

Trasporto marittimo, l'Italia reclama il commissario Ue

Richiesta all'assemblea nazionale di Assarmatori: «Finora l'Europa ha privilegiato i Paesi del Nord, ma nei nostri porti transita più dell'80% degli scambi commerciali»

Alessandro Guarducci

ROMA. La Cina, tra prospettive e timori, è stata la grande protagonista del meeting annuale di Assarmatori che si è svolto ieri mattina a Roma davanti a circa 600 persone. C'è chi, come l'ex presidente del consiglio Enrico Letta, prevede a breve termine una sorta «di G2 con Cina e Stati Uniti contrapposti», motivo per il quale si rende necessario fare sistema - con un forte richiamo all'Europa - perché «nessuno di noi basta da solo». C'è chi invece, come l'economista Giulio Sapelli, la definisce «una tigre di carta» e deplora il fatto che l'Italia e l'Europa «si arrendano a mani alzate». E di Cina ha parlato a lungo anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, chiedendo all'Europa la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla «Via della Seta». Ciò significa anche che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

«La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi - ha affermato Messina - che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il governo nazionale che le istituzioni europee esercitino dunque 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».

Assarmatori si è candidata quindi a promuovere da subito «un tavolo permanente politica-industria-shipping che

**La Cina al centro del dibattito:
«Interessati, ma non soggetti passivi»**

indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture». «C'è bisogno che il Governo - ha sottolineato il presidente Messina - 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».

Ma Assarmatori, l'associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia, ha chiesto con forza all'Unione Europea, una nuova politica marittima e una nuova politica per il Mediterraneo.

Secondo Stefano Messina, la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale.

Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Messina ha fatto un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar

del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce 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.

Per Assarmatori il cambio di rotta è un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450 navi e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Si è parlato anche di ambiente, con navi che utilizzino sempre più il gas naturale liquido come propulsore: il problema nel Mediterraneo è quello dell'approvvigionamento e qui Livorno potrebbe giocare un ruolo fondamentale con il rigassificatore Olt Offshore. Stesso discorso riguarda l'efficienza degli interporti e le connessioni ferroviarie: con il così detto «scavalco» il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce possono estendere in modo significativo le loro capacità operative. E il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, che ha chiuso l'assemblea, ha confermato che nel contratto di programma con Reti Ferroviarie Italiane è presente il collegamento nel porto di Livorno.

Sulla realizzazione delle opere infrastrutturali, oltre



che sul rinnovo delle flotte navali, ha insistito molto il vicepresidente di Assarmatori Achille Onorato. «A Piombino vogliamo creare il primo polo logistico automotive d'Europa - afferma il ceo di Moby spa - Sto parlando di una operazione da 200/300mila auto che altrimenti continueranno ad andare nei porti del Nord Europa». —



Il presidente di Assarmatori, Stefano Messina