

Armatori, difendere il lavoro dei marittimi italiani. Meloni: «Nel Mediterraneo occasioni enormi per l'Italia»

di Antonio Macaluso

Nella sua relazione, il presidente Stefano Messina ha chiesto che le nomine dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale non siano considerate come ruoli di sottogoverno ma rispondano a criteri di esperienza e competenza.



Ascolta l'articolo

9 min

i

new

Una requisitoria durissima sulla gestione governativa dei fondi derivanti dal regime ETS (Emission Trading System) applicato agli armatori e che prevede pagamenti per le emissioni di CO2 delle navi, in modo da incentivarne la riduzione; la riconferma della volontà di rilanciare la cantieristica europea ma senza il ricorso a politiche protezionistiche; una accorata difesa del lavoro marittimo ed in particolare quello del personale italiano che opera sulle navi che collegano con le isole minori o sono a servizio dell'industria e delle comunità insulari; la richiesta che le nomine dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale non siano considerate al pari di ruoli di sottogoverno ma rispondano a criteri certi di esperienza e competenza. Una relazione niente affatto formale e generica quella che il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha esposto martedì mattina all'assemblea dell'Associazione, che rappresenta una flotta di oltre 450 navi e impiega 60.000 addetti, tra personale di terra e di bordo.

Meloni: «Il Mediterraneo tornato protagonista nelle dinamiche globali»

Parole pronunciate alla presenza dei ministri degli Esteri, Antonio Tajani, delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, della Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, della Salute, Orazio Schillaci, del vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Enrico Credendino, e del vice Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, Sergio Liardo.

Il presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, ha inviato un videomessaggio nel quale sottolinea come l'Italia si trovi al centro del Mediterraneo, mare «tornato protagonista nelle dinamiche globali come via di comunicazione più breve tra l'Occidente e l'Oriente. E' un bacino che occupa solo l'1% delle acque del mondo, ma che è attraversato dal 20% del traffico marittimo mondiale, che rappresenta l'anello di congiunzione tra i due grandi spazi marittimi del pianeta, che sono l'Atlantico da una parte e l'Indopacifico dall'altra. Questo offre all'Italia, al nostro sistema, alle sue imprese e ai suoi lavoratori, occasioni enormi di sviluppo, di crescita, di benessere». E ha sottolineato i diversi progetti strategici «ai quali stiamo lavorando, con grande determinazione e con concretezza, per dare corpo e sostanza a questa visione: dal corridoio IMEC per collegare le città portuali dell'India, del Medio Oriente e dell'Europa fino alla dorsale marittima digitale del Blue Raman Cable che punta a collegare l'India alle economie europee e che grazie alla sinergia tra Piano Mattei e Global Gateway estenderemo anche verso l'Africa orientale. Senza dimenticare, ovviamente, gli sforzi che stiamo portando avanti per fare dell'Italia lo snodo strategico per i flussi energetici tra Mediterraneo, Africa e Europa, grazie a progetti che sono di ampio respiro come l'interconnessione elettrica ELMED, quella tra Italia e Tunisia, il South H2 Corridor per il trasporto dell'idrogeno dal Nord Africa verso il Continente europeo». Nel suo messaggio Meloni ha ricordato l'approvazione, due anni fa, del Piano del Mare 2023-2025 e ha annunciato che il governo è impegnato nella definizione della seconda edizione del Piano del Mare per il triennio 2026-2028.

Messina: «Il 50% dei fondi è destinato a tamponare il debito pubblico»

Ma veniamo alla relazione di Messina. «Ci è stato fatto credere – ha affermato in tema di politica energetica e difesa ambientale - che i proventi generati all'interno del regime ETS dal settore marittimo sarebbero stati reinvestiti nel medesimo settore per consentire interventi di abbattimento delle emissioni, ovvero per il rinnovo delle flotte, supportare le Autostrade del Mare e coprire il differenziale di costo tra carburanti tradizionali e di matrice non fossile». Secondo Assarmatori, la restituzione dei proventi al comparto marittimo sarà sensibilmente inferiore al valore del prelievo imposto alla merce e ai passeggeri: «La Commissione, che ci ha detto per tre anni che questo sacrificio avrebbe dato i suoi frutti, sbagliava, e sbagliava di grosso perché l'importo che avremo a disposizione sarà solo una modestissima frazione di quanto si necessita per la decarbonizzazione dello shipping. Il 50% di questi fondi è destinato a tamponare il debito pubblico. Questa regola deve essere cambiata poiché i fondi devono essere reindirizzati al settore che li ha generati. Se si vuole affrontare il rinnovo della flotta dei traghetti italiani, non bastano i fondi dell'ETS ma occorre pensare ad un intervento massivo dello Stato che aiuti le iniziative degli armatori. La più grande flotta di traghetti del mondo, quella che opera in Italia, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori». Una prima risposta è arrivata a stretto giro da Tajani, che ha concordato sul fatto che la norma vada modificata. Sempre in tema di difesa dell'ambiente, Messina ha ricordato che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sta lavorando per la definizione del quadro energetico nazionale sul fronte dei carburanti alternativi, al loro utilizzo, produzione, distribuzione, stoccaggio e messa a bordo. In questa fase, ha sottolineato Messina, «risulta fondamentale non cadere nella "trappola" dei carburanti impossibili e concentrarsi su quei fuel possibili sia per la conformazione dei nostri porti, che nella larghissima maggioranza dei casi sono incastonati all'interno delle città, a due passi dalle abitazioni, sia per sviluppare la produzione nazionale e incontrare le scelte già introdotte dagli armatori, improntate sull'uso dei biocarburanti, sul gas naturale liquefatto e sul metanolo». Assarmatori boccia poi qualsiasi approccio protezionistico che, «»!anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri europei oggi in difficoltà, potrebbe aprire la strada a disincentivare, anche attraverso misure daziarie, gli armatori dall'acquisto di navi fuori Europa. Ciò

sarebbe inaccettabile e controproducente. Siamo favorevoli e assolutamente convinti - e gli armatori sono pronti a fare la propria parte - della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Ma questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre tornare al regime degli aiuti di stato a favore dei cantieri europei»!! Altro banco di prova per la nuova Commissione, ha osservato Messina, è la reazione all'impatto del regime ETS sulla logistica di transhipment. Su questo fronte, ha spiegato, ci si ostina a non vedere una inevitabile migrazione dei traffici a favore dei porti del Nord Africa. Ancora una volta, «la pretesa della Commissione di introdurre una regolazione e soltanto in seguito valutarne gli effetti è assurda, perché come ci insegnano Taranto e Cagliari, la desertificazione portuale determinata da decisioni che hanno portato alle scelte di numerosi armatori verso porti più competitivi è un fenomeno che una volta avvenuto non consente la marcia indietro. Non è un interesse di parte. Ne vale della nostra sicurezza logistica e debbo dire che il Governo più di una volta ha sollevato questo tema in sede europea. Occorre perseverare: un'indagine presso i nostri associati ha confermato che l'opzione di trasferire il traffico di transhipment in Africa è presa in considerazione in maniera così concreta che ci sono già stati importanti investimenti in porti che non prevedono il prelievo ambientale dell'ETS. Se una compagnia europea leader nel trasporto marittimo contenitori usa il porto di Tangeri e non paga nulla, perché altre compagnie delle stesse dimensioni e con navi assimilabili dovrebbero continuare a scalare Malta o Gioia Tauro pagando l'ETS? È tanto difficile capirlo?»

Occupazione, il settore marittimo al centro delle politiche

Sul lavoro marittimo, il presidente di Assarmatori ha polemicamente chiesto se «è mai possibile che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extra comunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi (quasi tutti se non tutti italiani) che lavorano su navi impiegate nei servizi di corto raggio? E' questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di una anagrafe digitale dei marittimi?? È una stortura davvero 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». Non poteva ovviamente mancare la sentita sottolineatura di un quadro internazionale difficile e sfidante nel quale il trasporto marittimo si trova ad operare. Mari difficili, come alcune aree del Mediterraneo, che danno comunque la conferma di come il trasporto marittimo sia un settore vitale per l'industria e i cittadini. «Chi controlla i mari, controlla il mondo. I porti – ha affermato Messina - sono l'approdo di persone e merci, le navi sono il motore – che non appare - dell'economia reale e della crescita. Tuttavia, le cose che funzionano non devono essere date per scontate».