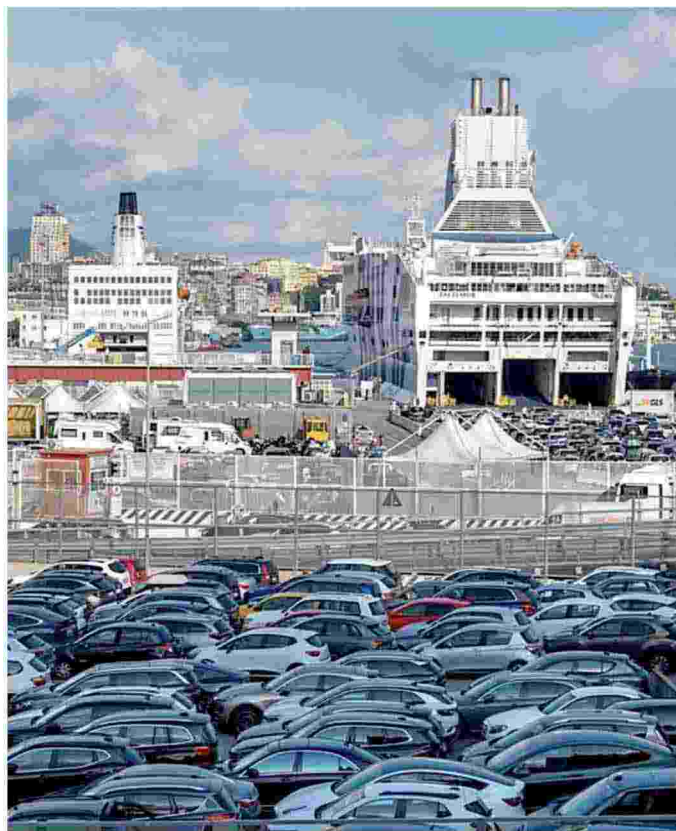




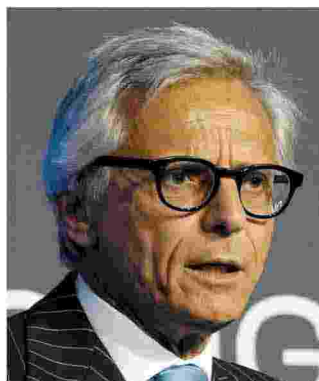
Messina: «I privati garantiscono i collegamenti»

Alberto Ghiara / PAGINA 10

Stefano Messina, presidente di Assarmatori: «I privati garantiscono i collegamenti all'Italia».



Traghetti nel porto di Genova



Stefano Messina



Luca Sisto

Operatori a confronto durante la seconda giornata della Genoa Shipping Week. Messina: «Il soggetto pubblico ha fallito»

«Cabotaggio, i privati sono essenziali Senza gli armatori il Paese si ferma»

L'EVENTO

Alberto Ghiara / GENOVA

«**S**u ro-ro e traghetti il soggetto pubblico in Italia ha fallito, il sistema è tenuto insieme dagli operatori privati, che riescono a tenere i prezzi bassi», ha detto Stefano Messina, presidente di Assarmatori, intervenendo al convegno «Tra correnti e contratti: il futuro dei noli marittimi», alla Genoa Shipping Week organizzata da Assagenti. «Non è un caso - ha aggiunto Messina - che fra i primi cinque operatori mondiali del settore, tre sono italiani: Grimaldi, Gnv e Moby. La nostra priorità come associazione è rilanciare questo segmento. Abbiamo il precedente di presidenti di Regione che hanno provato a gestire compagnie fallendo».

L'armatore ha spiegato: «Sui trasporti internazionali il mercato copre ampiamente l'esigenza della merce, c'è una pluralità di operatori; la presenza o meno di operatori italiani non è rilevante per garantire il servizio. Cosa diversa è sul trasporto nazionale: traghetti ro-ro pax, Autostrade del Mare e Tpl. Lì senza gli operatori marittimi italiani si ferma il Paese. Si tratta di armatori di bandiera italiana che occupano personale italiano, in un mercato come quello del cabotaggio aperto ormai da anni dove però gli stranieri non si presentano neanche. Vanno nel settore container, nel bulk, mentre dal cabotaggio stanno lontani perché i ricavi sono bassi. Come Assarmatori questa è la nostra priorità nei prossimi due o tre anni: dobbiamo farci sentire dal legislatore su sgravi contributivi, aumento della qualità del naviglio, investimenti, rin-

novo della flotta, che non necessariamente è nuova costruzione, ma può essere refitting di costruzioni attuali, che hanno un'età media di oltre 40 anni».

Il direttore generale di Confitarma, Luca Sisto, ha sottolineato l'importanza delle associazioni di settore in un momento in cui la rapidità del mercato non coincide coi tempi della pubblica amministrazione. «Oggi - ha detto - prevedere che cosa succederà, avere un'idea di come va il mondo è impossibile, siamo in un'epoca di rapidi cambiamenti. Il ruolo delle associazioni è fare da corpo intermedio fra un mercato che si muove nell'ordine dei microsecondi e i tempi lentissimi della pubblica amministrazione». In questo quadro di forte incertezza, Sisto ha sottolineato quanto per Confitarma sia importante la sinergia con le forze armate: «Per questo recentemente abbiamo aperto la nostra assemblea nazionale con l'intervento del ministro della Difesa, Guido Crosetto. Oggi non puoi fare shipping senza la presenza della difesa nei cosiddetti mari lontani, che non sono più così lontani». Sisto ha ricordato di essere anche presidente dell'Istituto italiano di navigazione annunciando che verrà aperta una sede a Genova.

Il convegno ha visto la partecipazione del direttore di Srm Massimo De Andreis che ha presentato lo stato del mercato marittimo nell'attuale contesto, nel giorno in cui sono partite le tasse incrociate sulle navi di Usa e Cina e si è discusso all'Imo di zero emissioni. De Andreis ha sottolineato come nonostante la forte incertezza della situazione internazionale, il ruolo del Mediterraneo è destinato a rafforzarsi. Per quanto riguarda gli elementi che influiscono sui

noli dei trasporti marittimi, ha elencato eventi geopolitici, gli attacchi nel Mar Rosso con il rerouting delle rotte, l'eccesso di offerta di stiva sulla domanda di trasporto, la politica Usa, l'introduzione dell'Ets, l'efficienza logistica dei porti.

Le politiche Usa «sul breve periodo sembrano avere effetto sugli scambi Cina-Usa, ma in dettaglio non è un effetto reale. Crescono le triangolazioni attraverso Paesi come Vietnam, Cambogia e India da Cina, Usa e Ue». De Andreis ha disegnato quattro scenari con effetti futuri diversi sulla Unione europea, ma «il dato certo è la resilienza di Suez. Anche nel periodo minore di traffico, nel 2024, sono passate 12.700 navi contro le 97 attraverso l'Artico. Il trend nel 2025 è che Suez torni a superare anche i transiti per il Capo di Buona Speranza». De Andreis ha poi parlato degli effetti dell'Ets, la tassa sulle emissioni navali, che «in parte si scaricherà sui consumatori». Secondo De Andreis «un po' la assorbe l'armatore ma in parte viene scaricata sul consumatore. Non escludo una revisione da parte dell'Unione Europea, come avvenuto per le auto. Non sarà abolita, ma cambierà. I proventi probabilmente torneranno all'industria per aiutare la trasformazione, a Bruxelles ci sono segnali in tal senso». Il Mediterraneo manterrà la centralità nella rete marittima mondiale, grazie anche al reshoring: «Nel primo semestre 2025 i traffici container nel Mediterraneo sono cresciuti del 5% rispetto al 2024». —