

ROMA (ITALPRESS) – Immediato superamento della distorsione per cui l’Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche.

Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall’Unione europea, Stefano Messina, Presidente di Assarmatori (l’Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l’Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L’Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto.

“La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori – ha affermato esplicitamente Messina – 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”, ha rivelato Messina, precisando che 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”.

PUBBLICITÀ

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 detto – 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, 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”.

Messina ha quindi acceso i riflettori sull’urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell’ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori 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.

Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. "E' mai possibile – la provocazione di Messina – 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? E' forse questa 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".

Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo.

Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia.