

Assarmatori: “Sull’Industria del mare l’Ue ha fallito”

17 LUGLIO 2019 COMMENTS (0) DIARIO DI

BORDO, NAUTICA&POLITICA, NEWS, PRIMO PIANO



Politica marittima e Mediterraneo, ovvero i grandi fallimenti dell’Unione Europea. L’impietosa analisi del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, alla prima assemblea dell’Associazione (alternativa a Confitarma), e le durissime accuse di Gianluigi Aponte, fondatore e proprietario del Gruppo Msc, e di Giuseppe Bono, numero uno di Fincantieri

di **Antonio Risolo** | Che la politica marittima e più in generale del Mediterraneo fosse colpevolmente di infimo profilo da decenni, complici di comprovate indolenze e inettitudini di governi nazionali e istituzioni europee, non lo scopriamo oggi a conclusione dell’*Annual Meeting* di **Assarmatori**, l’associazione presieduta da **Stefano Messina** (nella foto). In ogni caso, dall’evento romano viene fuori un quadro desolante, se non drammatico, del nostro cluster marittimo. Con *j’accuse* che fanno già tremare la poltrona del futuro commissario Ue ai Trasporti. Che, molto probabilmente non sarà italiano.

Come aperitivo, **Messina** chiede un immediato cambio di rotta all’Europa, “ma anche la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla *Via della Seta* lanciata dalla Cina”. Poi, saltato l’antipasto, ecco il piatto forte, un *uppercut* terrificante: “La politica marittima e la politica per il Mediterraneo rappresentano il fallimento più grande di Bruxelles che non si è mai occupata in modo razionale dell’Industria del mare, nonostante nei port italiani transiti più dell’80% dell’interscambio commerciale”.

Fin troppo banale sostenere che le conseguenze di tale atteggiamento insolente sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio? **Assarmatori** – le cui compagnie associate controllano più di 450 navi – punta il dito contro i **finanziamenti Ue predominanti** alle compagnie che collegano porti del Mare del Nord e del Baltico con la cervellotica motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi Paesi comunitari, negando un analogo trattamento all’Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra Ue, nei confronti dei quali sarebbe

oggi più che mai indispensabile una politica di coesione.

Pollice verso anche sulla cosiddetta **Silk & Road Initiative**, ovvero la *Via della Seta* lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8mila miliardi di dollari. Se da un lato per **Assarmatori** rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani, dall'altro **Stefano Messina** alza ancora il tono della voce per dire che "L'Italia ha il dovere di imporre una *Via Italiana* a questo progetto".

Facciamola semplice: i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito. Capito signor **ministro stellato Toninelli**? Chi può dirlo. Il dubbio è forte.

Poi l'affondo: "La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi – ha aggiunto **Messina** – che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il governo nazionale sia le Istituzioni europee esercitino le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato, ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche". E propone, da subito, "un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture".

"Il governo – ha sottolineato il presidente di **Assarmatori** – tracci un'efficiente e armonizzata *Via Italiana* alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare".

Assarmatori, infine, lancia strali anche contro la cronica e incomprensibile sottovalutazione dell'importanza dei trasporti marittimi e dell'Industria del mare, un comparto che vale il **3% del Pil** italiano (dati Unioncamere). In termini di valore fa esattamente **45 miliardi di euro** e lavoro per oltre **880mila italiani**. Considerando poi l'effetto indotto sul resto dell'economia, il fatturato dell'industria del mare vola a **130 miliardi** di euro. Un paragone per capire la rilevanza dei numeri di cui stiamo parlando: l'automotive si ferma a 93 miliardi.

GLI INTERVENTI

Il *j'accuse* del patron del Gruppo Msc, **Gianluigi Aponte**, è da manuale per coraggio, schiettezza e competenza: "Non si è ancora capito che è la Cina ad avere bisogno di noi, non noi della Cina – ha detto il **Comandante** – La Cina non prenderà nessun sopravvento, non può farlo. Tra Usa e Cina noi dobbiamo fare blocco insieme con **Donald Trump**. Fino a quando non diventeremo una federazione, vera e forte, conteremo molto poco nel gioco mondiale".

Durissimo l'affondo di un pessimista **Giuseppe Bono**, amministratore delegato di **Fincantieri**, per il quale "ottenere la casella dell'Antitrust a Bruxelles sarebbe vitale per l'Italia". L'alternativa? "Meglio abolire del tutto quel ruolo". E la politica comunitaria? "Di stampo sovietico, con un'ingessatura economica molto dannosa". Basti pensare, ricorda **Giuseppe Bono**, che "da mesi siamo fermi sull'operazione **Stx** in attesa che l'Europa si pronunci...". Campa cavallo, l'asse **MM** (Merkel-Macron) funziona, eccome se funziona. Con Roma che sta a guardare impotente.

Messaggi e ultimatum ricevuti? Macché! Difficile immaginare che il *governo del no* e dell'allegra *decrescita felice* che da un anno blocca lo sviluppo del nostro Paese, riesca a gestire efficacemente quell'urgente cambio di rotta auspicato. Anzi, una vera e propria *emergenza industria del mare*, com'è stata definita. Nonostante le nuove promesse di **Danilo Toninelli**: "Metteremo altri 242 milioni per il trasporto ferroviario nei porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno".

Bye bye Genova, sei già nella *blacklist*... Altra gaffe del ministro?