

Il 2022 è stato un anno intenso e ricco di sfide per lo shipping

ASSARMATORI

UNA QUALITÀ
DEGLI OPERATORI

L'anno che sta per andare in archivio è stato, ancora una volta, altamente sfidante sotto tanti punti di vista per l'economia globale e quindi anche per il trasporto marittimo, che rappresenta contemporaneamente un settore in grado di anticipare le dinamiche e una 'cartina al tornasole' che evidenzia trend in via di consolidamento.

Se l'anno scorso – e ancora di più nel corso del 2020 – è stata la pandemia a farla da protagonista, con i suoi effetti devastanti in primis sulla vita di tutti, ma anche sull'andamento dei mercati, dallo scorso febbraio ci siamo dovuti confrontare con rinnovate tensioni geopolitiche che sembravano ormai dimenticate da anni, soprattutto nel cuore dell'Europa. Mi riferisco ovviamente al conflitto russo-ucraino che, in linea generale, non ha sortito effetti dirompenti sul trasporto marittimo italiano, eccezione fatta per il rincaro dei costi del bunker: alcuni porti hanno accusato maggiormente il colpo per l'incidenza della guerra sui traffici di acciaio e granaglie in generale nei porti adriatici: altri hanno visto incrementare alcune categorie merceologiche, ed è il caso dei prodotti forestali a Livorno.

La guerra, con i suoi effetti, ha però contribuito a una dinamica inflazionistica preoccupante, che ha inciso e inciderà ancora nei prossimi mesi su tutte le principali economie: cala il potere di acquisto, e con esso, di conseguenza, la domanda. Il trasporto marittimo è sulla linea del fronte rispetto a tale trend. Prova ne sia, dopo il boom conseguente alla pandemia e dovuto alla carenza di stiva e alla contemporanea e improvvisa impennata dei consumi, l'andamento dei noli nel mercato containerizzato che ha imboccato una discesa pericolosa. I più autorevoli centri studi registrano un crollo superiore al 70% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, a conferma che anche gli aumenti record erano sostanzialmente ed essenzialmente figli del mercato e non di una speculazione evocata a torto.

È un altro indicatore preoccupante arriva dall'Estremo Oriente: report indipendenti confermano che nei primi

otto mesi del 2022 le importazioni dall'Estremo Oriente sono diminuite a livello mondiale dell'1,3%, verso l'Europa del 4,6%.

Per contro esistono numeri che fanno ben sperare. Nei primi sei mesi del 2022, in attesa del consuntivo finale, i porti italiani hanno segnato un +5,1% nella movimentazione di merci rispetto al 2021 e un +2,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, quindi prima della pandemia: crescita trainata dalle rinfuse e dai contenitori, ma anche dal traffico ro-ro, che ha perso il 3,2% sul 2021 ma guadagnato l'8,3% sul 2019.

Discorso diverso per quanto riguarda i passeggeri: la forbice con il periodo pre-pandemico si sta restringendo progressivamente, ma nel primo semestre il segno resta negativo (-14,8%), con particolare sofferenza del mercato crocieristico (-45,8%) che ha comunque 'riacceso i motori' e, come dimostrano anche i recenti vari, può guardare al futuro con ottimismo.

Il 2022 è stato un anno intenso e ricco di sfide anche nel confronto e nella collaborazione che Assarmatori ha instaurato con i decisori nazionali e internazionali. È stato l'anno in cui è stata finalmente adottata l'estensione del Registro Internazionale alle compagnie che usano navi battenti bandiera di un Paese UE o comunque dello Spazio Economico Europeo: uno strumento che garantirà il mantenimento e, anzi, l'implementazione degli investimenti e dell'occupazione. E a questo contribuiranno anche i 500 milioni di euro messi a disposizione dal Fondo complementare al PNRR per il rinnovo delle flotte: una misura che il nostro armamento attendeva da tempo e che si colloca nell'ottica di una vera sostenibilità ambientale.

A tal proposito mi fa piacere ricorda-



Stefano Messina

re i risultati ottenuti dalla nostra Associazione in sede europea, che vanno a beneficio di degli armatori, ma anche e soprattutto del sistema Paese. Mi riferisco all'esenzione dall'applicazione dell'ETS (Emission Trading System, parte del pacchetto Fit for 55) per i collegamenti con le isole minori e per quelli effettuati in regime di continuità territoriale. Il lavoro da fare a Bruxelles – dove Assarmatori, proprio nel 2022, ha aperto un ufficio – è ancora molto. L'obiettivo è quello di ottenere tali esenzioni per tutti i collegamenti insulari e per le Autostrade del Mare: nel primo caso, per scongiurare un drastico e repentino aumento dei costi operativi, che verrebbe scaricato almeno in parte sul consumatore finale, mettendo in discussione un principio costituzionalmente garantito come quello della continuità territoriale; nel secondo caso, per evitare un trasferimento modale inverso, cioè dal mare alla strada, in un segmento in cui l'Italia è leader nel Mediterraneo con una quota di mercato del 38%.

I temi sul tavolo sono tanti. Assarmatori non ha intenzione di abbassare la guardia.

Stefano Messina
Presidente Assarmatori