

Semplificazione come antidoto contro il flagging out e GNL per la transizione energetica, Assarmatori traccia la rotta

Nel corso dell'annual meeting dell'associazione, il Presidente Messina ha anche invocato un blocco unito a tutela dei peculiari interessi dei Paesi del Mediterraneo e annunciato l'imminente rinnovo del CCNL per i lavoratori dell'industria marittima

2 LUGLIO 2024 ALLE ORE 17:37



di Marco Valentini

Roma - A un anno di distanza dall'ultima assemblea di Assarmatori, nel corso della quale il Presidente Stefano Messina denunciava i rischi per il nostro Paese derivanti da una progressiva deglobalizzazione, l'associazione datoriale è tornata ad organizzare il suo consueto annual meeting ponendo l'accento sulla necessità di difendere e rafforzare "Un'identità mediterranea per l'Europa".

Nel corso degli ultimi 12 mesi, infatti, lo scenario geopolitico internazionale si è ulteriormente deteriorato, con l'apertura di una nuova crisi Mediorientale - innescata dal conflitto tra Israele e Hamas - che si sovrappone alla guerra russo-ucraina in corso da oltre 2 anni.

Nell'ambito delle ritorsioni contro lo Stato Ebraico, motivazione addotta dal movimento yemenita-filoiraniano degli Houthi per giustificare le proprie azioni, inoltre, si intensificano sempre di più gli attacchi alle navi mercantili in transito tra Bab el-Mandeb e il Canale di Suez.

Conseguenza diretta: la scelta delle compagnie di optare per la rotta che circumnaviga l'Africa per raggiungere l'Europa. Marginalizzando, così, i porti del Mediterraneo, che rischiano di perdere traffici e competitività.

Anche per questo, Assarmatori ha voluto focalizzare l'evento sull'opportunità di valorizzare gli interessi specifici e peculiari dei Paesi che affacciano sul Mare Nostrum, cercando di creare un blocco unito di Stati che sappiano fare fronte comune per sostenere le proprie



istanze.

In proposito, il numero uno dell'associazione - rivolgendosi alla nutrita e qualificata platea della sala conferenze del Grand Hotel Parco dei Principi di Roma - ha dichiarato: "È necessario costituire una sempre maggiore coesione e unità di intenti, un vero e proprio blocco - nel senso nobile del termine - tra Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, le cui economie vivono di importazioni ed esportazioni. Da qui derivano esigenze diverse di italiani, spagnoli, francesi, greci e maltesi rispetto a quelle del Northern Range. Olanda o Germania, infatti, hanno porti distanti dai centri abitati e ampi spazi retroportuali. Noi abbiamo vaste comunità insulari alle quali è garantita la continuità territoriale e quindi non possiamo non tenerne conto".

E un primo segnale di vitalità è stato già dato da questa 'alleanza', come ha ricordato Messina: "Recentemente questo blocco mediterraneo, con un intenso lavoro, ha fatto fronte comune interrompendo la revisione possibile dell'ETD (Energy Taxation Directive; *ndr*), che nei termini in cui era stata posta avrebbe esteso la tassazione delle accise anche ai carburanti ad uso marittimo". Ma il braccio di ferro non è ancora terminato: "Tuttavia il tema è di nuovo sui tavoli europei, per iniziativa dell'Ungheria che da ieri è Presidente di turno del Consiglio. Dobbiamo proteggerci da questa ulteriore tassa che potrebbe venire introdotta dall'Europa".

Nella sua relazione, poi, il vertice di Assarmatori ha allargato l'analisi ad altri 4 temi di fondamentale interesse per il cluster marittimo-portuale (definito più volte unito come mai prima d'ora): semplificazione burocratica; lavoro marittimo; rapporto con le Istituzioni e transizione energetica.

"L'anno scorso avevamo lanciato l'allarme relativo al *flagging out*. Purtroppo negli ultimi 12 mesi i numeri relativi alla diminuzione del naviglio immatricolato di bandiera italiana sono cresciuti. Questo provoca un grande dispiacere. Noi armatori non scegliamo la bandiera per andare in una legislazione di comodo, come decisione fine a se stessa, e non si tratta neanche

di un fattore puramente di costi. Quello che trovano gli armatori che scelgono una bandiera di un altro Stato dell'Unione Europea è maggiore semplificazione, digitalizzazione, *running costs* ridotti. Tutto questo, ovviamente, a parità di sicurezza e di certificazione. Il risparmio di costi diventa una conseguenza di quello in termini di tempi”, ha sottolineato Messina relativamente al primo punto.

Nonostante ciò, un plauso è andato all'azione di Governo, Parlamento, amministrazioni e Comando Generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera. “Innanzitutto il Ddl Malan, in questo momento al vaglio del Senato, contiene numerosi elementi che vanno nel senso dell'auspicata semplificazione. Il Consiglio dei Ministri, inoltre, ha approvato una bozza di Ddl che prevede analoghe misure. Il CIPOM sta lavorando alla proposta di una nuova misura sulla *blue economy*. Sono quindi numerose le iniziative implementate, non ultimo il decreto con cui il Comandante Generale Nicola Carlone ha dato il via libera affinché le verifiche di sicurezza previste dalla convenzione SOLAS (Safety Of Life At Sea; ndr) possano anche essere svolte da un organismo riconosciuto dalla Capitaneria stessa. Una norma molto moderna che allinea la nostra bandiera a quelle più avanzate”.

Il leader di Assarmatori, venendo al tema del lavoro, ha rivendicato con orgoglio che “nei prossimi giorni firmeremo il rinnovo del CCNL per le compagnie di navigazione, che riguarda amministrativi e marittimi” e rimarcato che anche in questo ambito c'è “l'esigenza di una corposa semplificazione”. “Una cosa assolutamente prioritaria è il regime attribuito agli armatori impegnati sulle linee marittime internazionali e di collegamento con le isole, che gode di benefici da attribuire anche al cabotaggio costiero e al collegamento con le isole minori. L'importanza del trasporto marittimo dei passeggeri in Italia non va limitata solo alle crociere, che sono coperte da numerosi operatori internazionali con miliardi di fatturato. Ci sono numerose compagnie italiane sul mercato, che garantiscono continuità territoriale e servizi essenziali occupando principalmente amministrativi, marittimi e strutture italiane. Il nostro obiettivo nei prossimi mesi sarà quello di garantire a queste imprese e ai loro lavoratori maggiori capacità competitive”, ha aggiunto Messina.

Infine, il tema più spinoso e sfidante: la transizione energetica. Sulla questione il Presidente dell'associazione datoriale ha dimostrato pragmatismo (peraltro Assarmatori da tempo aveva già abbandonato toni barricaderi) e chiarezza nell'individuare l'approccio più efficace al problema per le imprese del settore.

“La prima fase della regolazione derivata dal Green Deal europeo e dell'IMO si è oramai avviata e siamo partiti verso la decarbonizzazione. La politica ambientale della UE ormai è stata decisa. Due anni fa eravamo un po' sconvolti, oggi agli Stati membri è affidato il compito di implementare. Quindi non ci sono spazi per negoziare questa politica e tantomeno per divergere. Ci aspettiamo che le scelte vengano effettuate e siano destinate

agli obiettivi decisi dall'Unione".



Per quanto riguarda la strada da seguire nel nome del principio della neutralità tecnologica, essa "è indubbiamente piena di incertezze". "Sui carburanti non possiamo immaginare di percorrere tutte le diverse vie ipotizzate dalla legislazione europea - ha proseguito Messina - È impossibile, innanzitutto da un punto di vista industriale per quanto riguarda la produzione, e anche da quello della logistica dei depositi e della messa a terra prima e a bordo poi. Soprattutto in Italia. Vogliamo pensare che nel nostro Paese anche tra 10-15 anni ogni porto abbia depositi diversi o servizi di bunkeraggio per tutti i tipi combustibili? È una visione inverosimile".

D'altro canto, però, è anche "impossibile imporre agli armatori un carburante piuttosto che un altro, perché andrebbe a confliggere con gli obblighi europei. Pertanto bisogna fare delle scelte di produzione e di infrastrutturazione perché vengano individuati i carburanti alternativi. Chiediamo che venga istituito un tavolo ufficiale affinché si possano condividere e definire i bisogni delle compagnie sulla base di quanto emerge dal mercato".

"Restando al punto, è necessario puntare su biocarburanti e GNL. Sono presenti sia nel catalogo europeo che in quello dell'IMO e, quindi, già usando questi combustibili si potrebbero raggiungere gli obiettivi fissati dalla UE. Dobbiamo impostare e difendere un impianto regolatorio nazionale che preveda il gas naturale liquefatto e che difenda la scelta di renderne possibile la produzione, lo stoccaggio e la messa a bordo per quanto più possibile".

Inoltre e soprattutto, ha spiegato il leader di Assarmatori, "sulla specificità delle linee di prossimità attendiamo il sostegno economico per l'utilizzo dei biocarburanti, come previsto sia dal regime ETS in vigore sia dal FuelEU Maritime in vigore dal prossimo gennaio. Mentre sulle linee internazionali sosteniamo i cosiddetti *green corridor*, rotte intercontinentali tra due o più porti allo scopo di creare un perimetro definito ove poter garantire agli armatori impegnati su queste linee il sostegno economico per l'utilizzo di tali carburanti".

Last but not least: "È essenziale che i proventi generati nel trasporto marittimo in Italia dal sistema ETS e dal regime sanzionatorio FuelEU Maritime vengano destinati al nostro settore e non dispersi in altri segmenti o, peggio ancora, che non vengano spesi. La legislazione ha introdotto tasse di scopo, imposte a passeggeri e merce con l'obiettivo di sostenere questo processo che, per sua natura, è molto lungo e costoso e che non può essere avviato senza un

coerente sostegno economico da parte dello Stato. Serve una vera politica di sostegno al *modal shift*, fatta con fondi che siano degni di questo nome, altrimenti rimane uno slogan. Per questo riteniamo necessario un contributo al rinnovo delle navi, dell'impiantistica a terra e all'armatore che utilizzi carburanti alternativi, che hanno un costo decisamente superiore rispetto a quelli tradizionali. Ci auguriamo che le scelte avvengano con la collaborazione di tutti", ha concluso Messina.