

# SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

6 NEW

SHIPPING

2 NEW

LOGISTICA

5 NEW

PORTI



Contenuto per gli Abbonati | S2S+

SHIPPING | Politica marittima

## Assarmatori elenca i nodi da sciogliere per continuare ad essere 'Al servizio dell'Italia'

Nel corso dell'assemblea annuale dell'associazione, Messina all'attacco del regime ETS per i ro-ro: "Rischiamo il ritorno dei camion nelle strade e che il prezzo per andare in Sicilia, in Sardegna o a Capri possa aumentare fino al 70%"

21 GIUGNO 2023 ALLE ORE 11:00



di Marco Valentini

**Roma** – L'orgoglio di presiedere un'associazione che rappresenta operatori fondamentali per lo sviluppo e il benessere dell'economia italiana, e l'invito rivolto ai rappresentanti del governo, affinché agiscano per rimuovere ostacoli potenzialmente in grado di rallentare la crescita futura del settore del trasporto marittimo.

Questo il doppio messaggio che il numero uno di Assarmatori, Stefano Messina, ha voluto far arrivare forte e chiaro alla platea gremita della sala conferenze dell'Hotel Parco dei Principi di Roma, dove si è riunito il gotha del cluster marittimo e portuale, in occasione dell'Assemblea annuale dell'associazione armatoriale. Per sottolineare quanto il lavoro delle imprese del comparto della blue economy impatti in maniera significativa sulla vita del Paese, il titolo scelto per l'Annual Meeting 2023 è: "Al servizio dell'Italia". E, nella prima parte della sua relazione, Messina ha elencato una serie di numeri che descrivono bene il concetto.

"Noi oggi rappresentiamo oltre il 50% dei servizi delle Autostrade del Mare e dei collegamenti con le isole maggiori, più del 90% dei collegamenti con le isole minori - che sono in fortissima crescita quest'anno in termini di numero di passeggeri trasportati - più del 50% del trasporto containerizzato, oltre il 40% del traffico crocieristico nel più vasto mercato europeo - che appunto è quello italiano - e infine una costante e solida presenza nel trasporto sia di rinfuse liquide che solide. Operiamo più di 550 navi con oltre 60.000 addetti a terra e in mare - in gran parte italiani - sia marittimi che amministrativi. Siamo inoltre tra i terminalisti più importanti del Paese, sia lato passeggeri che lato merci, e le nostre aziende nella loro integrazione esercitano anche attività di trasporto e logistica terrestre, stradale e ferroviaria", ha esordito il presidente di Assarmatori.

Ringraziando, poi, tutti i presenti per la partecipazione all'evento e rivolgendosi in particolare ai rappresentanti del governo, il leader dell'associazione armatoriale ha sottolineato che, "i dati riferiti alle navi superiori alla stazza lorda di 1000 tonnellate dicono che gli interessi di noi armatori italiani che battiamo bandiera estera sono in crescita. E la bandiera estera non è più la bandiera di comodo, ma quella europea. Una bandiera che fa sì che alcune compagnie di navigazione abbiano trovato una burocrazia più semplice, molto più moderna e digitalizzata. Non è solo una questione di costi e tassazione. Noi siamo contro l'idea di abbandonare la bandiera italiana, perché ammainarla vorrebbe dire perdere un pezzo di territorialità del nostro Paese. Ma il suo mantenimento non può essere affidato soltanto alla resilienza di noi armatori".

Ed è qui che Messina ha chiamato in causa il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, dicendo: "Già prima di essere ministro ha dichiarato che non bisogna disturbare chi lavora. Ecco noi siamo tra quelli che lavorano. Recentemente è stato depositato in Senato il disegno di legge a firma del senatore Malan. Un testo che contiene molti elementi che vanno



Proseguendo la sua analisi, in seguito, il numero uno di Assarmatori ha rimarcato che, “quest’anno per la prima volta nella nostra storia oltre il 50% della produzione dell’industria manifatturiera sarà venduto all’estero. Macchinari, automotive,

giro di affari. Questo rappresenta il trasporto marittimo, un'infrastruttura essenziale”.

E, a questo proposito e allargando l'orizzonte alle opportunità che già rappresenta e che ancor di più potrà rappresentare il continente africano, Messina ha detto: “Noi sosteniamo il Piano Mattei portato avanti da questo governo e come armatori ci candidiamo a esserne i supplier. Vorrei ricordare che ogni settimana, partenze spesso giornaliere collegano il nostro Paese a tutto il bacino del Mediterraneo, dall' EastMed al WestMed. Chi non appartiene al nostro settore dà questo per scontato e per noi oggi è l'occasione per evidenziarlo e per raccontare cosa - noi operatori del mare - facciamo e realizziamo”.

Altra ragione per ‘gasarsi’ è il primato a livello mondiale che l'Italia detiene nel segmento ro-ro e Autostrade del Mare. Una leadership che, però, rischia di venire compromessa: “L'Unione Europea ha errato a ricomprendere tali servizi nel regime di ETS. Questa tassa supplementare comporta il rischio concreto di far tornare i traffici sulle strade, che potrebbero nuovamente venire invase dai camion, con conseguenti maggiori emissioni e minore sicurezza”, ha denunciato il numero uno dell'associazione. E, restando sul tema ETS e transizione energetica, Messina ha ulteriormente specificato che, “con lo sforzo dell'industria della cantieristica e della navalmeccanica si può arrivare a ridurre le emissioni in una percentuale intorno al 30%. La restante parte è affidata alla produzione e alla distribuzione di carburanti alternativi al fossile. Se la produzione è un fattore industriale che le nostre imprese sapranno affrontare, sono la distribuzione e la logistica fino alla banchina e alla messa a bordo che oggi rappresentano i problemi più significativi. Il rischio è quello di pagare i certificati di emissione in modo permanente, rendendo il nostro trasporto più caro di quello dei Paesi competitor. Inoltre questo regime ETS non deve essere ideato per durare in eterno anche per non far passare il messaggio che basta pagare per inquinare”.

Sempre sull'argomento, infine, il leader di Assarmatori ha rivolto un invito a battersi nelle sedi opportune al ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il PNRR, Raffaele Fitto: “I proventi dell'ETS spettanti al Paese riteniamo che debbano rimanere in Italia, da utilizzare, almeno in parte, per supportare le nostre imprese negli investimenti necessari per la transizione energetica. Il regime andrà a generare un gettito importante, parliamo di alcune centinaia di milioni di euro all'anno per i prossimi anni. Milioni da intercettare e reinvestire come la stessa Unione europea, che queste norme ha voluto imporre, dice. Su questo, però, occorre modificare gli orientamenti della Commissione europea in materia di aiuti di Stato, poiché non è pensabile che da una parte si sia voluto sostenere il trasporto marittimo in maniera così significativa e dall'altra parte portare regole che determinano l'aumento dei costi. Un aumento che in Italia sicuramente andrà a incidere sulla mobilità dei cittadini. Rischiamo che il prezzo per andare in Sicilia, in Sardegna o a Capri in un anno possa aumentare del 50% - 70%”.

Altro tema affrontato nella sua relazione da Messina è stato il lavoro dei marittimi, con ringraziamento al governo per la deroga alla legge Cocianchic considerata la difficoltà di reperire personale italiano. “Una deroga dettata dall'emergenza, ma la nostra sfida resta quella di imbarcare personale italiano, o comunitario residente in Italia come da normativa vigente. Per farlo dobbiamo sburocratizzare le procedure e attuare la riforma del collocamento e dei percorsi formativi sulle figure professionali”.

Inoltre, un pensiero rivolto alla riforma portuale: “Secondo noi va rinforzato il ruolo della Conferenza dei presidenti delle AdSP. Ci sono dei bravi presidenti, dobbiamo sostenerli tenerli uniti e coordinarli. Non vorremmo una riforma che porti a una autonomia differenziata dei vari scali italiani. Vediamo il sistema portuale come un unicum affidato a una governance unitaria e centralizzata, che spetta al governo del Paese, anche per evitare scenari di deregulation, indipendenza e regole diverse tra uno scalo e l'altro”.

In chiusura, infine, il numero uno dell'associazione armatoriale, rivolgendosi al ministro del Turismo Daniela Santanché, ha sottolineato “quello che sta accadendo nella definizione dei nuovi quadri degli accosti da parte di alcune Regioni, che in alcuni contesti geografici sembra possa portare alla riduzione del 50% degli attuali servizi erogati dalle imprese di navigazione. Costituendo così un danno al comparto turistico, all'indotto e alla continuità territoriale. E mi riferisco, ovviamente, al Golfo di Napoli. Idem per quanto riguarda la crocieristica a Venezia: è necessario trovare una soluzione definitiva. Il decreto legge 103/2021 ha colpito pesantemente ed è necessario un nuovo modello normativo. Devono essere stanziati fondi per il rilancio delle compagnie di crociera tutte, che stanno registrando forti riduzioni su Venezia”.

Una relazione, dunque, ricca di spunti di riflessione per i diversi rappresentanti del governo presenti all'assemblea di Assarmatori, che hanno potuto rispondere in merito alle diverse sollecitazioni.





“Non abituiamoci all’ETS e quindi al fatto che chi se lo può permettere possa fregarsene delle regole e chi no debba rimanere tagliato fuori. Non ha senso che, per ridurre dello 0,1% (del totale 0,8% dell’Italia) le emissioni, stiamo mettendoci in braccio a una potenza che è responsabile del 30% delle emissioni globali. Sembra che qualcuno stia lavorando in favore della Cina e nessuno mi toglie dalla testa che dopo il Qatar-gate avremo anche un China-gate”, ha dichiarato Salvini.

Nel sottolineare che “talvolta a livello europeo alcune scelte sono ideologiche” e che “la transizione green immaginata dalla Commissione europea nel 2019 doveva essere rimodulata dopo Covid-19 e guerra”, Fitto ha invece rimarcato come “non tutti i vestiti siano confezionati su misura per tutti. Il tema dell’ETS rappresenta uno degli impegni su cui bisogna lavorare insieme per evitare che ci possano essere una serie di questioni che producano effetti negativi”. Parlando dei fondi PNRR, inoltre, il ministro di Fratelli d’Italia ha specificato che “vanno coordinate al meglio queste risorse con quelle del Fondo di coesione, di cui l’Italia è tra i maggiori beneficiari ma in 9 anni ha speso solo il 34% del totale in 9 anni. Il PNRR prevede il doppio dei fondi, da spendere in soli 5 anni”.

“Noi dalle parole siamo passati ai fatti e oggi c’è un ministero con portafoglio che sta facendo quello che si può per sostenere questo settore, che è quello che ha sofferto di più durante la pandemia. Dobbiamo mettere al centro l’economia blu e pensare al mare come a un vettore di ricchezza e di sviluppo, che negli ultimi 3 anni ha creato 3mila posti di lavoro. L’Italia è un’eccellenza nel turismo costiero, balneare, nautico e crocieristico e, a questo proposito, sono d’accordo sul fatto che vada risolto il problema Venezia”, ha infine chiosato Santanchè in collegamento da remoto.

**Lascia un commento**

☐ accetto la [privacy policy](#).

COMMENTA

Potrebbe interessarti anche

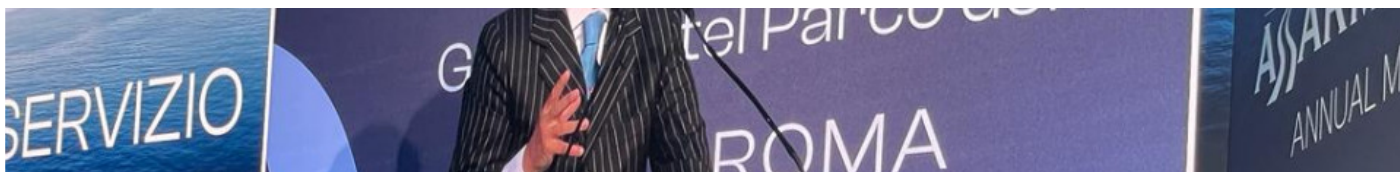


S2S+ SHIPPING

Aumenta il peso politico di ECSA con l'ingresso degli armatori croati

L'associazione Mare Nostrum, che racchiude le principali compagnie di navigazione del Paese Adriatico, è diventata membro dell'European Community Shipowners' Associations

24 GENNAIO 2023 ALLE ORE 10:06

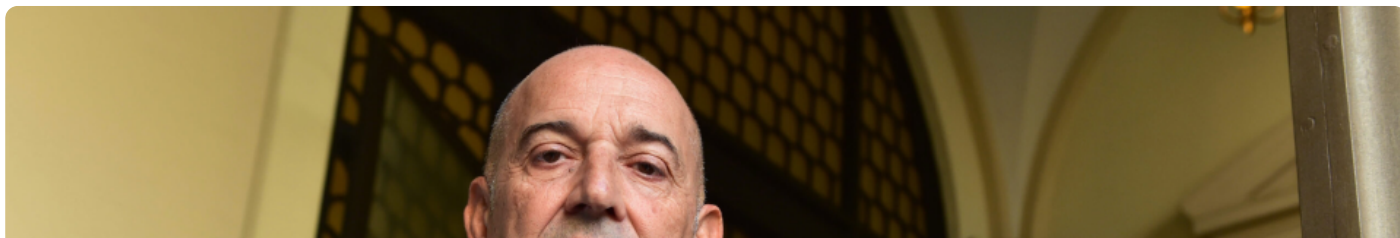


S2S+ SHIPPING

## Assarmatori elenca i nodi da sciogliere per continuare ad essere ‘Al servizio dell’Italia’

Nel corso dell'assemblea annuale dell'associazione, Messina all'attacco del regime ETS per i ro-ro: “Rischiamo il ritorno dei camion nelle strade e che il prezzo per andare in Sicilia, in Sardegna o a Capri possa aumentare fino al 70%”

21 GIUGNO 2023 ALLE ORE 11:00



S2S+ SHIPPING

## L'ICS avverte: l'instabilità politica minaccia la transizione green

Il rapporto pubblicato dall'International Chamber of Shipping, The ICS Maritime Barometer Report 2022-2023, sostiene che è necessaria una chiara direzione da parte dei governi per accelerare il passaggio verso l'energia verde



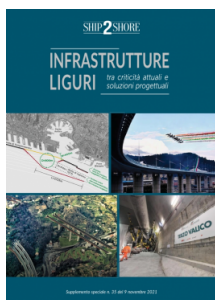
## GLI SPECIALI



Ship2Shore Awards 2022 - Gli Oscar Italiani dei Trasporti



DBA Group compie 30 anni



INFRASTRUTTURE LIGURI tra criticità attuali e soluzioni progettuali



©Ship2Shore - VAT nr. 01477140998  
All rights reserved | ISSN: 2499-8761

[Chi siamo](#)  
[Contatti](#)

### Utilità

[Privacy Policy](#)  
[Pubblicità](#)

