

Assarmatori



SAPREMO ADEGUARCI A UNA GUERRA COMMERCIALE



Presidente Messina, sono settimane complicate anche per il trasporto marittimo: alle tensioni geopolitiche si somma la guerra commerciale innescata dai dazi americani. Che impatto si aspetta?

È innegabile che qualsiasi barriera al commercio, e i dazi lo sono senz'altro, sia un elemento negativo per la nostra industria, che ha le sue radici nel libero scambio dei beni. Ma non è il momento di farsi prendere dal panico. Il trasporto marittimo è un'infrastruttura che trae linfa dalla sua flessibilità.

Ha saputo adeguarsi in tempi brevissimi ai grandi mutamenti dei tempi recenti: il blocco del Canale di Suez a causa dell'incaglio

President Messina, these are challenging weeks for maritime transport as well: geopolitical tensions are now compounded by the trade war sparked by U.S. tariffs. What impact do you foresee?

It is undeniable that any trade barrier—and tariffs certainly fall into this category—represents a negative factor for our industry, which is fundamentally rooted in the principles of free trade. However, this is not the time to succumb to panic. Maritime transport is an infrastructure that thrives on its inherent flexibility. It has demonstrated an exceptional ability to adapt swiftly to major disruptions in recent times: the Suez Canal blockage caused by the grounding

della Ever Given, il conflitto russo-ucraino, gli attacchi degli Houthi e, prima ancora, l'emergenza pandemica. Di fronte a questi eventi choc la risposta è stata rapida ed efficace, le forniture, i servizi e non ultimo i prezzi finali al consumo sono rimasti pressoché inalterati. Sapremo adeguarci anche a questa guerra commerciale che, me lo auguro e ne sono convinto, alla fine, grazie alle trattative e alle iniziative diplomatiche già in corso, avrà effetti molto minori rispetto a quelli che sono oggi ipotizzati.

Recentemente Assarmatori è stata protagonista di una missione a Bruxelles e ha presenziato ai negoziati della MEPC dell'IMO a Londra: questa proiezione internazionale è davvero necessaria?

Sì, senza dubbio. La nostra è un'industria internazionale per definizione. Siamo convinti che sia di fondamentale importanza essere presenti nei luoghi dove si decidono le politiche ambientali. Politiche che, come abbiamo avuto modo di sperimentare con il pacchetto Fit for 55 dell'Unione europea, sono ormai dirimenti per il settore e non possono essere affrontate e analizzate solo a valle, nel momento in cui vengono recepite nei singoli Paesi.

Occorre presidiare questi appuntamenti da vicino, fornire laddove possibile il nostro contributo in termini di competenze, esperienza e conoscenza del settore nella sua quotidianità e nelle peculiarità che riguardano l'Italia. Da questa consapevolezza è nata ormai tre anni fa la scelta di aprire e progressivamente rafforzare il nostro ufficio di Bruxelles ed essere presenti, come è avvenuto recentemente, a Londra, dove vengono progettati e implementati i nuovi quadri normativi e si sviluppano tali filoni. E vorrei sottolineare che questo è stato possibile soprattutto grazie all'apporto dei numerosi nuovi Associati che nel corso degli ultimi anni hanno aderito al progetto Assarmatori, e grazie ai quali siamo stati in grado di rinforzare la nostra struttura e le nostre competenze interne.

of the Ever Given, the Russia–Ukraine conflict, the Houthi attacks, and prior to that, the global pandemic. Faced with these shocks, the sector responded rapidly and effectively—supply chains, services, and even final consumer prices remained largely stable. We will be able to adapt to this trade war as well which, I hope and firmly believe, will ultimately have far less impact than currently anticipated, thanks to ongoing diplomatic initiatives and negotiations.

Assarmatori recently led a mission to Brussels and participated in MEPC negotiations at the IMO in London. Is this international outreach truly necessary?

Absolutely. Ours is, by definition, a global industry. We are firmly convinced that it is essential to be present where environmental policies are shaped. These policies, as we have seen with the European Union's Fit for 55 package, have become decisive for the maritime sector and cannot be addressed only at the national implementation stage. We need to actively engage in these international forums, contributing—where possible—our expertise, experience, and knowledge of the industry's day-to-day operations and the specificities of the Italian context. This understanding led us, three years ago, to establish and gradually strengthen our office in Brussels and to ensure our presence, as recently in London, where new regulatory frameworks are designed and developed. I would like to stress that this has been made possible above all thanks to the valuable contribution of the many new members who have joined Assarmatori in recent years, enabling us to reinforce both our internal structure and our technical capabilities.



In Italia non si può fare nulla per sostenere il trasporto marittimo?

Non ho detto questo; bisogna però prendere atto che le regole ambientali vengono decise altrove ed è necessario essere attivamente presenti a quei tavoli. In Italia possiamo fare parecchio, applicando quelle decisioni, ma anche attuando iniziative a costo zero per le casse dello Stato.

Ad esempio auspichiamo e attendiamo una robusta opera di semplificazione dell'ordinamento che riguarda la nostra industria. Qualcosa è già stato fatto e i segnali di un cambiamento di rotta in corso sono incoraggianti, bisogna darne atto al Governo, al Parlamento e più in generale all'Amministrazione. Regole chiare e 'snelle', unitamente ad una digitalizzazione dei processi, possono fornire la base per un recupero di competitività del trasporto marittimo italiano.

Is there really nothing that can be done in Italy to support maritime transport?

I wouldn't say that. However, we must acknowledge that environmental regulations are defined elsewhere, and we must be actively involved at those decision-making tables. However, there is still much we can do at the national level, particularly in implementing those decisions and promoting initiatives that are cost-neutral for public finances. For instance, we are calling for—and eagerly awaiting—a robust simplification of the regulatory framework governing our industry. Some steps have already been taken, and the early signs of a policy shift are encouraging. Credit is due to the Government, Parliament, and the broader public administration. Clear and streamlined rules, combined with the digitalisation of processes, can lay the groundwork for restoring the competitiveness of the Italian maritime transport sector.