

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il cluster marittimo ‘si ricompatta’: tutti contro il ministro Giovannini

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 14th, 2021

Le associazioni e federazioni rappresentative del cluster marittimo-portuale italiano, tradizionalmente frammentate e divise a difesa di interessi di parte, su una cosa si trovano d'accordo in questo momento: l'insoddisfazione verso l'attuale Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini.

È questa la notizia emersa dalla sessione del VIII Forum Shipping & Intermodal Transport durante la quale sono intervenuti i rappresentanti di Federagenti, Confitarma, Assarmatori, Federlogistica, Anma e Cnel Confetra. Il ministro dei trasporti, impegnato a Roma in un Consiglio dei Ministri, aveva confermato la sua partecipazione in presenza all'appuntamento ma alla fine non ha nemmeno rimediato con un collegamento video. I partecipanti al Forum non hanno dunque avuto remore a esporre tutto il proprio malcontento mostrando almeno su questo una certa compattezza.

L'intervento mediaticamente più efficace è stato quello di **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica, che ha dichiarato: “Con l'abbinata Pnrr e pandemia si rischia di prendere una piega molto pericolosa, un'ubriacata d'impostazione che rischia di far perdere la bussola in un Paese che già non aveva pianificazione portuale. Questo è un governo con due ministri dell'ambiente e nessun ministro dei trasporti”. A queste parole ha fatto seguito un'autocritica e un appello: “L'intero settore avrebbe bisogno di una guida solida, pragmatica, che conduca il percorso di trasformazione. Questo manca. Auto-costituiamo un comitato tecnico-scientifico dei trasporti e della logistica che oggi non c'è. Dobbiamo fare uno sforzo per individuare le cose che ci uniscono rispetto a quelle che ci dividono”. Un appello simile e un invito alla coesione era arrivato anche dall'ultima assemblea di Federagenti quando il presidente Santi aveva invocato la nascita di un ‘gabinetto dei trasporti’, vale a dire “una grande alleanza del mondo imprenditoriale che insiste sul cluster marittimo” perché “senza misure di cambiamento radicale anche i progetti del Recovery Plan non potranno produrre nulla di concreto”.

Ha concordato su quest'ultimo punto anche **Nereo Marcucci**, consigliere con delega alla logistica in ambito Cnel Confetra, secondo il quale “ci sono preoccupazioni pesantissime sulla capacità sia del pubblico che del privato di utilizzare le risorse e monitorare gli effetti finali dei progetti realizzati nell'ambito del Pnrr”. L'obiettivo generale sarà quello riuscire a “schiodarsi dai 500 milioni di tonnellate che facevano i porti italiani nel 2010 e che sono stati fatti anche nel 2019”.

Marcucci, che non ha espresso giudizi sull'operato del ministro Giovannini, nell'occasione è tornato anche a parlare dei Consortia Block Exemption Regulations e delle altre agevolazioni alle società armatoriali (Tonnage Tax) da limitare: "Dal 2023 basta con la possibilità di ripercuotere sulle attività ancillari la Tonnage Tax e si ridiscute anche la Cber. Poi ha aggiunto: "Mi batto per un riequilibrio delle forze in campo. Tutti i benefici non possono essere esportati nelle attività ancillari al trasporto marittimo: la concorrenza dev'essere *fair*, cosa che oggi non è".

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha difeso il lavoro delle società armatoriali e auspicato anche da parte degli spedizionieri investimenti per fare integrazioni verticali, crescere e contribuire a far movimentare in Italia un volume maggiore rispetto a quei 10 milioni di Teu che da molti anni ormai transitano sulle banchine del nostro Paese. Il tema principale secondo Messina in questo momento però è un altro: "Bisogna fare in modo che la merce venga venduta meno dalle aziende italiane con resa Ex works e che almeno si opti per l'opzione Fob. Serve – ha aggiunto – lavorare in termini sistematici per far sì che l'esportatore non abbia paura a gestire la logistica, che l'industria italiana sfrutti la logistica come valore per l'import/export della merce".

I due interventi di Messina (Assarmatori) e **Mario Mattioli** (Confitarma) si sono lievemente sovrapposti sul tema delle risorse previste dal fondo complementare al Pnrr destinate al rinnovo del naviglio. Per Assarmatori è corretto che "i soggetti beneficiari siano i traghetti passeggeri impiegati prevalentemente nel cabotaggio nazionale perché così si sostiene "il trasporto marittimo che frequenta i porti italiani". Secondo il numero di Confitarma, invece, è ingiusto che rimangano escluse le navi da crociera e i ro-pax attivi su rotte internazionali: "In questo modo paradossalmente stiamo creando uno svantaggio competitivo a chi è italiano, ha sede in Italia, genera occupazione italiana, ecc. Questi soggetti si troveranno infatti a competere con operatori esteri che sono sostenuti su alcuni investimenti destinati a ridurre l'impatto ambientale".

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, December 14th, 2021 at 3:38 pm and is filed under **Politica&Associazioni**

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