

Altro che Ministero del Mare: “Il Governo ci ascolti”

Sisto (Confitarma): “Preoccupante politica di demaritimizzazione del Paese”. Messina (Assarmatori): “Forse siamo troppo educati, non urliamo”. Santi (Federagenti): “Diversi atti pensati male”



dal nostro inviato

Pietro Roth

Savona - E dire che neanche troppo tempo fa la proposta di istituire un Ministero del Mare, cioè un dicastero dedicato ad occuparsi a tutto tondo e specificatamente della blue economy, sembrava potesse trovare sponde interessate anche dalle parti di palazzo Chigi. Oggi, invece, la situazione appare diametralmente opposta e questo quadro della situazione è emerso con forza a Savona nel corso di uno dei tanti incontri organizzati al Palacrociera nell'ambito dell'Italian Cruise Day, in cui il cluster marittimo è tornato a rivendicare il suo ruolo nell'ambito del processo decisionale che porta a leggi e normative che impattano direttamente e spesso in modo dirompente nel settore.

“C’è stato un momento, all’inizio della pandemia – racconta Luca Sisto, direttore generale di Confitarma – in cui abbiamo assistito ad una situazione assurda: i passeggeri in Italia potevano imbarcarsi su navi

di operatori stranieri ma non su navi di operatori italiani, oppure potevano farla ma sottoponendosi a stringenti obblighi di quarantena. Questo giusto per rendere l'idea. La mia sensazione, anzi la mia preoccupazione, è quella di un rischio di andare incontro ad una politica di demaritimizzazione del Paese”.

Un rischio che si configura plasticamente anche nei ripetuti – e ben pochi utili – cambi di denominazione del dicastero di competenza, che con la sua ultima piroetta – Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – ha omaggiato Greta Thunberg ma si è dimenticato della navigazione e della logistica. Appunto, altro che Ministero del Mare. “Siamo arrivati al punto che l'armamento italiano trova ampia considerazione a livello internazionale – prosegue Sisto – Penso a Emanuele Grimaldi che sarà il prossimo presidente dell'International Chamber of Shipping, a Paolo d'Amico presidente di Intertanko, al fatto che siamo presenti in ECSA e Bimco. In Italia, invece, quando si decide di spingere sul cold ironing si prevedono 700 milioni a pioggia su 35 differenti porti. Ma qualcuno ha ascoltato gli armatori? Ci ha chiesto quali banchine è il caso di elettrificare, e per quali traffici, e quali no? Ancora: sono stati stanziati 500 milioni di euro per il rinnovo delle flotte, ma sono stati esclusi segmenti importanti, fra cui anche quello delle crociere. Mi domando quale sia la logica in tutto questo”.

Non si discosta di molto il parere di Stefano Messina, presidente di Assarmatori, che rivendica anch'egli un mancato ascolto istituzionale, “forse perché usiamo troppo fair play, siamo troppo educati, non urliamo – argomenta – Ormai il Ministero del Mare ce lo sogniamo davanti ad un Governo di cui condividiamo buona parte degli altri ma che innegabilmente punta su una centralizzazione delle decisioni. Eppure ci dovrebbe quantomeno ascoltare: le navi non arrivano nei porti per caso o per chiacchiere, ma perché noi armatori ci mettiamo i soldi”.

Sulla stessa lunghezza d'onda è anche Alessandro Santi, presidente di Federagenti, che cita due esempi concreti: “Il primo è quello del Green Pass – dice il numero uno degli agenti marittimi – Non entro nel merito del provvedimento, ma se ci fosse stata una concertazione fra le varie parti coinvolte avremmo potuto disinnescare per tempo eventuali problematiche, che poi invece sono emerse in tutta la loro dirompenza. Eppoi noi a Venezia ci siamo visti bloccare il porto per decreto...”.

Nel corso del suo intervento, parlando in modo specifico del comparto crocieristico, Messina ha poi spiegato che “il contributo della crocieristica all'occupazione è già importante, ma potrà ulteriormente crescere se sapremo cogliere al meglio le opportunità che derivano dall'allargamento alle navi battenti bandiera UE dei benefici a favore dell'occupazione marittima”.