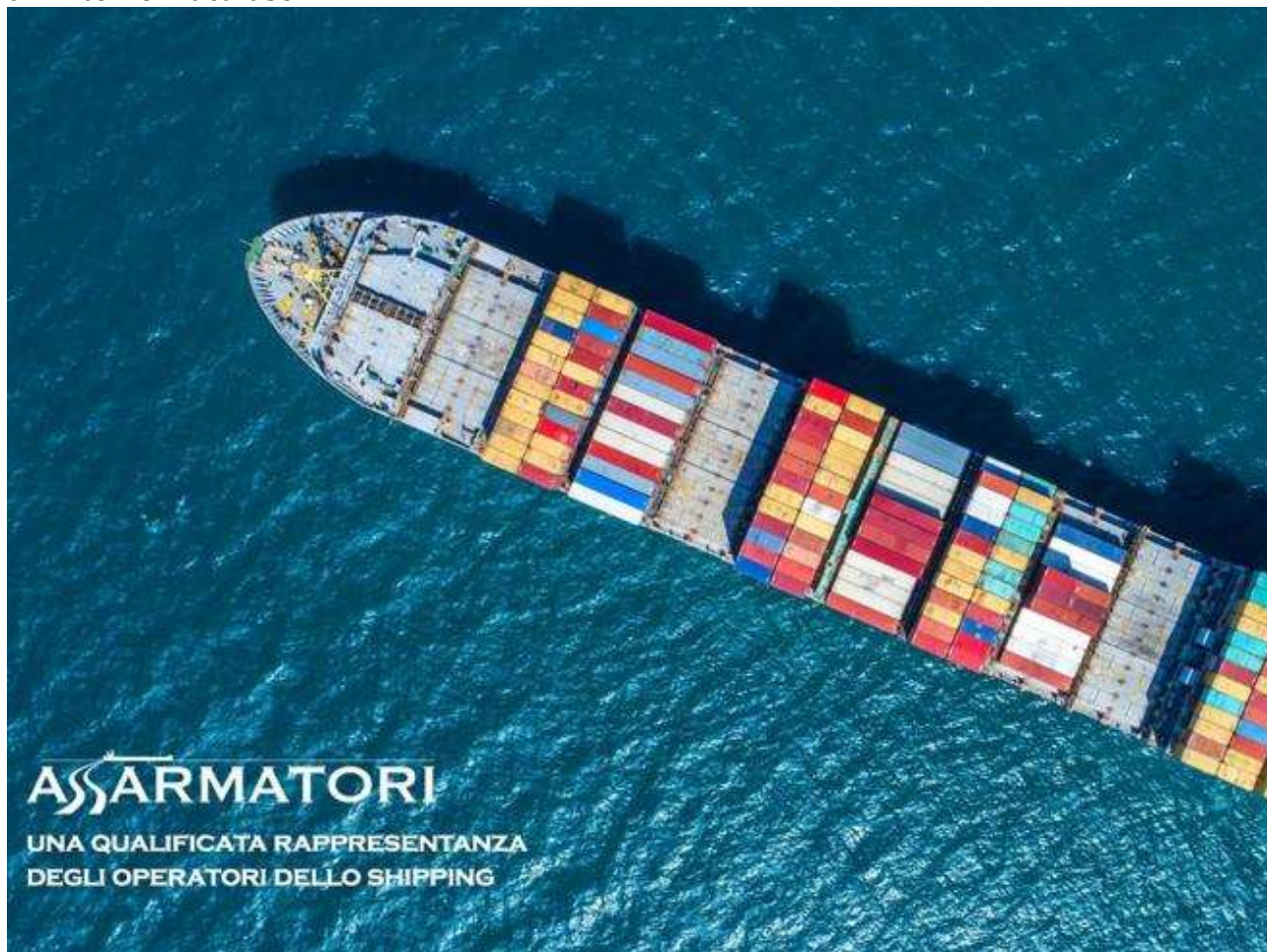


Assarmatori, il futuro della navigazione: tra i costi della transizione energetica e la burocrazia

di Antonio Macaluso



Rappresenta in Italia più del 50% di servizi delle autostrade del mare e dei collegamenti con le isole maggiori; più del 90% dei collegamenti con le isole minori; poco più del 50% del trasporto containerizzato; oltre il 40% del traffico crocieristico e una solida presenza nel settore delle rinfuse sia liquide sia solide. È il quadro di sintesi di **Assarmatori, alle cui compagnie rappresentate fanno capo oltre 550 navi e più di 60 mila addetti** a terra ed in mare, in gran parte marittimi italiani, che garantiscono il 60% dei beni importati. Dati importanti, in rosa, ma che – come spiegato dal presidente Stefano Messina in apertura dell’assemblea annuale alla quale hanno preso parte i ministri Salvini, Santanchè, Fitto e Musumeci – non eliminano i problemi, primo tra tutti quello di un numero crescente di navi armate da armatori italiani che ha cambiato bandiera.

L'EVENTO

Azimut Benetti, da El Caran di David Bowie a Nabila citato dai Queen: 150 anni di yacht

di Antonio Macaluso



I dati Uncatd

«Ce lo dicono chiaramente i dati dell'Uncatd riferiti a unità con una stazza lorda superiore alle 1.000 tonnellate. La parte della flotta che fa capo ad armatori italiani ma che batte bandiera estere – ha spiegato Messina – resta ancora minoritaria, ma è **cresciuta al 40,83% del totale, contro una quota che nel 2021 era ancora del 36,43%**. E la scelta di registrare all'estero la propria nave non predilige bandiere di comodo, ma quelle europee, come Malta, Cipro e Portogallo che garantiscono una burocrazia semplice, intuitiva, digitalizzata, immediata nelle risposte e soprattutto improntata al pragmatismo». Quando sarà introdotto nel nostro sistema giuridico, come l'Europa chiede dal 2017, l'estensione dei benefici già previsti anche alle attività su navi con bandiere europee, «sarà difficile per gli armatori italiani non considerare il cambio bandiera come strumento per una maggiore competitività».

NAUTICA

Vela, Inoui di Marco Vogeles vince la Giorgio Armani Superyacht Regatta

di Antonio Macaluso



Gli investimenti

Se l'Italia intende diventare un hub energetico di primaria importanza nel Mediterraneo, ha insistito Messina, allora occorre pensare seriamente all'Africa quale l'orizzonte naturale futuro. «Noi – ha detto – sosteniamo il “Piano Mattei”. Noi armatori, e in generale operatori del trasporto e della logistica, siamo i supplier, il presupposto per lo scambio di beni e servizi, siamo i fornitori del Paese e della sua industria. Ogni settimana decine di navi approdano e ripartono dai porti italiani per collegare gli scali di tutto il bacino Mediterraneo. **Nessun Paese dell'Unione Europea è meglio collegato all'Africa dell'Italia**». Ai ministri presenti, il presidente di Assarmatori ha chiesto di incoraggiare gli investimenti nella portualità nazionale che soffre di impianti obsoleti nei terminal più strategici, sostenendo gli investimenti privati oltre a quelli pubblici. «Sono gli armatori – ha chiarito – che portano i traffici nei porti, e gli armatori portano la merce dove i porti sono efficienti e meno costosi. Nessuna scelta politica potrà cambiare o incidere su queste dinamiche. Un porto che può offrire una valida, solida, efficiente integrazione tra vettore marittimo e catena logistica terrestre avrà la meglio su qualsiasi altro modello».

LA REGATA

Alinghi Red Bull Racing entra in modalità Match Race con il suo secondo AC40

di Antonio Macaluso



La posizione del ministero dei Trasporti

Immediata la replica del ministro delle Infrastrutture e Trasporti: «Stiamo lavorando – ha detto Salvini – per avere nel 2032 un'Italia completamente diversa, con grandi infrastrutture e il rilancio non solo del triangolo industriale. Essenziale è il rapporto con l'Italia del sì, e Assarmatori è una voce semmai critica, ma fondamentale per sviluppare lavoro, produttività, efficienza». Naturalmente, il tema risorse è centrale e il ministro per gli Affari

Europei, **Raffaele Fitto, ha tenuto a ribadire che «l'approccio a livello europeo** deve essere concreto e in grado di tutelare le esigenze del nostro Paese, ma al tempo stesso è opportuno evitare le contrapposizioni e costruire delle soluzioni. Le risorse disponibili sono importanti ma talvolta ci sono scelte ideologiche che sono state portate avanti. È assurdo – ha aggiunto – che su alcuni temi non si sia modificata la posizione in alcun modo nonostante quello che è successo, la crisi Covid e la crisi Ucraina, scenari che meritavano un cambio di atteggiamento e di approccio – ha aggiunto – Così come serve inserire le scelte europee in un contesto internazionale: rischiamo di fare i primi della classe a livello europeo, danneggiando i nostri sistemi produttivi, senza raggiungere risultati. Penso ci sia la possibilità di lavorare positivamente».

VELA

Via alla regata Giraglia Rolex, ospite una flotta di oltre 200 yacht da oltre 20 paesi

di Antonio Macaluso



L'occupazione

Sul fronte occupazionale, Messina ha ricordato che nel settore c'è spazio, «eccome», per nuova occupazione e che sarebbe imperdonabile non sfruttarlo. I dati dell'Eurostat, infatti, indicano tasso di occupazione italiano mai così alto, ma comunque di dieci punti percentuali inferiore rispetto alla media europea, che diventano 14 per le donne e oltre 15 per i giovani. Tutto questo va letto anche alla luce della scadenza, a fine anno, del Contratto Collettivo di Lavoro del settore. «Molte cose – ha aggiunto Messina – sono state **realizzate sul presupposto del senso di responsabilità che contraddistingue la relazione** a volte dura ma sempre onesta con le Organizzazioni Sindacali; ammodernare il contratto con strumenti più attuali quali welfare e forme di assistenza sanitaria rappresenta un'occasione per le parti oltre che utile mezzo di attrattività per le risorse umane. Ho, abbiamo ricevuto mandato dai nostri associati di arrivare alla firma del nuovo testo prima della scadenza di quello attuale, e in tal senso sono già stati avviati i confronti con le organizzazioni sindacali: è, questo, un ulteriore segnale al mondo del lavoro che arriva dalle nostre imprese».

IL CONGRESSO

Nautica, l'eccellenza italiana: tra cantieri, saloni (e indotto) il fatturato vola a 7 miliardi

di Antonio Macaluso



La transizione energetica

Non poteva mancare, naturalmente, una parte dedicata alla transizione energetica nel trasporto marittimo: «Ogni sforzo che l'industria della navalmeccanica ovvero del più avanzato ed ispirato armatore può compiere arriva a ridurre le emissioni di una percentuale minoritaria. La restante parte è affidata alla produzione e alla capillare distribuzione di carburanti alternativi al fossile. Se la produzione è un fattore industriale che le nostre imprese sapranno affrontare, è **la distribuzione e la logistica fino alla banchina e la messa a bordo** che rappresenta per noi il problema che appare più insormontabile. La nostra orografia portuale e il numero degli approdi – nostra grande risorsa – qui gioca a sfavore. Noi non siamo olandesi o tedeschi che hanno pochissimi porti tutti a natura industriale lontani dai centri abitati. I nostri scali – dove devono essere stoccati i carburanti sintetici – sono all'interno delle città, circostanza che pone più di un quesito sui tempi e addirittura sulla capacità che il nostro settore avrà di rifornirsi di ammoniaca o metanolo in tempi ragionevoli».

VENEZIA 2023

Venezia, «capitale mondiale della sostenibilità»: per il Salone nautico oltre 30 mila visitatori

di Antonio Macaluso



Il processo di decarbonizzazione

Secondo gli armatori occorre dunque pensare a delle alternative, a partire dall'utilizzo di biofuel (in particolare di biodiesel) di seconda e terza generazione, ovvero prodotti da biomasse provenienti da colture non in competizione con il settore agro-alimentare. Questa via potrebbe tradursi in una risposta immediata al tema della transizione energetica dello shipping; una risposta che consentirebbe di accelerare significativamente e da subito il processo di **decarbonizzazione del settore, continuando ad usare la gran parte della flotta** esistente ma abbattendo velocemente e di molto l'impronta di carbonio delle navi. Sul tema riforma portuale, Messina ha chiarito che gli armatori non sono favorevoli all'autonomia differenziata degli scali. «Il sistema portuale dovrebbe essere visto come un unicum e affidato ad una governance unitaria e centralizzata. Questo anche per scongiurare scenari (peraltro già verificatisi) che portino a scelte non armonizzate. Impensabile avere un sistema di regole in uno scalo e un altro in uno poco distante, o addirittura che si facciano concorrenza tra loro».

L'EVENTO

Wallywhy150, la stella di Ferretti Group al Salone di Venezia (con flotta di 10 yacht)

di Antonio Macaluso



Navi da crociera a Venezia

Tra le varie problematiche sul fronte del turismo, infine, Messina ha insistito sull'urgenza di trovare una soluzione definitiva, percorribile e sostenibile per la crocieristica a Venezia. «Parliamo di un comparto che dopo due anni difficilissimi a causa dell'emergenza pandemica, sta tornando a **macinare numeri da record e rappresenta uno dei cardini del turismo nel nostro Paese**: impensabile ipotizzare che una città come Venezia ne possa restare esclusa ancora a lungo». E la ministra del Turismo, Daniela Santanchè, ha concordato sulla necessità di «trovare con buonsenso una soluzione perché non credo che Venezia possa fare a meno del settore crociere».