

La rotta di Assarmatori

Prioritari l'estensione del Registro internazionale delle navi, difesa delle alleanze tra vettori marittimi e sgravi alle autostrade del mare non solo tra porti Ue

di Nicola Capuzzo



Da sinistra: Stefano Messina (Assarmatori),

Gianluigi Aponte (Msc), Achille Onorato (Moby) e Gaudenzio Bonaldo Gregori (Pillarstone)

Rilancio del lavoro marittimo e protezione degli interessi italiani in sede europea, maggiore coinvolgimento dell'Italia nelle politiche comunitarie dei trasporti, difesa delle alleanze tra grandi vettori marittimi e meno progetti per nuovi terminal portuali. Sono i pilastri del programma di lavoro di Assarmatori, la neonata (2018) associazione di categoria degli armatori aderente a Confcommercio e contrapposta alla confindustriale Confitarma. «Assarmatori non è un duplicato di vecchie strutture associative, ma un soggetto nuovo, originale, anche politico» ha subito sottolineato il presidente Stefano Messina in occasione del primo meeting annuale andato in scena a Roma, e rappresenta una flotta di oltre 450 navi operanti in Italia (molte delle quali battenti anche bandiera estera) che danno lavoro a oltre 60 mila addetti diretti. E in merito ai noti contrasti tra il gruppo Grimaldi e Costa Crociere da un lato, e Msc e Moby dall'altro, ha poi aggiunto che «Assarmatori non è neppure nata per ripicche o contrapposizioni personali: il vecchio modello delle associazioni imprenditoriali non è attuale nel mondo globalizzato». Messina ha poi proseguito dicendo che «i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione posto che ormai i container high cube sono la maggioranza nelle flotte delle compagnie e molte linee ferroviarie hanno tunnel non compatibili».

Un cenno è stato dedicato anche al maxi-progetto cinese della Nuova via della seta poiché «Assarmatori si candida a promuovere da subito un tavolo permanente politicaindustria- shipping che indichi le regole del gioco nel quadro dei trasporti e delle infrastrutture. C'è bisogno che il Governo tracci un approccio italiano alla Via della Seta». La nuova associazione datoriale degli armatori si è però concentrata sul tema del lavoro, il terreno forse di maggiore contrasto con Confitarma. «Quest'anno dovranno essere ridefinite le regole che sottendono al Registro

Internazionale delle navi per renderle compatibili con le indicazioni dell'Unione europea. Assarmatori è senz'altro favorevole all'estensione del regime, ma ritiene che occorrerà dare maggiore protezione alla salvaguardia della gente di mare».

Più in dettaglio, ha spiegato Messina, «abbiamo chiesto al Governo una nuova lettura dell'articolo 6 della Legge n. 30/98 sugli sgravi contributivi del personale che consenta ai marittimi italiani, o anche europei se realmente residenti nel nostro Paese, di poter avvantaggiarsi dell'esistente regime di decontribuzione anche quando lavorano su navi che battono bandiera europea e non solo italiana». La misura interesserebbe in particolare Msc Crociere le cui ultime navi battono bandiera maltese ma imbarcano già oggi molti italiani e ancora di più in futuro. Un altro passaggio chiave della relazione, anche questa molto importante in primis per le attività cargo di Msc, ha riguardato la Block Exemption Regulation, vale a dire l'esenzione garantita dalla Unione europea agli accordi tra i grandi operatori marittimi nel settore del trasporto dei contenitori rispetto alle regole, dettate dal Trattato Europeo, in materia di intese tra imprese. Chi si oppone (in particolare associazioni di spedizionieri e caricatori della merce) secondo Messina «tiene conto di interessi egoistici e corporativi, senza pensare al contesto controfattuale. Prima di sovvertire l'esistente dobbiamo davvero pensare e decidere per il meglio e non seguire politiche spesso influenzate da piccoli interessi locali che rischiano di indebolire la capacità delle nostre industrie di spedire merce in tutto il mondo senza ritardi e a noli ragionevoli».

Nella relazione di Assarmatori non poteva mancare un cenno alla progressiva integrazione verticale delle compagnie armatoriali che tendono a estendere l'attività a terra, nei terminal portuali fino alla gestione dei trasporti stradali e ferroviari. «A chi teme che ciò comporti pericoli per la concorrenza voglio dire forte e chiaro che l'integrazione verticale è un fattore mondiale di crescita del traffico e di efficienza dei modelli produttivi industriali. L'Italia non può fare eccezioni. Chi si oppone a questo modello lo fa per tutelare interessi particolari di alcune categorie professionali. Il mondo cambia, e il protezionismo fine a se stesso non paga» sono state le parole di Messina. «Gli investimenti, in Italia come nel mondo, li fa chi ha capacità economico-finanziarie e volumi che li giustificano». In materia infine di autostrade del mare e con riferimento specifico al cosiddetto Marebonus, Assarmatori chiede «un'attenzione assidua e costruttiva del Governo per imporre alla Ue una nuova lettura dei sostegni da rendere disponibili agli armatori nello schema Connecting Europe CEF 2021-2027 che tenga conto della vicinanza dell'Italia a Paesi terzi del Mediterraneo o più semplicemente che le distanze interne al Paese dalle linee marittime alternative alle strade sono tra le più lunghe e strategiche d'Europa». (riproduzione riservata)