

Il rinnovo della flotta di traghetti «non possiamo pagarlo solo noi armatori»

Messina (Assarmatori): l' "Ets" al 50% se ne va per pagare il debito pubblico



Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'organizzazione armatoriale della galassia Confrtrasporto-Confcommercio, al meeting annuale a Roma

ROMA. «La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori». Non l'ha proprio mandata a dire Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'associazione che raggruppa sotto le insegne di Confrtrasporto-Confcommercio una parte degli armatori: ha aperto il meeting annuale chiamando in causa tanto il governo che il Parlamento. Messina, l'ha fatto avendo davanti lo schieramento di ministri che quest'anno hanno partecipato all'assemblea dell'organizzazione di categoria: Antonio Tajani, vicepremier e ministro degli esteri, più i ministri Adolfo Urso (imprese e made in Italy), Nello Musumeci (protezione civile e politiche del mare), Orazio Schillaci (salute), oltre al viceministro delle infrastrutture Edoardo Rixi e con i videomessaggi della presidente del consiglio Giorgia Meloni e del vicepresidente esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto.

«È ora di dire la verità sulla favoletta dell' "Ets", il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza». L'attacco di Messina ha alzato il velo: «Non è così», parola del leader di Assarmatori che ha rivelato come la metà di questi fondi «è oggi destinato a tamponare il debito pubblico». Per Messina bisogna che tali soldi siano reindirizzati «al settore che li ha generati e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti: rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori».

Il presidente dell'organizzazione degli armatori Confrtrasporto ha messo sotto la lente anche il tema del rilancio della cantieristica europea, che si infila nel bel mezzo delle guerre commerciali in atto e della

crociata lanciata dalla Casa Bianca per la sostenere la cantieristica Usa con una «offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico». Messina punta il dito: in Europa, – queste le sue argomentazioni – anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri del nostro Continente, c'è chi immagina di andare verso misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il “Made in Europe”. Aggiungendo poi: «Come accade con l’ “Ets”, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di aiuti di stato a favore dei cantieri europei».

Non è finita qui. Le note dolenti riguardano anche il lavoro marittimo. «È mai possibile – è la sferzata del Il numero uno dell'associazione armatoriale – che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale?». Le domande sono come le ciliegie, una tira l'altra: «È forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi?».

Per Messina è «di certo una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee: noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione».

Un ulteriore fronte riguarda «l'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione»: è così che, a giudizio di Messina, si rilancerebbe «la competitività di una bandiera italiana che, invece, continua a perdere tonnellaggio a causa del “flagging out” verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate».

Nel corso dell'assemblea il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo.

Il dibattito del meeting di Assarmatori è stato seguito poi da una tavola rotonda, moderata dal direttore del Secolo XIX, Michele Brambilla, alla quale hanno preso parte Salvatore Deidda (presidente della commissione trasporti della Camera), Marco Bisagno (presidente del cantiere T. Mariotti), Vincenzo Franza (amministratore delegato di Caronte & Tourist Isole Minori), Mauro Mallone (presidente del Comitato Ets), e Christos Stylianides (ex ministro greco del settore navigazione e politica insulare).

Pubblicato il