

News

Assarmatori Annual Meeting: la relazione di Stefano Messina

Assarmatori (l'Associazione aderente a Confraspporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia) ha tenuto il suo Annual Meeting, aperto da una relazione del presidente Stefano Messina che ha toccato tutti i principali argomenti oggi in discussione nel settore. In particolare, ampia analisi è stata dedicata alla tassazione EU ETS (Emission Trading System), ai registri marittimi e i pericoli di abbandono della bandiera italiana, al lavoro marittimo, ai rischi per Gioia Tauro nel transhipment container, ai guasti dell'ambientalismo ideologico, al problema del rinnovo della flotta dei traghetti in un paese come l'Italia, che – insieme alla Grecia – ne possiede il più alto numero a differenza degli altri paesi europei che trascurano quindi le problematiche del settore.

Sul lavoro marittimo, Messina ha chiesto l'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. A tale proposito, il presidente di Assarmatori ha preannunciato che l'associazione "si batterà per portare un beneficio concreto a un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione".

Gran parte della relazione è stata dedicata al tema ETS, che penalizza fortemente il naviglio italiano e determina la fuga degli armatori verso quei paesi dell'altra sponda del Mediterraneo che non applicano questo tipo di tassazione. Messina ha fatto esplicito riferimento al rischio di un forte calo dei traffici dal porto di Gioia Tauro a partire dal 2026 e proprio a causa dell'ETS. Sulla tassazione decisa dall'Unione Europea è frutto di un "ambientalismo ideologico", il presidente di Assarmatori è stato molto netto: "Ci è stato fatto credere che i proventi generati all'interno del regime Ets dal settore marittimo sarebbero stati giustificati dal fatto che essi sarebbero stati reinvestiti nel medesimo settore per consentire interventi di abbattimento delle emissioni, ovvero per il rinnovo delle flotte, per supportare le autostrade del mare e per coprire il differenziale di costo tra i carburanti tradizionali e quelli di matrice non fossile. L'effettiva restituzione dei proventi al comparto marittimo sarà sensibilmente inferiore al valore del prelievo imposto alla merce e ai passeggeri.



Quindi la Commissione Europea, che ci ha detto per tre anni che questo sacrificio avrebbe dato i suoi frutti, sbagliava, e sbagliava di grosso perché l'importo che avremo a disposizione sarà solo una modestissima frazione di quanto si necessita per la decarbonizzazione dello shipping", ha sottolineato Messina, che ha spiegato che circa 500 milioni di euro saranno a regime i soldi versati ogni anno dal trasporto marittimo su un totale (almeno doppio) incamerato dal governo dall'Ets, ma solo il 15% in capo al Ministero dei trasporti potrebbe tornare sottoforma di incentivi e sostegni allo shipping (un altro 50% è destinato al Mimit e il 70% restante al Ministero dell'economia e delle finanze). Il presidente di Assarmatori ha ribadito la critica ad un prelievo applicato in maniera indifferenziata ai vari segmenti del trasporto marittimo e che "non tornerà al settore che lo ha generato, se non in una parte davvero risibile, insufficiente per qualsiasi reale investimento nell'ottica della decarbonizzazione". Il problema diventa particolarmente nel settore dei traghetti, penalizzato dalla tassazione indiscriminata UE che non tiene conto del ruolo sociale del servizio, con problemi destinati ad aggravarsi se le risorse derivanti dalla tassazione non vengono restituiti al settore ma vanno per oltre il 50% a coprire il debito pubblico. "Se si vuole affrontare il rinnovo della flotta dei traghetti italiani non bastano i fondi dell'Ets, ma occorre pensare a un intervento massivo dello Stato che aiuti le iniziative degli armatori. Voglio essere chiaro: la più grande flotta di traghetti del mondo, quella che opera in Italia, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori", ha sottolineato senza perifrasi il presidente dell'associazione armatoriale. 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, con fenomeni che stanno diventando sempre più importanti perché si collegano anche alla possibilità – cambiando bandiera e l’iscrizione nei registri del nostro Paese – di “sfuggire” alla tassazione ETS. Il presidente di Assarmatori ha poi dedicato un passaggio a quella che ha definito una “invasione di campo” dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di riforma portuale: per Messina, le misure di regolazione previste dall’Art “appaiono sovrapporsi, addirittura con effetti escludenti, ai poteri che l’ordinamento ha attribuito all’Autorità di Sistema portuale in primis e alla Vigilanza del ministero dei Trasporti”. E, a proposito delle Autorità di sistema portuali, Messina ha sottolineato le perplessità suscitate dalle vicende

delle nomine, molte delle quali sono state criticate perché non sembrano rispettare i giusti requisiti in materia. “I presidenti di Adsp non possono essere una sorta di sottogoverno: serve che abbiano comprovata esperienza in materia di porti e dovrebbe anche essere rispettata la regola che possano e debbano scegliersi anche i segretari generali”, ha sottolineato Messina.

L’Annual Meeting 2025 ha registrato i videomessaggi della Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto, e la presenza fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro degli Esteri, 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.

Antonio D’Angelo