

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Messina (Assarmatori): “Quello che serve all’Italia per ripartire con il Pnrr”

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 21st, 2021

*Contributo a firma di Stefano Messina **

** presidente AssArmatori*

Questo e altri contenuti sono pubblicati all’interno de **nuovo inserto speciale “I numeri dei porti italiani – Edizione 2021” [in formato Pdf](#)**

Per una volta, nell’analisi del difficile anno che si presenta davanti al mondo dello Shipping italiano, vorrei invertire il ragionamento e partire dai punti di forza e non da quelli di debolezza del sistema. L’Italia ha, infatti, quattro risorse di grande rilievo su cui dobbiamo lavorare tutti, noi imprenditori e lo Stato:

- 1) La posizione geografica è in grado di intercettare nel mediterraneo i traffici, in grande incremento, nell’asse Asia/Europa. Per quanto riguarda, invece, i traffici interni al mediterraneo, la piattaforma logistica del Paese ha una posizione che non ha pari rispetto a qualsiasi altro network nazionale. Il sistema portuale e logistico deve quindi pensare in grande, costruendo il suo sviluppo con progetti mirati e non a pioggia.
- 2) L’Italia è il più grande mercato crocieristico d’Europa e uno dei più grandi del mondo. Lo sviluppo degli itinerari nei porti maggiori e minori è destinato a dare grande impulso al settore turistico del Paese. Poche industrie rendono – nel senso di ritorno sul territorio – come una nave da crociera.
- 3) La flotta di traghetti italiana è la più grande del mondo. Per dimensione, occupati, numero delle linee servite, passeggeri e merci, l’Italia è il mercato più grande dell’Unione europea.
- 4) La gente di mare italiana, specialmente nei settori specializzati, Oil & Gas e crociere in testa, è tra le più ricercate dai grandi employer internazionali siano essi imprese di navigazione, colossi dell’energia o grandi società di manning capaci di assumere e gestire decine di migliaia di marittimi in tutto il mondo.

Sono quattro aspetti da tenere bene a mente proprio per questo è in primo luogo l’anno in cui verrà finalmente innovato il regime di sostegno dello Stato al settore dei trasporti e al lavoro marittimo, rendendolo non solo compatibile con le regole da Unione Europea ma anche adeguandolo alle reali necessità del mercato nell’ottica di poter ampliare le occasioni di lavoro dei nostri marittimi da sempre limitati al numero degli armatori stabiliti in Italia, da tempo in calo, e al numero delle navi

registerate sotto la bandiera italiana, anch'esse soggette a rapida decrescita. E su questi aspetti vorremo confrontarci con il Governo e il Parlamento, affinché si arrivi anche in questo ambito, a sostenere quelle imprese che sono realmente radicate al territorio e sono strategiche per il lavoro e gli interessi economici nazionali.

In secondo luogo il 2021 sarà l'anno in cui l'industria dello shipping potrebbe vivere una svolta epocale, grazie al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, a condizione che questo venga utilizzato anche per assecondare la transizione energetica delle flotte dei traghetti che mantengono servizi regolari nel paese.

Oggi le imprese marittime italiane stanno affrontando una crisi senza precedenti che è destinata a lasciare un segno indelebile non solo nei bilanci delle aziende ma anche nelle prospettive di crescita della società. Ecco perché lo scorso anno salutammo con entusiasmo lo stanziamento all'interno del Pnrr di due miliardi di euro per il sostegno al rinnovo delle flotte dei traghetti per le rotte interne, per poi protestare con convinzione per la decisione successiva del Governo di cancellare quell'investimento dal Pnrr definitivo, lasciando solo un'insufficiente fondo di 500 milioni per gli investimenti delle Regioni sul Tpl. Ci conforta oggi constatare che il nostro grido di allarme sia stato accolto all'unanimità dalle Commissioni competenti in materia di trasporti sia della Camera sia del Senato, che hanno nei giorni scorsi richiesto anche loro con forza il reinserimento nel Pnrr delle misure a favore del rinnovo delle flotte.

Serve anche una pianificazione strategica e intelligente degli investimenti portuali che sia basata sulle analisi dei flussi di traffico e delle specificità dei singoli compatti, in modo da evitare la duplicazione dell'offerta che può sconvolgere contesti già avviati, magari cannibalizzando i traffici dei porti vicini. Quel che occorre, insomma, è che la regia sia affidata a una cabina nazionale, come del resto già prevede la legge. Direi, inoltre, che è necessario uno sforzo di razionalizzazione ed efficientamento, che passa anche da un processo d'integrazione verticale dei liner nei vari settori: container, crociere e traghetti. L'integrazione verticale non strozza il mercato, anzi, serve a consolidare i flussi e favorisce la crescita e la diffusione dell'intermodalità nave-terminal-ferrovia e delle Autostrade del Mare.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 21st, 2021 at 10:00 am and is filed under [Economia](#), [Interviste](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.