

Assarmatori, Messina: «Impatto ETS, a Gioia Tauro prevista dal 2026 forte riduzione dei traffici»

Assemblea annuale Assarmatori: «Non si va in Nord Africa perché il costo del lavoro sia più basso, una volta si parlava del costo del lavoro, ma è cambiato il mondo» – «oggi è un problema di ETS».

- [2 Luglio 2025](#)
- [Energy, Shipping](#)
- [Lucia Nappi](#)



ROMA – Regime ETS, rinnovo delle flotte di traghetti, cantieristica navale nazionale e europea, sostegno al lavoro dei marittimi , formazione, Registro navale, sono questi i principali temi toccati dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, nella relazione introduttiva all'assemblea annuale dell'associazione aderente a Contrasporto-Confcommercio.

«Sono le cose su cui ancora c'è da lavorare e non quelle che abbiamo fatto» specifica Messina in apertura di un'assemblea che arriva al termine del suo secondo mandato, di una relazione accalorata durante la quale il presidente va a braccio rispetto alla relazione scritta che ha davanti, una novità sulle edizioni precedenti. Il palco da cui parla è, come consuetudine, quello romano del Parco dei Principi, assemblea più affollata di sempre, circa 700 persone.



Un discorso che è sicuramente un appello al governo e alla politica «per scongiurare perdite di competitività che sarebbero esternamente pregiudizievoli per il Paese». Sono cinque i rappresentanti del governo intervenuti all'assemblea: il vice presidente del Consiglio e ministro per gli Affari Esteri, Antonio Tajani, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, il ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, il ministro della Salute Orazio Schillaci e il vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Oltre al video messaggio della presidente del Consiglio, Giorgia Meloni.

Decarbonizzazione, ETS

E' dal tema ETS (Emission Trading System) su cui l'associazione negli anni si è molto battuta, e da cui parte il presidente Messina, mettendo in fila le richieste alla politica, le preoccupazioni e le denunce per una regolamentazione europea (il Fit for 55, in cui è inclusa una revisione del regime ETS) che impatta fortemente a più livelli sul rinnovo delle flotte dei traghetti, sui traffici container nei porti di transhipment a partire da Gioia Tauro, sulla cantieristica nazionale. Una regolamentazione che, diversamente da come era stata annunciata, lascia agli armatori (totalmente privati) pochi spiccioli, quando invece al settore sarebbero necessari dei miliardi per procedere alla decarbonizzazione del flotte, nel caso dei traghetti, ma anche per il supporto delle Autostrade del Mare e per coprire il differenziale tra il carburanti tradizionale e quello non fossile.

Così Messina si dice preoccupato per «l'applicazione indifferenziata del regime ETS e le conseguenze della FuelEU al già debole settore dei traghetti che effettuano il collegamento con le isole maggiori e minori e anche per il Nord Africa».

Un prelievo che «non tornerà al settore che lo ha generato, se non in maniera modesta» – denunciando: «Ci era stato fatto credere che i proventi generati dall'ETS tornassero al nostro settore, sarebbero stati reinvestiti sostanzialmente per il rinnovo delle flotte, per il supporto alle Autostrade del Mare e per coprire il differenziale di costo tra i carburanti tradizionali e quelli di matrice non fossile»– ma «questo assunto non corrisponde alla realtà»- perché – «Il 50% di questa quota nazionale e di questi fondi è destinato a tamponare il debito pubblico»-

Di qui la richiesta forte di Assarmatori: «pensiamo che questa regola vada mutata e che i fondi debbano essere maggiormente orientati verso il nostro settore che li ha generati».

[LEGGI TUTTO](#)

[Costanza Musso, gruppo Grendi, nuovo Cavaliere del Lavoro](#)

Rinnovo flotte traghetti

In primo piano la flotta italiana di traghetti, la più grande al mondo, totalmente privata, composta da oltre 180 unità quasi al 100% di bandiera italiana e che operano in Italia, flotta che con gli attuali fondi dell'ETS – «non può certo essere rinnovata nel corso dei prossimi anni e dei prossimi decenni» – specifica il presidente di Assarmatori – «Se si vuole affrontare il rinnovo della flotta dei traghetti italiani non sono sufficienti gli attuali fondi dell'ETS» – «occorre pensare a un intervento sostanziale dello Stato che supporti 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».

Ritorno alla cantieristica europea

«La cantieristica oggi rimane un'eccellenza in Italia, quella a controllo pubblico CDP e Fincantieri, ma anche tantissima cantieristica privata. Ma il problema è di capacità produttiva e quantitativa, di portafoglio clienti, di portafoglio ordini e di prezzo» – specifica il presidente di Assarmatori – «La nostra cantieristica dopo l'assurda messa al bando dagli aiuti di Stato, di una politica suicida dell'UE, si è concentrata su segmenti ad valore aggiunto, quindi oggi per i traghetti non è in grado di offrire capacità produttiva a prezzi competitivi»

«Sul ritorno alla competitività dei cantieri, senza disincentivare gli armatori (attraverso misure di protezionismo) all'acquisto di navi fuori dall'Europa, è l'unica maniera oggi realizzabile per il rinnovo della flotta traghetti».

Constatando: «l'unica cantieristica che è in grado di assecondare gli ordini di nuove navi con velocità e a costi realistici è quella asiatica». – «La nostra, dopo l'assurda messa al bando degli aiuti decisa dalla solita politica suicida dell'Europa, si è concentrata su segmenti ad alto valore aggiunto e non è in grado – e parlo dell'Europa e non solo degli impianti nazionali – di offrire capacità sufficiente e prezzi competitivi».

Messina rivolgendosi al ministro Urso sollecita a «tornare a parlare di politica industriale marittima europea» – ancora – «dobbiamo concentrarci sul ritorno alla competitività dei cantieri europei senza disincentivare, magari attraverso misure protezionistiche, gli armatori dall'acquisto di navi fuori Europa. Quando il danno provocato dal divieto degli aiuti di stato sarà riparato noi armatori torneremo a costruire in Europa».

Transhipment

Il regime ETS va impattare non è solo a livello di prelievo finanziario ma anche sulla logistica di transhipment: «ci si ostina a non vedere una inevitabile migrazione dei traffici a favore dei porti del Nord Africa» – dice Messina – «Ancora una volta, la pretesa della Commissione di introdurre una regolazione e poi soltanto in seguito valutarne gli effetti sul mercato, come insegnano i casi di desertificazione portuale di Taranto e Cagliari, è oltremodo negativa e ha portato alla scelta di numerosi armatori europei o mondiali, venuti a investire in Italia, a lasciare il Paese e andare magari a porti extra europei. E' un discorso di volumi ma anche di sicurezza logistica e del Paese. Più volte il ministro Salvini, il viceministro

Rixi e il ministro Pichetto Fratin, hanno sollevato questo tema in sede europea» – Secondo una rapida indagine svolta presso gli associati Assarmatori «è emersa l'opzione di trasferire il traffico di transhipment in Africa»– quindi verso altri porti dove sono stati compiuti importanti investimenti e che non sono sottoposti al regime ETS: «Prevediamo nel corso dei prossimi mesi, già dall'inizio del 2026, una forte riduzione dei traffici a Gioia Tauro a causa di questo discorso relativo all'ETS, guardo negli occhi il viceministro Rixi ben consapevole perché coinvolto in questo processo».

[LEGGI TUTTO](#)

[Autonomia differenziata, Confraspporto: "La normativa non non può essere gestita localmente"](#)

Spiegando quindi che non si tratta più di un problema del costo del lavoro: «Non si va in Nord Africa perché il costo del lavoro sia più basso, una volta si parlava del costo del lavoro, ma è cambiato il mondo» – «oggi è un problema di ETS».

Lavoro marittimo

«Lavoro marittimo ed in particolare quello che, migliaia uomini e donne nostri connazionali, compiono sulle navi dedicate al collegamento con le isole minori o nei servizi costieri a servizio dell'industria e delle comunità insulari. Qui mi chiedo: 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 sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio?

Forse è questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di una anagrafe digitale dei marittimi?

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.

Ricordo anche l'altissimo tasso di contrattazione collettiva nel nostro settore, è facile fare il Presidente di Assarmatori quando non ci sono scioperi, non ci sono tensioni sociali fortissime come in altri settori con le Organizzazioni Sindacali e con i lavoratori! Noi lavoriamo per fare prosperare il lavoro, farlo crescere, implementare sempre più e per quanto possibile il benessere e la stabilità dei lavoratori. Questo è il nostro vero welfare!»

Semplificazione, digitalizzazione e bandiera italiana

Il presidente di Assarmatori rivolgendosi ai rappresentanti del governo e della politica in sala ha chiesto con fermezza «la nostra industria ha bisogno di una radicale semplificazione delle procedure amministrative. Cosa lo impedisce? Siamo ancora al cartaceo, [non abbiamo un'anagrafe digitale della gente di mare](#): qualcuno mi sa spiegare il perché?» – «Vogliamo arrestare il declino della bandiera italiana! Non sono più sufficienti la sola storia e il prestigio al fine del mantenimento del nostro tricolore a poppa.

[Guardiamo Malta: il suo registro è di gran lunga al primo posto in Europa](#). Lì tutto è digitalizzato, i tempi sono ridotti al minimo, le procedure snelle. Lo ribadisco: noi armatori non cerchiamo paradisi fiscali, ma una burocrazia chiara, efficiente e poco costosa».