



Traghetti, armatori in allarme per extracosti ma per ora si compensa riempiendo le navi

Cabotaggio

Prezzo del carburante salito fino al 47% nel primo periodo della crisi con l'Iran

Raoul de Forcade

Gli armatori di navi traghetto sono in allarme per gli extracosti legati al prezzo del carburante, salito anche del 47% nel primo periodo della crisi di Hormuz. Ma, per ora, tamponano il fenomeno con misure per assorbire l'impatto, come l'aumento del tasso di riempimento delle navi.

Per «il trasporto marittimo e, in particolare, per il cabotaggio nazionale - afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori - avevamo chiesto al Governo (insieme a Confitarma, ndr) un contributo straordinario per le compagnie, sotto forma di credito di imposta. La proposta è rimasta finora inascoltata. Il problema non è quello di una mancanza di fuel, come stiamo registrando in altri

mercati, ma dei maggiori costi da sostenere. Le compagnie attive sulle rotte nazionali stanno facendo ogni sforzo possibile per non trasferire questi costi sugli utenti, assorbendone al contrario l'impatto, ad esempio con misure per migliorare ancora l'indice di riempimento delle navi. Tuttavia è arrivato il momento di un segnale forte dal Governo e dall'Ue, che deve sospendere e ripensare politiche ambientali insostenibili».

L'Ue, evidenzia Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, «considera ammissibile che gli Stati assicurino un sostegno temporaneo, al di fuori delle rigide regole sugli aiuti di Stato, per superare le difficoltà che le imprese di navigazione stanno affrontando a causa della crisi iraniana. In tal senso, avevamo chiesto al Governo di intervenire nel nuovo di carburanti con una misura urgente. Gli effetti della crisi saranno tanto più pesanti quanto più durerà questa situazione di incertezza».

Il punto, aggiunge Matteo Catani, ad di Gny, «non è solo il livello dei prezzi, ma l'incertezza continua, con mercati molto volatili e costi che restano su livelli alti. Nelle settimane

immediatamente successive all'inizio del conflitto, abbiamo registrato un incremento medio del costo del carburante pari a circa il 47%. Possiamo comunque assicurare continuità nell'approvvigionamento di fuel, grazie a contratti solidi con i nostri partner. Questo oggi è un elemento fondamentale per poter programmare l'operatività, in un contesto ancora instabile. Il tema del costo del carburante resta, però, centrale. Al livello di settore, le associazioni stanno dialogando col Governo. Nel frattempo, noi puntiamo a riempire al massimo le navi, che hanno grandi capacità. Più alto è il tasso di riempimento, più riusciamo ad assorbire gli extracosti del carburante e mantenere prezzi competitivi. In questo sce-

nario, il traghetto resta comunque una soluzione efficiente e competitiva, e continua a garantire la continuità territoriale anche in una fase di forte pressione sui costi».

Emanuele Grimaldi, alla guida del gruppo omonimo, getta acqua sul fuoco e sottolinea che «esiste una preoccupazione più che legittima da parte di tutti, utenti e armatori. E si può parlare di grandissima volatilità del prezzo del carburante; ma, per adesso, non siamo ai livelli record del petrolio che si sono toccati in anni passati. Il vero punto interrogativo è se questa sia una crisi temporanea o no. Ma, anche se non si risolvesse in fretta, sappiamo che c'è la produzione di shale oil e gas, che i Paesi hanno grandi riserve, e che potremmo ricominciare, come già sta avvenendo nel mondo, a utilizzare il petrolio e il gas russo. I prezzi dei traghetti per le isole oggi sono allineati a quelli dell'anno scorso e, ammesso che ci possano essere degli aumenti, non dovrebbero superare i 10 euro in più; comunque rimarranno molto vantaggiosi, se paragonati a quelli degli aerei, durante il picco».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le associazioni chiedono al Governo un contributo come credito d'imposta ma le risposte non arrivano



127331

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.