

L'Europa ha perso la bussola pure sul trasporto marittimo

Al meeting Assarmatori il presidente Messina accusa: «Bruxelles non ha una politica per il Mediterraneo». Bono (Fincantieri): «Con le regole della Ue siamo la nuova Urss»

SANDRO IACOMETTI

■ La rotta, quando si tratta di navigazione, non è un dettaglio. Perderla significa restare in mare aperto, senza possibilità di salvezza. Non servono bussole o mappe. Ma decisioni. I percorsi vanno tracciati. E seguiti. Anche quando le correnti ti rallentano o le onde si fanno più alte. L'importante è avere sempre ben presente il punto di arrivo. Quello che la politica si ostina a non voler fissare, lasciando il trasporto marittimo italiano in balia dei flutti. Non che la cosa abbia spinto gli armatori a gettare la spugna, anzi. Pur senza aiuti e tra mille ostacoli gli imprenditori del mare alimentano un'economia che da sola vale il 3% del pil italiano, con un valore aggiunto diretto di almeno 45 miliardi e un giro di affari, grazie all'indotto, di 130 miliardi. Ben più di quanto fattura la filiera dell'au-

to. Con una differenza non da poco. Senza le navi, l'Italia si ferma. Più del 90% dei carichi in entrata e in uscita viaggia via mare, più dell'80% del fabbisogno di mobilità di persone e merci passa attraverso i porti. «Ma le cose che funzionano», ha denunciato ieri Stefano Messina, presidente di Assarmatori, nel corso del meeting annuale, «si danno per scontate, si sottovalutano».

Ed è così, occupandosi semplicemente di altro, che l'Italia e l'Europa hanno progressivamente abbandonato l'economia del mare. La prima ha dimenticato di realizzare le infrastrutture necessarie, di rafforzare il trasporto intermodale, di mettere in campo regole ed incentivi per sostenere il settore. La seconda, esattamente come succede per i migranti, continua a fingere di non vedere che l'Italia ha un ruolo centrale e strategico nel Mediterraneo, da dove si appresta a passare tutto ciò che nei prossimi anni arriverà dall'Oriente e dal Sud del Mondo. «La politica marittima della Ue negli ultimi anni», ha detto Messina, «è rappresentata dalla totale inesistenza di una politica marittima mediterranea». È anche per questo che, lo scorso anno, nell'alveo di Confrasperto e Concommercio, è nata Assarmatori.

Che non vuole essere la brutta copia di vecchie strutture associative, ma un soggetto politico, in grado di capovolgere le prospettive: non più interrogarsi su cosa la terra può fare per il mare, ma cosa il mare può fare per la terra. Energia, commercio, industria, turismo. Le potenzialità legate ad una crescita del trasporto marittimo sono enormi, così come enormi sono gli sforzi da mettere in campo per togliere le troppe secche che rallentano la navigazione.

Nel corso di una tavola rotonda animata da Nicola Porro esperti come Paolo Sapelli, Carlo Secchi ed Enrico Letta, manager e imprenditori come Fabrizio Palenzona, Giuseppe Bono e Achille Onorato hanno tentato di compilare una lista delle cose che non vanno e di quelle da fare. Elenco troppo lungo per poter essere snocciolato. Basti qui, come brutale sintesi, ricordare l'affondo dell'ad di Fincantieri, che ha proposto di abolire la direzione Ue per la concorrenza. «Le interpretazioni tecnico-giuridiche delle commissioni di Bruxelles», ha detto Bono, «sono molto lontane dalle necessità reali del sistema economico e in particolare dell'industria. Le regole che ci siamo dati, come

Europa, ci impediscono di competere sullo scenario internazionale. Siamo ingessati, siamo diventati la nuova Unione Sovietica».

La situazione è grave, ma l'ottimismo non manca. Per il presidente Messina, che rappresenta imprese con più di 450 navi e oltre 60mila addetti, l'obiettivo massimo sarebbe ottenere il commissario Ue ai Trasporti, ma per iniziare un po' di attenzione in più da parte delle istituzioni sarebbe già un passo avanti. Attenzione che deve passare dalla tutela dell'occupazione italiana a bordo, che Assarmatori pone tra le priorità, dalla protezione dei nostri interessi in sede europea e da una maggiore programmazione delle politiche marittime. Temi che saranno determinanti per definire e rafforzare il ruolo dell'Italia nell'ambito degli accordi internazionali, a partire da quelli con la Cina.

Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, che ha chiuso la manifestazione, ha ovviamente promesso tavoli, interventi e investimenti. Ma la sensazione è che la strategia del governo più che un faro puntato sull'obiettivo sia ancora quella di Orietta Berti. Finché la barca va, lasciala andare.



INTERMODALITÀ DIMENTICATA. Il presidente di Assarmatori Stefano Messina è stato molto critico anche sulle scelte dell'Italia *(us)*