

Intervista Stefano Messina (Assarmatori)

«Marittimi, il taglio degli sgravi un danno per l'export italiano»

►«Il governo non tolga i sussidi e li estenda anche ai viaggi a corto raggio come nel Golfo di Napoli»

►«Il settore è già gravato da misure che pesano sull'aumento di contributi e costi del carburante»



È UNA BATTAGLIA PER IL SUD: DALLA CAMPANIA ARRIVA UNA PARTE CONSIDEREVOLE DEI 30MILA LAVORATORI



DA ANNI IN ITALIA SI PARLA DI GAS NATURALE LIQUEFATTO MA MANCANO LE REGOLE E PER RIFORNIRSI SI VA ALL'ESTERO

Antonino Pane

«È paradossale affermare di voler varare una legge di bilancio che favorisca la crescita e, contemporaneamente pensare di tagliare dei sussidi al lavoro marittimo che non solo hanno aiutato il settore ad uscire dalla crisi, ma sono indispensabili per spingere l'export, ossia la carta principale che l'Italia può giocare per continuare a crescere». L'armatore Stefano Messina rivendica all'associazione che presiede, Assarmatori, un'attenzione permanente alle dinamiche parlamentari «nel momento in cui - aggiunge - la nota di aggiornamento al Def lascia intravedere assalti alla diligenza assolutamente poco aderenti al-

la realtà e ai bisogni reali del Paese».

Si riferisce al pericolo di vedere le aziende armatoriali tra quelle ambientalmente sfavorevoli?

«Sì. È un'assurdità. Ho visto che sul tema si è schierato anche Emanuele Grimaldi e sono contento, perché questa deve essere una battaglia di tutti gli armatori. E ringrazio Il Mattino per lo spazio che sta dando al tema, perché questa battaglia è anche una battaglia per Napoli, per la Campania e per tutto il Mezzogiorno. Degli oltre 30mila marittimi italiani interessati da un eventuale taglio di questi sussidi, considerati a torto ambientalmente dannosi (sono sussidi al lavoro), una parte considerevole sono napoletani o campani. Ma purtroppo su loro incombono altre misure sbagliate. Che potrebbero avere riflessi pesanti sull'occupazione».

Per esempio?

«L'Inps, con una circolare del 6 settembre 2019, ha modificato la precedente interpretazione del cosiddetto Decreto Dignità, stabilendo che il contributo addizionale NASpl (Nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego) che scatta ad ogni rinnovo di un contratto di lavoro a tempo determinato si applica anche al settore marittimo, mentre esenta giustamente il lavoro agricolo, in quanto tipicamente stagionale. Si tratta di un aumento dello 0,5% del contributo addizionale, pari all'1,4% della retribuzione: peccato che, per sua natura, il lavoro marittimo sia temporaneo o stagionale e la stragrande maggioranza degli addetti sia iscritta al cosiddetto "Turno Particolare" o al "Turno Generale", una speciale lista da



cui obbligatoriamente gli armatori devono attingere per formare gli equipaggi. Secondo questa nuova interpretazione ad ogni chiamata da parte dell'armatore (e ce ne possono essere tante in un solo anno), il costo del lavoro del marittimo chiamato aumenterebbe, e siccome non c'è un limite all'escalation, presto diventerebbe insostenibile per l'azienda (ovviamente senza che un centesimo vada in tasca al lavoratore). Ha senso questa cosa? E i rischi per Napoli e il suo Golfo non sono finiti».

Già, il Golfo. Da oltre dieci anni il corto raggio è senza sussidi.

«Il Golfo di Napoli ha il traffico interno passeggeri più intenso al mondo, dopo l'area di Hong Kong. Il settore è impegnato in una trasformazione senza precedenti. Le norme Imo - l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa del mare - e quelle europee hanno fissato obiettivi di riduzione delle emissioni estremamente vincolanti. Dal 1 gennaio tutte le navi italiane dovranno utilizzare carburanti che abbattano di sette volte le emissioni di Zolfo. Il costo di questi nuovi carburanti sarà molto più alto e totalmente a

carico delle imprese, senza alcun aiuto da parte dello Stato.

Non solo, ma il cambio di carburante o l'introduzione degli scrubbers (per filtrare quello vecchio), comporteranno nuove spese per l'adeguamento delle navi alle mutate esigenze. Gli armatori che garantiscono il traffico merci e passeggeri per tutta l'area del golfo dovranno farvi fronte da soli, ecco perché noi chiediamo che vengano rifinanziati».

Intanto sono in arrivo navi a gas, ma in Italia non possono essere rifornite.

«Esatto. Gli armatori sono impegnati in uno sforzo enorme per abbattere le emissioni dannose, e questo nonostante anche il ministero dell'Ambiente ammetta che già oggi il trasporto via mare è quello meno inquinante in assoluto. Di Gnl se ne parla da anni, ma inutilmente, perché in Italia c'è il gas, ma mancano le regole per effettuare i rifornimenti. Le stanno elaborando due differenti tavoli tecnici insediati da due ministeri diversi, che peraltro tra loro non dialogano, con il risultato che chi vuole rifornirsi di Gnl deve andare a Barcellona o a Marsiglia».