

SETTEMBRE 2023 PAG. 16 - Evitare le storture contenute nel pacchetto Fit for 55 - UE

GAM EDITORI ottobre 05, 2023



La (ventilata) riforma portuale, la semplificazione delle norme che riguardano il trasporto marittimo, la digitalizzazione delle procedure, il Ministero del Mare, il CIPOM e il Piano del Mare. E ancora: la leadership degli armatori italiani nel settore dei traghetti, e quindi dei servizi ro-ro, l'urgenza di intervenire per modificare normative di salvaguardia ambientale che "porterebbero ad una drastica perdita di competitività, senza alcun beneficio in termini di decarbonizzazione". Sono alcuni fra i temi perseguiti con maggiore insistenza dal Presidente di Assarmatori Stefano Messina e oggetto anche di questa intervista sulle tematiche di maggiore attualità che riguardano il trasporto marittimo nel nostro Paese e non solo.

Presidente, qual è la tematica più urgente cui mettere mano?

"Siamo impegnati su vari fronti, le priorità sono diverse ma se proprio devo indicarne una voglio sottolineare che da anni lavoriamo per evitare che diverse storture contenute all'interno del pacchetto Fit for 55 della UE provochino gravi contraccolpi al trasporto marittimo e ai porti nel nostro Paese e adesso, dopo aver ottenuto risultati più che soddisfacenti, resta un ultimo, decisivo passo da compiere. Mi riferisco alla tutela dei porti di transhipment rispetto all'ETS, Emission Trading System".

Si spieghi meglio.

“La norma, così come è pensata oggi, regalerà un enorme vantaggio competitivo a scali come Port Said e Tanger Med, situati appena al di fuori dell’UE, penalizzando un porto come Gioia Tauro. Faccio un esempio. Prendiamo una portacontainer che parte da Singapore, scala Gioia Tauro e poi arriva ad Anversa: si troverà a pagare l’ETS molto di più rispetto ad una nave analoga con tappa intermedia uno dei due porti nordafricani. Ciò si tradurrà in una immediata perdita di posti di lavoro, di competitività e di controllo su snodi logistici fondamentali, il tutto senza alcun beneficio per l’ambiente. Occorre intervenire al più presto, non possiamo lasciare che una regola del genere entri in vigore e semmai modificarla nei mesi successivi, perché lo spostamento dei traffici sarebbe immediato”.

Cambiamo argomento: avete salutato con favore l’inizio del percorso legislativo del DDL Malan. Perché è un testo così importante?

“Perché la burocrazia è il principale freno allo sviluppo del nostro comparto e ci sono diverse voci cui si può mettere mano senza gravare la spesa pubblica. Il Disegno di Legge del Senatore Malan va proprio in questo senso, con alcune rilevanti semplificazioni, contenendo anche alcune novità che sarebbero anche un nuovo impulso all’occupazione marittima. Senza dimenticare che all’interno del testo sono presenti anche notevoli interventi in fatto di digitalizzazione, opera non più rinviabile. Ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido, senza intoppi”.

A proposito, Governo e Parlamento stanno discutendo anche di una possibile nuova riforma portuale. Che idea vi siete fatti?

“Se l’intenzione è quella di fare un ‘tagliando’ alla riforma del 2016 non abbiamo nessuna preclusione, tutto si può migliorare ed è giusto riflettere. Non siamo convinti, invece, che sia una buona idea parlare di ‘federalismo portuale’ e di autonomie. Al contrario, serve una politica portuale centralizzata, che coordini l’intero Paese: sarebbe assurdo avere norme e consuetudini diverse fra un porto e l’altro, fatto che già adesso si verifica troppo spesso. Al contrario, riteniamo che andrebbe rafforzata la Conferenza dei Presidenti dell’AdSP, ponendo gli stessi nelle condizioni di lavorare al meglio”.

Una novità di questo governo è il Ministero del Mare e proprio nelle scorse settimane è stato presentato il Piano del Mare elaborato dal CIPOM. Qual è il suo pensiero?

“Abbiamo fiducia e speranza nella costituzione di questo Ministero, nel Ministro Musumeci e nel Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, cui siamo orgogliosi di aver dato il nostro contributo. Si tratta di una grande opportunità per determinare le strategie di azione che sono da sempre o parcellizzate o subordinate rispetto ad altri temi più visibili per la classe politica nazionale. Il Piano del Mare deve essere secondo noi un documento centrale della programmazione politica e amministrativa nazionale”.

Qual è lo stato di salute dell’armamento nazionale?

“Stiamo affrontando un momento complesso e sfide delicate, ma sono ottimista. Ed è un grande orgoglio vedere che siamo sempre un’eccellenza soprattutto nei servizi legati ai traghetti. Gli armatori italiani infatti sono nelle primissime posizioni a livello mondiale per tonnellaggio della flotta, capacità di trasporto merci e di trasporto passeggeri, e nelle Autostrade del Mare l’Italia vanta una quota di mercato che sfiora il 40%”.