

ASSEMBLEA ANNUALE ASSARMATORI

LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE STEFANO MESSINA



**chi siamo,
dove
andiamo**

Voglio ricordare chi è e cosa rappresenta oggi Assarmatori, che ricordo raggruppa compagnie italiane ed estere che toccano e servono i porti nazionali, oltre ad una serie di soci aggregati, ovvero imprese dell'economia marittimo-portuale nazionale delle diverse categorie e professionalità. A tutti i nostri associati va il mio ringraziamento per il grande contributo che ci assicurano.

Rappresentiamo oggi più del 50% di servizi delle Autostrade del Mare e dei collegamenti con le isole maggiori; più del 90% dei collegamenti con le isole minori; più del 50% del trasporto containerizzato;

oltre il 40% del traffico crocieristico nel più vasto mercato europeo, ovvero quello italiano, ed infine una solida presenza nel settore del trasporto marittimo delle rinfuse sia liquide sia solide. Le nostre compagnie operano oltre 550 navi e impiegano oltre 60mila addetti a terra ed in mare, in gran parte marittimi italiani; garantiscono il 60% dei beni importati nella terza economia europea e, a livello dei loro rispettivi gruppi di appartenenza, sono fra i più importanti terminalisti del Paese sia lato passeggeri sia lato merci, oltre ad essere attivi nei segmenti del trasporto ferroviario e stradale. Per la qualità e quantità dei servizi resi dai propri associati Assarmatori rappresenta il ceto armatoriale nella maggioranza degli Organismi consultivi nei porti italiani.

Flagging out

Un numero crescente di navi armate da armatori nazionali ha cambiato bandiera.

Lo dicono chiaramente i dati dell'UNCTAD riferiti a unità con stazza lorda superiore alle 1.000 tonnellate. La parte della flotta che fa capo ad armatori italiani - ma che batte bandiere estere - è cresciuta al 40,83% del totale, contro una quota che nel 2021 era ancora del 36,43%.

E la scelta di registrare all'estero la propria nave non predilige le bandiere di comodo ma bandiere europee, come Malta, Cipro, Finlandia e Portogallo che garantiscono alle compagnie di navigazione una burocrazia semplice, moderna e digitalizzata che, nell'integrale rispetto delle innumerevoli regole internazionali che governano il nostro settore, è sintonizzata alla soluzione dei problemi che la navigazione ci mette davanti ogni giorno. Quindi non è solo questione di costi o di tassazione!

Ammainare la bandiera italiana significa ammainare una parte importante dell'italianità nel mondo oltre che depotenziare il nostro potere negoziale nei contesti internazionali. È tuttavia fuor di dubbio che la tutela della bandiera non può essere affidata solo alla resilienza degli armatori italiani!

Quando sarà finalmente introdotto nel nostro ordinamento quanto l'Europa ci chiede dal 2017 e cioè l'estensione dei benefici previsti dal nostro regime di aiuto anche alle attività esercitate su navi che battono bandiere europee sarà ulteriormente difficile per gli armatori italiani non ascoltare le sirene degli altri registri europei. Sì, perché l'eccesso di burocrazia ha un costo molto alto.

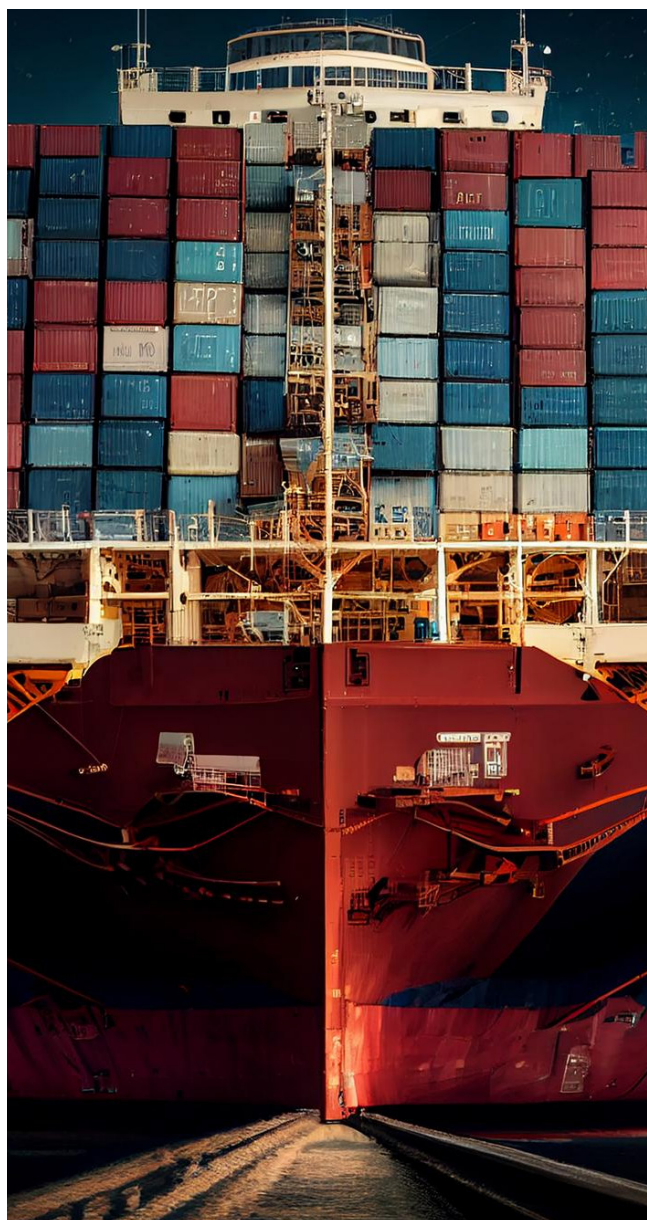
Il Governo ha adottato il motto "non disturbare chi lavora". Noi ci attendiamo molto ma il tempo a disposizione è poco.

Servizi marittimi e geopolitica

L'Italia, pur nell'ambito della fedeltà alle proprie alleanze storiche e di un rapporto privilegiato con gli Stati Uniti, ha un ruolo – una missione – da svolgere nel mondo, sia per la sua posizione geografica sia per la sua vocazione al dialogo e alla collaborazione.

I risultati straordinari ottenuti dal nostro Paese in questi anni sul versante dell'export parlano chiaro (quest'anno per la prima volta nella storia oltre il 50% della produzione dell'industria manifatturiera sarà venduto all'estero: macchinari, automotive, farmaceutica, alimentari, vino, grandi multinazionali e PMI, campioni delle esportazioni). Quanto sono importanti i sistemi di trasporto, siano essi via camion ma soprattutto via mare? Quanto importanti i nodi logistici, il servizio sempre più integrato che bisogna dare al mondo della produzione, alle imprese, affinché possano vendere all'estero? Proprio questi dati dimostrano che l'Italia è più considerata nel mondo di quanto noi stessi a volte vogliamo ammettere e riconosciamo.

Dobbiamo pensare seriamente all'Africa quale l'orizzonte naturale del nostro futuro. Noi sosteniamo il "Piano Mattei". Noi armatori, ed in generale noi operatori del trasporto e della logistica siamo i supplier, il presupposto per lo scambio di beni e servizi, siamo i fornitori del Paese e della sua industria. Ogni settimana decine di navi approdano e ripartono dai porti italiani per collegare regolarmente gli scali di tutto il bacino Mediterraneo, dall'East Med (Turchia, Egitto), al Nord Africa (Libia, Tunisia, Algeria), al West Med (Marocco), andando



anche oltre Suez e oltre Gibilterra. Nessun Paese dell'Unione Europea è meglio collegato all'Africa dell'Italia. Questo patrimonio di integrazione logistica ed infrastruttura mobile e flessibile, che non è facilmente replicabile, è posto al servizio del Paese. E non c'è dubbio che l'Africa sia fondamentale per sviluppare la nostra economia, un'opportunità anche per rendere possibile la transizione energetica, per regolamentare l'immigrazione, per favorire la collaborazione e la pace in un Continente martoriato eppure ricco di potenzialità e di risorse.

La nostra collocazione geografica ci pone dunque al centro delle rotte che contano e sono proprio i servizi operati con navi Ro/Ro che saranno cruciali nel crescente traffico tra l'Unione europea e il continente che tutti gli analisti vedono come

deputato alla maggiore crescita economica. Sono pertanto questi i servizi su cui maggiormente deve investire il Paese, non solo per la valenza sociale ed ambientale delle Autostrade del Mare, ma per la flessibilità e velocità del trasporto che assicurano alla merce e ai passeggeri.

L'unione europea ha errato nel ricomprendere tali servizi nel regime ETS poiché tale regime pone un rischio clamoroso al Paese. Onerando il trasporto marittimo di una tassa supplementare, il pericolo concreto è quello di assistere ad un ritorno alla strada del traffico trasferito al mare negli ultimi vent'anni. Sarebbe una beffa: per oltre 20 anni in Italia si è investito per incentivare il trasferimento modale con evidenti benefici in termini di riduzione delle emissioni CO2, di riduzione inquinamento atmosferico ed acustico e congestione stradale, facendo diventare una strutturata realtà i servizi delle Autostrade del Mare di cui oggi il nostro Paese è leader nel Mediterraneo. Ricordo che la stessa Commissione europea nella sua Strategia per una Mobilità intelligente e sostenibile del 2019 ha fissato dei target specifici di incremento del trasferimento modale verso lo short sea shipping del 25 % entro il 2030 e del 50% entro il 2050.

Occorre quindi che il Governo si impegni per una efficace politica di sostegno di questo settore per consolidare e sviluppare ulteriormente le Autostrade del Mare scongiurando la perdita di competitività del comparto.

Facts checking

12

Proprio da questo palco, nel 2022, avevamo detto che i costi del trasporto non avevano nulla a che vedere con l'impennata dell'inflazione; si trattava di una tesi fragile, sostenuta da alcuni osservatori a più riprese durante gli anni della pandemia, ma naufragata a seguito di un corretto fact checking. A testimoniare sono i numeri: ad aprile 2023 spedire un container da 40' da Shanghai a Genova costava 2.245 dollari, contro gli 11.966 dello stesso periodo del 2022. Un crollo verticale, mentre l'inflazione ha viaggiato in senso opposto: 1,9% nel 2021, 8,1% nel 2022, 8,7% nel 2023. Una netta risposta a chi, durante la pandemia, straparlava di **cartelli e oligopoli** e accusava i liner del trasporto containerizzato di essere i principali artefici della spinta inflattiva.

Ancora, nel 2022 avevamo rappresentato al Governo e alla politica europea la necessità di proteggere quantomeno i collegamenti con le **isole minori** dall'applicazione del regime dei certificati di emissione (l'**ETS**), obiettivo raggiunto anche con il concorso trasversale di esponenti della politica, senza distinzione di partito, che hanno contribuito alla protezione dell'interesse nazionale. Parimenti abbiamo sostenuto che andasse protetto il più grande centro di smistamento di merce in arrivo nel Paese, una vera infrastruttura strategica per l'Italia come il porto di **Gioia Tauro**, dalla potenziale concorrenza dei porti del Nord Africa, facendo sì che venisse esteso anche a questi il pagamento dei certificati di emissione, come avverrà in Europa.

Infine, sempre nel 2022 avevamo affermato che gli armatori e il loro know how sarebbero stati determinanti per contribuire in modo decisivo alla sicurezza e all'indipendenza, a partire da quella energetica, del Paese: così è stato, e l'importanza delle **navi rigassificatore** è lì a dimostrarlo.

Lavoro

Nel recentissimo Decreto Lavoro è stata poi introdotta una 'deroga' alla Legge Cociancich, prendendo atto della situazione emergenziale in cui ci troviamo nel reperimento di personale marittimo italiano da impiegare a bordo, soprattutto in considerazione dell'ormai iniziata stagione estiva. Di questo noi ringraziamo il Governo. Dobbiamo però essere chiari: per noi questa deroga, nonostante sia stata chiesta proprio da noi armatori, rappresenta una sconfitta perché nostro obiettivo è quello di imbarcare più personale italiano o comunitario (che sia però residente in Italia). Per farlo occorre: sburocratizzare le procedure amministrative e attuare la riforma del collocamento della Gente di Mare; semplificare i requisiti di accesso e un poderoso aggiornamento dei percorsi formativi di alcune figure professionali oltre a promuovere percorsi formativi specifici per le figure dei sottufficiali; sviluppare le competenze professionali e consolidare le sinergie tra scuola e armamento nazionale nell'ambito di un partenariato pubblico-privato; prevedere un sostegno pubblico strutturale alla formazione obbligatoria iniziale per l'accesso alla professione marittima cosa che sembra essere stata prevista in sede emendativa del succitato Decreto Lavoro attualmente in fase di conversione in Legge.

Nel nostro settore c'è spazio, eccome, per nuova occupazione. E sarebbe davvero imperdonabile non sfruttarlo. Tutto questo va letto anche alla luce della scadenza, a fine anno, della validità del Contratto Collettivo di Lavoro del nostro settore. Molte cose sono state realizzate sul presupposto del senso di responsabilità che contraddistingue la relazione a volte dura ma sempre onesta con le Organizzazioni Sindacali; ammodernare il contratto con strumenti più attuali quali welfare e forme di assistenza sanitaria rappresenta un'occasione per le parti oltre che utile mezzo di attrattività per le risorse umane. Ho, abbiamo ricevuto mandato dai nostri Associati di arrivare alla firma del nuovo testo possibilmente entro la scadenza della vigenza di quello attuale.

Voglio altresì evidenziare come il consolidato e storico sistema delle "relazioni industriali" nel nostro Paese - nel tempo - abbia dimostrato, mediante lo strumento della Contrattazione Collettiva, la propria efficacia garantendo il raggiungimento di trattamenti e condizioni spesso migliorative per i lavoratori, in questo caso marittimi, rispetto a contesti nazionali differenti, non caratterizzati da una solida tradizione basata sul fruttuoso e continuo confronto tra le Parti Sociali.

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **NAPOLI** per:

LIBIA * via Jeddah	MISURATA*	ogni 7 giorni
ALGERIA	ALGERI	ogni 12 giorni
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA BEIRUT	ogni 20 giorni ogni 10 giorni
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO * via Jeddah	AQABA GIBUTI PORT SUDAN* ADEN*	ogni 10 giorni ogni 20 giorni settimanale settimanale
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN * via Jebel Ali	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI BANDAR ABBAS* ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVA SHEVA* AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 10 giorni
AFRICA OCCIDENTALE * partenze solo da Genova	DAKAR* ABIDJAN* TEMA* TINCAN*	ogni 7 giorni
EST - SUD AFRICA * via Durban	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN CAPE TOWN *	ogni 20 giorni

PER I PORTI DELL' ALGERIA: SERVIZIO DA NAPOLI VIA GENOVA

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it



Investimenti portuali e integrazione **verticale**

Occorre poi incoraggiare gli investimenti nella portualità nazionale, dobbiamo sostenere gli investimenti privati oltre a quelli pubblici, ingenti investimenti in asset materiali, dove sono necessarie dimensioni di giro d'affari ed economie di scala, che possono essere ben compatibili con la presenza di professionalità e know-how locali, di cui le nostre comunità portuali sono popolate. Dobbiamo superare i preconcetti riguardo all'integrazione verticale nel nostro settore se vogliamo stare al passo dei tempi e degli altri Stati a cui spesso ci riferiamo invidiandone efficienza e modernità. Non possono esservi dubbi su chi sceglie di investire centinaia di milioni in infrastrutture sul demanio nazionale per migliorare l'efficienza degli scali, la loro produttività oltre ad aumentare occupazione ed investimenti anche nella formazione e nella sicurezza. Noi siamo per tutti gli operatori che perseguono gli interessi dell'impresa e dello Stato al proficuo utilizzo delle aree e banchine portuali. Sono gli armatori che portano i traffici nei porti, e gli armatori portano la merce dove i porti sono efficienti, sicuri e competitivi. La scelta politica aumenta le condizioni di competitività. Un porto che può offrire una valida solida ed efficiente integrazione tra il vettore marittimo e la catena logistica terrestre avrà la meglio su altri modelli ed inoltre avrà il vantaggio di avere consolidato la presenza della linea marittima in quel territorio.

15

Transizione energetica

Sul tema della transizione energetica nel trasporto marittimo, occorre affermare un concetto che spero diventi un solido punto di partenza per l'azione del Governo. Oggi, ogni sforzo che l'industria della navalmeccanica ovvero del più avanzato ed ispirato armatore può compiere arriva a ridurre le emissioni di una percentuale stimata nel 30%.

La restante parte è affidata alla produzione e alla capillare distribuzione di carburanti alternativi al fossile. Se la produzione è un fattore industriale che le nostre imprese – pubbliche e private, veri campioni europei ed internazionali – sapranno affrontare, sono la distribuzione e la logistica fino alla banchina e la messa a bordo che rappresentano per noi armatori problemi significativi. La nostra orografia portuale e il numero degli approdi – nostra grande risorsa – qui gioca a sfavore. Noi non siamo olandesi o tedeschi che hanno pochissimi porti tutti a natura industriale lontani dai centri abitati. I nostri scali – dove dovranno essere stoccati i carburanti sintetici – sono all'interno delle città, circostanza che pone più di un quesito sui tempi e addirittura sulla capacità che il nostro settore avrà di rifornirsi di ammoniaca o metanolo in tempi ragionevoli. Qui si rischia di pagare i certificati di emissione in modo permanente rendendo de facto il nostro trasporto più caro di quello dei nostri Paesi nostri competitors. Il regime ETS serve per incentivare la transizione e non è ideato per durare per sempre, altrimenti potrebbe sembrare che basti pagare per poter inquinare.

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

**Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste**

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@mscnavi.it



www.lenavigroup.it

Occorre pensare a delle alternative: vorrei segnalare che l'utilizzo di biofuel – ed in particolare di biodiesel – di ultima generazione rappresenta una risposta immediata al tema della transizione energetica dello shipping. L'Italia ha una potenzialità produttiva interna estremamente rilevante, che va a sommarsi a quella che importanti industrie nazionali stanno costruendo in Paesi terzi.

Gli armatori sono pronti a sperimentare, nell'ottica della decarbonizzazione, tutte le tecnologie futuribili e ad usare i carburanti sostenibili che si profilano. Ma non sono gli unici attori: l'industria di terra deve fare la sua parte, sviluppando i tipi di combustibile e garantendone l'adeguata produzione. È quindi il Governo che deve attivare il dialogo tra i protagonisti di questa rivoluzione: l'industria energetica, aziende pubbliche e private, i distributori e depositari portuali, e gli armatori oltre agli attori pubblici dall'Agenzia delle Dogane alla nostra Amministrazione di bandiera in primis.

Occorre infine affinare l'impianto regolatorio sia in sede IMO riconoscendo al biofuel il suo ruolo come del resto ha già fatto l'amministrazione francese e ammettendo lo stesso al regime delle esenzioni dalle accise del pari degli altri carburanti marini. Se faremo tutti la nostra parte avremo scritto un nuovo ed epocale capitolo della storia marittima nazionale.

Rinnovo flotte



Abbiamo la risposta alla domanda sul perché gli armatori italiani non hanno ancora investito – se non in minima parte - nel rinnovo delle flotte approfittando della misura davvero straordinaria che ha stanziato ben 500 milioni di euro. Lo voglio dire chiaramente: gli armatori italiani sono pronti a fare la loro parte ma le regole dettate dalla Unione europea in materia di aiuti di stato alla transizione energetica hanno immaginato investimenti per tecnologie che non esistono o che – se esistono – prevedono l'uso di carburanti non ancora disponibili. I limiti temporali – fissati al 2026 – e territoriali per effettuare gli investimenti – per ora limitati alla sola Unione europea - hanno fatto il resto posto che per molte tipologie di navi la cantieristica europea non è più in grado di costruire alle condizioni di altri mercati.

Riforma portuale

Voglio infine, inquadrare anche il tema della riforma portuale. Secondo noi la legge attuale va bene, va rinforzato il ruolo della Conferenza dei presidenti delle AdSp! Abbiamo dei bravi presidenti, sosteniamoli e teniamoli uniti e coordinati. Non siamo favorevoli ad una riforma che porti ad un'autonomia differenziata dei vari scali italiani. Anzi, il sistema portuale dovrebbe essere visto come un unicum e affidato ad una governance unitaria e centralizzata. Questo anche per scongiurare scenari (peraltro già verificatisi) che portino all'adozione di scelte non armonizzate. Impensabile avere un sistema di regole in uno scalo e un altro in uno poco distante.



Turismo e crociere

Nella consapevolezza di quanto sia importante il turismo nell'economia del nostro Paese ed essendo certo, altresì, di come il trasporto verso le isole non sia solo la mobilità dei cittadini (che noi tuteliamo ovunque) ma il volano imprescindibile di uno dei pilastri del turismo nazionale e in molti casi l'unica industria possibile per le isole, occorre riscrivere le regole del sostegno dello Stato al comparto del turismo del mare distribuendo l'aiuto in modo olistico e proporzionale; ricordiamo la continuità territoriale, la regolarità, la frequenza e la sicurezza dei servizi che collegano le isole minori.

Altrettanto urgente è intervenire per trovare una soluzione definitiva, percorribile e sostenibile per la crocieristica a Venezia. Parliamo di un comparto che, dopo due anni difficilissimi a causa dell'emergenza pandemica, sta tornando a macinare numeri da record e rappresenta uno dei cardini del turismo nel nostro Paese: impensabile ipotizzare che una città come Venezia ne possa restare esclusa ancora a lungo. Le previsioni ci dicono che nel 2023 movimenteremo oltre 70 milioni di persone.

Piano del Mare

Ribadisco quanta fiducia e speranza riponiamo nella costituzione del Ministero del Mare e della Protezione civile e del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, cui siamo orgogliosi di aver dato il nostro contributo, continuo e strutturale grazie all'apprezzato metodo di lavoro impostato. Abbiamo l'obbligo di inquadrare entrambi come una grande opportunità per determinare le strategie di azione che sono da sempre o parcellizzate o – anche peggio – subordinate rispetto ad altri temi più visibili per la classe politica nazionale. Il CIPOM può essere visto quindi anche come camera di compensazione e coordinamento delle varie amministrazioni coinvolte su un determinato tema del trasporto marittimo. Il Piano del Mare deve essere secondo noi – come avviene in tutti i Paesi civilizzati – un documento centrale della programmazione politica e amministrativa nazionale. Sarà poi essenziale prevedere e attivare – come prevede la legge – un efficace check up per incentivare ed assicurare l'attuazione degli obiettivi – in difetto il Piano – ancorché nato sotto i migliori auspici – sarà presto dimenticato come i tanti precedenti.

Supporto allo shipping italiano

Ci appelliamo al ministro Fitto affinché i proventi dell'ETS spettanti all'Italia rimangano nel Paese e siano utilizzati – almeno in parte – per supportare le imprese italiane negli investimenti necessari per la transizione energetica nel trasporto marittimo. Tale regime andrà a generare un gettito importante – si stima in centinaia di milioni ogni anno – per gli anni a venire. Intercettare e reinvestire costituisce un imperativo per garantire un futuro ai servizi marittimi. Occorre tuttavia modificare gli orientamenti della Commissione Europea in materia di Aiuti di Stato (cosidette CEEAG) perché non è pensabile che, da una parte, si sia voluto abbattere sul trasporto marittimo una serie così significativa di regole per assecondare la transizione energetica per poi limitare in senso assoluto la capacità degli Stati membri di sostenere lo sforzo degli armatori al rinnovo delle flotte. Lo ha dimostrato il non soddisfacente risultato della misura straordinaria di aiuto che vale 500 milioni di euro che non siamo riusciti a spendere per l'intero proprio per i limiti imposti dalla Unione europea.

 **LOGWIN**
Your Logistics.

**Mastering the Logistics
Challenges of a Faster
Moving World**

Logwin Air + Ocean Italy S.r.l. - Caleppio di Settala - Milano
Tel. 02 2169-161 - E-mail: info.airandocean@logwin-logistics.com