

Messina (Assarmatori): “All’Italia serve una flotta nazionale di navi gasiere”

Primi contatti con CdP. Armatori privati pronti a mettere a disposizione risorse e know-how per affiancare il Governo nella realizzazione di una supply chain marittima del GNL



in un’ottica di sicurezza energetica”.

La proposta formulata da Assarmatori sarebbe quella di una joint-venture il cui controllo sarebbe in mano allo Stato e in cui gli armatori privati sarebbero soci di minoranza, mettendo a disposizione risorse ma anche e soprattutto know-how specializzato. Il tutto con l’obiettivo di ‘unire’ le fonti di approvvigionamento di GNL e i rigassificatori collegati alla rete nazionale tramite una catena logistica che sia direttamente controllata da interessi nazionali e non debba dipendere dall’andamento spesso altalenante del mercato dei noli e dalla volontà di grandi gruppi internazionali.

Al momento si tratta soltanto di un esercizio teorico, in attesa che CdP valuti nel merito la proposta, ma Assarmatori sta facendo i compiti a casa, come conferma lo stesso Messina, scendendo nel dettaglio delle caratteristiche che potrebbe avere questa futura flotta tricolore: “Parliamo di unità gas carrier da 50-60.000 o anche 80.000 metri cubi di portata, che possano fare la spola tra gli hub di export fino e i nostri rigassificatori. Abbiamo anche già fatto un primo sondaggio con alcuni cantieri, soprattutto in Giappone e Corea del Sud dove sono concentrati i costruttori in grado di realizzare navi con contenuti tecnologici così elevati”.

di Francesco Bottino

Roma - Una flotta nazionale di navi gas carrier per chiudere il ‘cerchio’ dell’approvvigionamento di GNL, su cui il Governo italiano punta per allentare la dipendenza energetica del nostro Paese dalla Russia.

È l’ipotesi a cui sta lavorando Assarmatori, in qualità di organizzazione di rappresentanza di un cluster imprenditoriale, quello dell’armamento tricolore, che ha tutte le competenze per “collaborare, anche in termini di investimenti, a far sì che oggi si possa avere una flotta nazionale di navi gasiere, che assicuri l’approvvigionamento di questo combustibile, così come già succede per il petrolio e per altre materie prime”.

Stefano Messina lo ha spiegato a margine dell’assemblea annuale dell’associazione, ma soprattutto lo aveva già spiegato pochi giorni fa a Cassa Depositi e Prestiti: “Abbiamo manifestato, dati alla mano, la nostra convinzione che in Italia ci siano soggetti privati in grado di gestire, per competenza ed esperienza, la filiera del trasporto marittimo di GNL al servizio dei rigassificatori nazionali”. Il cui numero, peraltro, [sta crescendo con le recenti acquisizioni di Snam](#).

Secondo Messina, i soggetti privati del settore “sono pronti a lavorare al fianco di CdP e del Governo. Che ovviamente devono dare il loro supporto, politico ma anche economico-finanziario”. Ma Messina si spinge oltre, ipotizzando una flotta pubblica di navi gasiere: “In altri settori, come le rinfuse liquide e quelle seche, data l’abbondante offerta di mercato, un’ipotesi del genere avrebbe poco senso. Ma nel segmento del gas il discorso è diverso, e una flotta pubblica potrebbe avere il suo ruolo, soprattutto

AUGUSTA DUE S.R.L.

Member of the RINA Group

Mednav Group

MEDNAV GROUP Augusta Due is a company specialised in the transportation of energy and oil products

Company mission is connecting different parts of the world by transporting INDISPENSABLE PRODUCTS

THE MISSION:

**SAFETY FIRST
CLIENT SATISFACTION
ENVIRONMENT RESPECT**

Augusta Due S.r.l.
Viale Gorizia 16/A
00198 Roma (Rm)

Phone: +39 06 8537821 E-Mail: Info@AugustaDue.it
Web Link: www.augustadue.it - www.mednavgroup.it

Assarmatori avverte: “La transizione ideologica imposta da Bruxelles rischia di danneggiare lo shipping”

Secondo il presidente associativo Messina gli armatori sono pronti a fare la loro parte per decarbonizzare il settore, ma il processo deve essere graduale. L'apertura del ministro Giovannini: “C'è ancora poca chiarezza, forse sarà necessario posticipare alcune decisioni”

di Francesco Bottino

Roma - Gli armatori sono pronti a investire per decarbonizzare la loro attività, ma questo processo deve essere graduale e guidato da valutazioni di merito, senza cedere a visioni ideologiche che rischierebbero di ottenere l'effetto inverso. Un rischio concreto, perché è in questa direzione che al momento si sta muovendo la Commissione Europea.

Il Presidente di Assarmatori Stefano Messina lo ha ribadito aprendo l'assemblea annuale dell'associazione, riscontrando – almeno sui concetti di fondo – l'accordo del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini.

“Noi stiamo dimostrando di essere pronti, come armatori, ad adeguare le flotte, per conseguire gli obiettivi in tema di riduzione delle emissioni stabiliti dall'IMO e dall'Unione Europea. Ma riscontriamo una mancanza di soluzioni tecnologiche e di carburanti alternativi disponibili e sostenibili, nonché delle relative reti distribuzione nei porti”.

Un problema che – secondo Messina – può essere superato “solo lavorando insieme, imprenditori e istituzioni, e dando vita ad un processo graduale, come noi cerchiamo di fare in Italia nel nostro rapporto costante con i ministeri competenti”.

Ma Bruxelles la musica è ben diversa: “La Commissione ha fatto delle scelte senza valutarne le effettive conseguenze. Il combinato disposto delle nuove regole dell'IMO e del pacchetto Fit for 55 rischia di colpire pesantemente il nostro settore”. Per il Presidente di Assarmatori, l'attuale assetto regolatorio, rigido e poco lungimirante, potrebbe causare una serie di danni al comparto, e anche ai suoi utenti: “Maggiori costi dei collegamenti marittimi con le isole, riduzione dell'offerta di servizi a causa della necessità di abbassare la velocità delle navi, rischio di contenziosi con i porti che non mettono a disposizione cold ironing e fuel alternativi, perdita di competitività degli scali che non si adeguano”. Una deriva che l'Italia non può permettersi, motivo per cui Messina ha chiesto al Governo, ben rappresentato all'assemblea di Assarmatori dal titolare del MIMS, di “battersi per difendere le nostre isole e i nostri porti, nell'ambito della discussione che dovrà portare alla stesura finale del Fit for 55”.

Il ministro Giovannini ha riconosciuto che “la transizione energetica dello shipping sarà un procedimento lungo e complesso, perché non è ancora chiaro quali saranno le tecnologie che effettivamente potranno trovare applicazione in futuro”. Quello che è evidente – secondo il titolare del MIMS – è che “lo Stato non potrà investire per applicare tutte le soluzioni, senza sapere quali effettivamente saranno poi richieste dal mercato. Le risorse pubbliche sono limitate, e non vanno sprecate”. Motivo per cui, sarà necessario “analizzare la questione con equilibrio, e probabilmente posticipare alcune decisioni fino a quando la situazione sarà più chiara”.

Un concetto che sostanzialmente, almeno nelle intenzioni, va nella direzione auspicata da Assarmatori di procedere con cautela, gradualmente, e senza precipitare scelte irreversibili sulla



Messina e Giovannini

base di una spinta ideologica.

In attesa quindi di capire meglio che strada prenderà la transizione energetica dello shipping, non si può comunque stare fermi. Anzi: “Dobbiamo spingere sul refitting dei mezzi attuali, per fare in modo che inquinino meno. Un obiettivo che vogliamo perseguire grazie ai 500 milioni di euro stanziati nel Fondo complementare al PNNR, e che otterrà altre risorse anche in futuro, per portare avanti questo percorso anche oltre il 2027” ha aggiunto Giovannini.

Lo stesso Messina, nella sua relazione, ha ringraziato il MIMS per le risorse destinate al rinnovo della flotta, “perché noi non ci tiriamo indietro quando ci sono critiche da fare, e le facciamo, seppure sempre in modo civile e costruttivo. Ma quando è il caso siamo anche capaci di riconoscere i meriti del Governo”.

Nella sua relazione, il Presidente di Assarmatori ha chiamato in causa l'esecutivo anche su un tema più ‘alto’: “Il post-Covid, la crisi energetica, l'inflazione e la guerra in Ucraina stanno mettendo in discussione il modello della globalizzazione, che negli ultimi decenni, pur con ricadute negative che non vogliamo sottovalutare, ha generato benessere diffuso e aiutato popolazioni che erano ai margini dell'economia globale a migliorare le proprie condizioni di vita”. Ora invece si rischia di tornare indietro di trent'anni, “ad una politica dei blocchi contrapposti, delle sanzioni e delle tensioni internazionali. Una situazione di cui non beneficerà nessuno”. E di cui, sicuramente, non beneficerà l'industria della logistica, che ha prosperato proprio grazie allo sviluppo del commercio internazionale.

“L'Europa deve farsi protagonista di una nuova stagione di pace e prosperità. Noi chiediamo al Governo italiano di fare tutto il possibile per promuovere una ripresa dei traffici globali”. > 10

> 9

Messina ha poi fatto riferimento, nel suo *speech*, ad altri temi di attualità per il settore, come l'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle compagnie italiane che hanno navi battenti bandiere di altri Paesi comunitari: "Siamo preoccupati nel ritardo che sta subendo l'implementazione di questa modifica normativa, che ci è stata imposta dall'Unione Europea, alle cui direttive dobbiamo uniformarci il prima possibile per non incorrere in ulteriori procedure di infrazione". Un accenno – infine – alla Diga di Genova, "senza voler fare polemiche: è ovvio che nell'iter di un'opera così imponente e complessa possano materializzarsi degli ostacoli, ma questi problemi ([la gara andata deserta](#); ndr) ci preoccupano, e auspichiamo che il Governo possa assegnare le risorse per risolverlo al Commissario Paolo Emilio Signorini (Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale; ndr)", e alla situazione delle crociere a Venezia: "Le compagnie nostre associate erano d'accordo a chiudere al transito delle cruiseship il canale della Giudecca, ma ora è urgente trovare una soluzione alternativa che sia sostenibile nel lungo periodo".



Giovannini

CONTROLLO AUTOMATIZZATO DEI TRANSITI PRESSO VARCHI STRADALI E FERROVIARI

Acquisizione in tempo reale di:

- > targhe di veicoli e rimorchi
- > codici ISO 6346, ILU, UIC e ADR
- > sagoma e dimensioni dei veicoli
- > immagini HD per verifica dell'integrità dei container

sesamo gate

La soluzione di gate automation più installata nei porti e interporti italiani

Aitek

Decarbonizzare lo shipping senza danneggiare il comparto: una sfida che si può vincere “con approccio concreto e non ideologico”

Il messaggio arriva dalla tavola rotonda organizzata da Assarmatori in occasione dell'Assemblea annuale. Palenzona (Confcommercio) e Onorato (Moby) rilevano “contraddizioni insite a un processo di transizione che non sia graduale”

di Marco Valentini

Roma – Più di due anni di pandemia, la guerra in Ucraina e l'aumento del costo delle materie prime rappresentano elementi di criticità di tale portata da compromettere gli equilibri geopolitici e geoeconomici a livello internazionale. Ogni settore produttivo rischia di vedere ridimensionate le prospettive di sviluppo e il comparto marittimo, pur essendosi dimostrato tra i più resilienti finora, non fa eccezione. Sul cluster, oltre ai problemi già elencati, po-

trebbe gravare anche il peso di normative, concepite per favorire la transizione ecologica, che, se non ben calibrate, andrebbero a compromettere la competitività del trasporto su nave di merci e persone.

Proprio al tema delle ‘Sfide dello shipping sostenibile’ era dedicata l'Assemblea annuale di Assarmatori, tenutasi oggi a Roma, e i protagonisti della tavola rotonda che ha fatto seguito alla relazione del presidente Stefano Messina e all'intervento del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, si

sono confrontati sull'argomento.

Ad animare il dibattito erano stati invitati Fabrizio Palenzona, vice presidente nazionale Confcommercio e presidente onorario Confraspporto; Antonio Gozzi, CEO del gruppo Duferco e presidente di Federacciai; Luigi Ferraris, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Italiane, Achille Onorato, amministratore delegato di Moby S.p.A. e Francesco Isola, presidente di Kalypso Compagnia di Navigazione. Ad entrare a gamba tesa sull'argomento è stato Palenzona che, pur ricono- > 12





Palenzona e Onorato

> 11

scendo la necessità di lavorare per ridurre l'inquinamento e per contrastare i cambiamenti climatici, "che siano o meno causati dall'attività dell'uomo", ha sottolineato l'opportunità di procedere con "gradualità" per "evitare di lasciare troppe vittime sul terreno".

"Sono sicuro che quello che dirò non piacerà molto ai sostenitori del politically correct - ha esordito il dirigente - e credo che l'Occidente dovrebbe prendere esempio dalla Cina, che non si vergogna dei suoi quattromila anni di storia". Se si vuole competere, e vincere la sfida, con il Dragone secondo Palenzona "non si può prescindere dall'orgoglio di rappresentare una civiltà millenaria. Non si può continuare ad andare dietro alle mode. Non sono un esperto del tema però leggo. E quando leggo che uno studioso come Vittorio Prodi dice che il riscaldamento globale, probabilmente, potrebbe non essere provocato dalle attività umane, penso che sia un elemento da valutare. Questo non significa, ovviamente, che allora dobbiamo inquinare allegramente. Noi abbiamo il dovere di fare, comunque, tutto quello che si può per rispettare l'ambiente. Detto questo, però, dobbiamo anche capire che bisogna accompagnare questo processo con soluzioni intelligenti".

Ad esempio, il Fit for 55, secondo il vice presidente di Confindustria, "così com'è non funziona e bisogna andare in Europa e spiegare che c'è bisogno di ripensare le misure del pacchetto. Ad ora non sappiamo quale tipo di fuel alternativo funzionerà. Allora, per andare in modo ordinato, prima facciamo delle scelte, poi orientiamo la tecnologia e infine facciamo gli investimenti".

Palenzona, sostanzialmente, ha quindi rimarcato che c'è bisogno di un approccio

non ideologico ai problemi, bensì concreto, da parte delle istituzioni europee. Un tipo di approccio che, secondo il manager, "è totalmente mancato di fronte alla sfida della guerra in Ucraina. L'Europa ha fatto una pessima figura dimostrando, purtroppo, di non esistere e di non saper far prevalere i suoi interessi".

Infine, Palenzona ha rilanciato una proposta per consentire "una corretta attuazione del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). C'è bisogno di riproporre lo stesso schema utilizzato con i vaccini. Bisogna creare un Comitato Nazionale che goda di tutti i poteri sostitutivi".

Ha rilevato contraddizioni, insite nelle normative studiate per favorire il processo di transizione ecologica del settore dello shipping, anche Achille Onorato.

L'AD di Moby ha dichiarato che "stiamo andando incontro a una sostenibilità insostenibile. Rischiamo di tornare indietro di molti anni. Ad oggi non esiste una tecnologia che ci consenta di compiere una scelta seria e ponderata sul futuro dei combustibili utilizzati dalle unità navali. Si chiedono, nonostante ciò, degli investimenti in questo senso e il rischio è quello di spendere soldi per qualcosa che nel giro di pochi anni potrebbe rivelarsi assolutamente inutile e superato".

Facendo riferimento all'intermodalità, Onorato ha poi rivendicato con orgoglio che "noi armatori, soprattutto di ro-ro, contribuiamo a eliminare parecchi chilometri di congestione autostradale, switchandoli in sistemi di trasporto integrato ferro-nave e riducendo all'ultimo miglio quello che avviene su gomma. C'è il rischio, però, che, perdendo competitività, si torni indietro a un sistema che favorisce la strada. Questo perché il costo del carburante è insostenibile e questi investimenti richiesti rendono la nave meno attrattiva. Chiudo con una provocazione: stiamo costruendo navi che saranno attrezzate per il cold ironing, questo cold ironing, però, oggi è alimentato a carbone".

Un messaggio meno critico verso la gestione della transizione ambientale promossa a Bruxelles è arrivato, invece, dal numero uno di Federacciai.

Gozzi con una battuta ha voluto sottolineare che "è quasi paradossale che da rappresentante del settore siderurgico, quindi energivoro, faccia io un discorso politically correct. Però ho l'impressione che su questo tema della decarbonizzazione lavoreremo per i prossimi vent'anni. Ritengo, quindi, che sia importante che gli im-

> 13



Onorato e Ferraris



Isola e Gozzi

> 12

prenditori condividano l'obiettivo finale". Il leader di Duferco ha poi analizzato anche il tema della ristrutturazione della globalizzazione "finora guidata da obiettivi di abbassamento dei costi in assoluto. Oggi assistiamo a un riorientamento dei flussi, delle tendenze e dell'approccio per cui,

certamente il tema dell'efficienza e dei costi è sempre importante, ma anche quello della sicurezza e dell'affidabilità è diventato prioritario.

Le acciaierie, ad esempio, sono dei venditori di commodities. Se vogliono provare ad aggiungere valore alla commodity han-

no bisogno di garantire ai loro clienti il servizio. E per farlo la logistica, la gestione integrata dei trasporti e le partnership con gli operatori logistici sono una necessità competitiva per le nostre imprese".

E, a proposito di sinergie e logistica, l'AD di FSI ha rimarcato che, con la riorganizzazione strategica del gruppo, è nato il Polo Mercitalia "per affrontare la sfida che caratterizzerà i prossimi dieci-venti anni, ovvero decongestionare le infrastrutture. Per fare questo dobbiamo agevolare il trasporto multimodale facendo una pianificazione integrata ferro-gomma, senza penalizzare nessuno. I trasporti che superano i 300-400 km devono avvenire su rotaia e su strada il primo e ultimo miglio. Questo agevola il sistema e rende più vivibili le condizioni di chi fa autotrasporto".

Ferraris ha poi evidenziato l'importanza che ricopre il Terzo Valico di Genova per accorciare i tempi di trasporto: "Notoriamente si sa che per le navi portare le merci a Genova ad oggi non è conveniente rispetto al tragitto verso Amsterdam o altri porti del Nord Europa. Col Terzo Valico risparmieremo dai quattro ai cinque giorni. Questo apre evidentemente un'autostrada rispetto a opportunità che si possono sfruttare in termini di traffici".



Our innovation is outside the box.

Our constant further development only serves the goal of being able to handle your boxes even more efficiently in the future.

LIEBHERR

Port equipment LHM 800

MAC PORT

Mac Port Srl

Tel.: +39 0544 435011

macport@macport.it

www.macport.it

Carenza di marittimi: Assarmatori e Confitarma chiedono di poter imbarcare extra-comunitari

In una lettera congiunta (firmata anche dai sindacati) inviata al MIMS, le due associazioni di categoria prefigurano il rischio di un blocco estivo dei traghetti, scongiurabile solo con una deroga (temporanea) alla normativa sul cabotaggio



Giovannini e Messina

di restare a terra durante l'estate perché i traghetti non potranno partire.

Motivo per cui associazioni datoriali e sindacati hanno chiesto al Governo di poter derogare alla norma che riserva a italiani e comunitari l'imbarco sui servizi di cabotaggio nazionale, e di poter reclutare anche personale extra-comunitario, ancorché per il tempo strettamente necessario ad affrontare l'emergenza. Superata la quale – anche su questo Assarmatori, Confitarma e sindacati concordano – sarà necessario affrontare e risolvere con politiche più strutturali la carenza di giovani interessati a scegliere una professione a bordo.

di Francesco Bottino

Roma - Mancano oltre 1.000 marittimi, che non rispondono alle chiamate delle compagnie attive nei servizi di cabotaggio, intente a rafforzare le proprie fila in vista del picco dei traffici previsto durante la stagione estiva.

Una situazione che rischia di creare il caos e paralizzare i collegamenti con le isole italiane e che per essere superata necessita di misure d'urgenza, anche in deroga alla normativa vigente.

Ed è per questo che – come rivelato dal Presidente di Assarmatori Stefano Messina a margine dell'assemblea pubblica dell'associazione – la stessa Assarmatori, insieme a Confitarma e alle organizzazioni sindacali del settore, ha chiesto al Governo di consentire agli armatori

di imbarcare, per un periodo di tempo limitato, anche marittimi extra-comunitari sulle rotte di cabotaggio, derogando appunto alla normativa nazionale (che per questo tipo di traffici dispone l'imbarco di solo personale comunitario).

In una missiva inviata alla competente direzione del MIMS, Assarmatori, Confitarma, Fit-Cisl, Ultrasporti e Filt-Cgil hanno ricostruito l'attuale situazione di emergenza, sottolineando che le chiamate effettuate attraverso le Capitanerie di Porto, rispetto agli iscritti alle liste di collocamento della gente di mare, sono andate deserte, così come infruttuosi si sono dimostrati i tentativi di reclutamento di personale comunitario. Mancano, secondo i firmatari, 1.100 marittimi e, se non si troveranno in fretta, moltissimi passeggeri rischiano



Imbarchi, anche Confitarma 'preme' per una deroga d'urgenza sugli extra-comunitari

Secondo Giacomo Gavarone e Salvatore d'Amico, però, per risolvere il problema strutturale sarebbe necessario "rimuovere tutte le attuali barriere, normative e operative, all'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro marittimo"

Dopo le [recenti dichiarazioni del Presidente di Assarmatori](#) Stefano Messina riguardo alla carenza di marittimi da imbarcare sulle rotte di cabotaggio nazionale, e sul conseguente rischio di un blocco dei traghetti durante l'estate, sullo stesso tema è intervenuta anche Confitarma, che insieme ad Assarmatori e alle organizzazioni sindacali di categoria [ha firmato una lettera inviata al MIMS](#) in cui il cluster nazionale chiede di poter reclutare lavoratori extra-comunitari in deroga alla normativa vigente.

"Per risolvere nell'immediato l'emergenza di quest'estate evitando il fermo delle navi e i conseguenti forti disagi soprattutto nei collegamenti con le isole – sostiene in una nota Giacomo Gavarone, Presidente del Gruppo Tecnico "Risorse Umane e Relazioni Industriali" di Confitarma – non resta altra via che consentire temporaneamente alle compagnie di navigazione che dimostrano di aver effettuato, senza successo, le chiamate ai collocamenti della gente di mare, previo nulla osta delle organizzazioni sindacali, l'imbarco di quote di marittimi extra-UE sui traffici di cabotaggio. Per un'industria mobile come quella marittima la flessibilità è elemento indispensabile per garantire l'operatività delle navi."

"È bene sapere – prosegue Gavarone – che degli oltre 1.100 marittimi di cui le compagnie di navigazione soffrono la carenza, circa 1.000 non sono ufficiali, ma marittimi abilitati di macchina, operai meccanici, motoristi, ottonai, elettricisti, marinai, fino ad arrivare a una quota molto consistente (oltre 500) di personale di camera (camerieri, garzoni e piccoli di camera) e cucina (cuochi equipaggio e piccoli di cucina)". Una situazione che, secondo l'armatore genovese, è determinata da molteplici fattori, a seconda delle figure professionali: "Ad esempio la carenza di qualifiche specialistiche di macchina o quella del cuoco equipaggio è chiaramente dovuta a requisiti di accesso alle suddette figure ormai totalmente superati e alla mancanza di specifici corsi di formazione che non consentono, quindi, il normale ricambio generazionale dei lavoratori marittimi che, nel tempo, vanno in pensione. Per le altre figure, in particolare quelle che svolgono a bordo i cosiddetti servizi di camera, il fenomeno che ci troviamo di fronte in questi giorni è estremamente complesso e i fattori che lo stanno determinando sono molteplici. Senza timore di smentita possiamo affermare che, da un lato, l'aumento del numero

di traghetti entrati in esercizio negli ultimissimi anni ha determinato un maggior fabbisogno da parte delle compagnie di navigazione di tali figure professionali, e dall'altro, la forte ripartenza del turismo ha comprensibilmente portato tanti marittimi a scegliere occupazioni "a terra". L'effetto combinato di questi due fattori sta contribuendo in maniera molto significativa all'ampliamento del divario fra domanda e offerta".

Per Salvatore d'Amico, Presidente del Gruppo Tecnico "Education e Capitale Umano" e del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma "sarebbe, dunque, importante rimuovere tutte le attuali barriere, normative e operative, all'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro marittimo. Oltre all'agnata riforma del collocamento del-



d'Amico



Gavarone

la gente di mare (compreso l'aggiornamento dei requisiti di accesso alle figure professionali), occorre sostenere economicamente i giovani che vogliono intraprendere le carriere del mare finanziando almeno in parte i corsi basic training necessari per imbarcare a bordo delle navi, sulla falsa riga di quanto si sta facendo con il "buono patente" per gli autotrasportatori. Tutte queste iniziative, se messe in campo in tempi rapidi, potrebbero generare, già nel giro di pochi mesi, nuova occupazione marittima italiana."

I due rappresentanti di Confitarma sottolineano poi che il gap fra domanda e offerta di lavoratori marittimi è un fenomeno strutturale di carattere mondiale da tempo denunciato da importanti associazioni internazionali, tra cui il BIMCO.

"Per fronteggiare tale problematica, l'armamento italiano da tempo sta investendo in

maniera consistente nella formazione dei lavoratori marittimi. I vari ITS del Mare – ricorda d'Amico – sono un'eccellenza nel panorama formativo nazionale in quanto, dopo il conseguimento del diploma, consentono tassi di occupabilità vicini al 100%. Per questo, l'attività degli ITS dovrebbe essere fortemente ampliata e, a tal fine, l'auspicio è che le importanti risorse economiche previste nel PNRR possano essere messe a disposizione degli ITS in tempi rapidi e con modalità efficaci per la realizzazione di nuovi corsi, in particolare, quelli per conseguire la certificazione di Ufficiale di macchina, per i quali si riscontra un'evidente mancanza di vocazione da parte delle nuove generazioni. Confitarma si sta già concretamente attivando per far conoscere le opportunità che il mondo del mare può dare ai giovani promuovendo maggiori attività di orientamento nelle scuole per dare ulteriore impulso alla costituzione di una nuova generazione di Ufficiali".

"Rispetto al passato, grazie all'accordo sindacale per l'imbarco degli Allievi del 2020, è notevolmente aumentato il numero di Allievi Ufficiali imbarcati sulle navi di bandiera italiana" ricorda quindi Gavarone. "Ogni giorno a bordo delle navi armate dalle aziende associate a Confitarma sono mediamente imbarcati due Allievi Ufficiali. In occasione del prossimo rinnovo contrattuale, Confitarma non si sottrarrà alla discussione con le Organizzazioni sindacali in merito all'incremento dell'indennità riconosciuta a tale figura, fermo restando che l'Allievo, nel periodo in cui è a bordo, svolge attività di formazione e addestramento".