

Per lo shipping italiano si chiude un anno di chiaroscuri

Si chiude un anno decisamente complesso per l'economia internazionale e il trasporto marittimo non fa eccezione. E non potrebbe essere diversamente per la strettissima e inscindibile connessione con i trend dell'economia mondiale e il quadro geopolitico.

Di certo positivo è il bilancio per quanto riguarda il settore passeggeri: il 2023 ha segnato l'uscita definitiva dalla crisi della pandemia. Se per quanto riguarda i traghetti i numeri erano tornati in positivo già nel 2022, negli ultimi dodici mesi abbiamo assistito alla completa ripresa del traffico crocieristico, con circa 13 milioni di passeggeri in Italia. Si tratta di un vero e proprio record, che, se non si verificheranno imprevisti, dovrebbe essere ribadito e battuto già nel 2024. Legato a questo comparto c'è inoltre un indotto notevolissimo, troppo spesso sottovalutato. Penso alla

cantieristica, certo, ma anche ai flussi turistici che riguardano la città.

Per quanto riguarda le merci, esistono differenze importanti da settore a settore e prima di formulare un bilancio definitivo dovremo attendere i dati consolidati. Quello che sta accadendo in Medio Oriente, il conflitto russo-ucraino, nonché la forte spinta inflattiva cui stiamo assistendo da mesi condizionano le dinamiche del mercato dello shipping e le scelte di consumo. Nel trasporto containerizzato, inoltre, stiamo ormai da tempo assistendo a una flessione costante dei noli, che in alcune rotte sono precipitati a livelli inferiori al pre-pandemia. E ciò a fronte di un'inflazione che sta erodendo i ricavi e che, se ancora ve ne fosse bisogno, smentisce in modo ancor più netto chi, nei mesi dell'emergenza pandemica, aveva denunciato cartelli e oligopoli impuntando ai grandi operatori di linea proprio la responsabilità della spinta inflattiva.

A proposito di container, non posso non parlare di un tema quantomai di attualità come l'ETS, per il quale vorrei ricordare che Assamatori aveva lanciato l'allarme in tempi non sospetti, ottenendo alcuni soddisfacenti risultati. Adesso stiamo lavorando per evitare quella che sarebbe una perdita di competitività nei porti italiani, primi fra tutti quelli di transhipment dei contenitori come Giola Tauro, letteralmente regalando un vantaggio competitivo enorme a scali posti al di fuori dell'Unione Europea, come Tanger Med e Port Said.

Ma non è tutto: anche un "sistema" come è quello delle Autostrade del Mare, in cui gli armatori italiani non solo sono leader e concretizzano una formula di reale sostenibilità ambientale, subirebbe ripercussioni gravissime. Il tutto senza alcun reale vantaggio in termini di decarbonizzazione dei trasporti.

Rispetto alla formulazione iniziale delle norme, abbiamo già ottenuto risultati importanti come la temporanea esenzione per i collegamenti con le isole minori e ora siamo in prima linea nel rivendicare correttivi anche per il transhipment e le Auto-

strade del Mare.

Il 2023 è stato anche l'anno in cui ha visto la luce il Piano del Mare, stilato da un gruppo di Esperti nominati in seno al CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) di cui Assamatori fa parte con il suo Segretario Generale Alberto Rossi. Si tratta di uno strumento utile per determinare le strategie di azione che sono da sempre o parcellizzate o – anche peggio – drammaticamente e cronicamente sottovalutate. È con grande piacere che registriamo nel Governo presieduto da Giorgia Meloni un notevole cambio di passo caratterizzato

da un'attenzione per il nostro settore. L'Italia ha finalmente riscoperto la sua vocazione marittima, non possiamo che esserne felici. E siamo anche soddisfatti del metodo di lavoro utilizzato, basato su ascolto e confronto. Un metodo che crediamo debba essere tenuto in considerazione anche in vista della ventilata riforma portuale. In questa ottica siamo favorevoli a una regia unica a livello nazionale: non possiamo pensare ad un sistema di regole che vale in un porto e che viene applicato in maniera differente in un altro scalo. Gli investitori, quelli seri, chiedono certezze.

Infine, un passaggio su un tema particolarmente importante e a costo zero per le casse pubbliche, ovvero la semplificazione dell'apparato legislativo, con impatto positivo immediato su quella burocrazia che costituisce un freno per lo sviluppo delle imprese, anche del trasporto marittimo. Auspichiamo che il DDL Malan, che contiene interessanti misure in questo senso e che ha iniziato il suo iter parlamentare, goda di una corsa preferenziale.

Stefano Messina
Presidente Assamatori