

Assarmatori chiede sostegni per i marittimi italiani impiegati sulle rotte di corto raggio e per il rinnovo delle flotte di traghetti

Messina: occorre ridisegnare un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei

Roma

1 luglio 2025



inforMARE - In occasione dell'odierna assemblea annuale di Assarmatori svoltasi a Roma, il presidente dell'associazione armatoriale, Stefano Messina, si è chiesto se «è mai possibile che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? È forse questa - ha osservato - la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione».

Inoltre, Assarmatori ha colto l'occasione per rinnovare l'esortazione ad un intervento mirato dello Stato italiano per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che - ha rilevato l'associazione - non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati. «La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana - ha spiegato Messina - non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza. Non è così». Il presidente dell'associazione ha precisato che, invece, il 50% di questi fondi «è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori».



Messina ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: «in Europa - ha affermato - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri europei, potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il "Made in Europe". Come accade con l'ETS, le politiche

comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia - ha sottolineato Messina - questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei».

Il presidente di Assarmatori si è quindi soffermato sull'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori - ha evidenziato - che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. (28)