

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“I fronti aperti: geopolitico, ambientale e il mondo del lavoro”

Nicola Capuzzo · Sunday, December 29th, 2024

Questo contenuto fa parte dei contributi pubblicati all'interno dell'inserto speciale

“Un anno di SHIPPING in ITALY” – Edizione 2024

*Contributo a cura di Stefano Messina **

** presidente Assarmatori*

Il 2024 è stato un anno particolarmente intenso, sotto tutti i punti di vista, per il trasporto marittimo e l'industria che si sviluppa intorno e grazie a questo comparto. I fronti aperti, su cui abbiamo lavorato insieme al Governo, alle Istituzioni nazionali ed europee, alle parti sociali e all'intero cluster marittimo e portuale nazionale sono tanti: su tutti, quello geopolitico, quello ambientale e quello afferente al mondo del lavoro.

Le forti tensioni internazionali, ormai sfociate da tempo in conflitti in Medio Oriente così come in Ucraina, hanno avuto ripercussioni notevolissime sul trasporto marittimo, in particolare quello che ci riguarda più da vicino, quello del Mediterraneo. Non voglio dilungarmi sulle nuove rotte delle linee intercontinentali o sullo spostamento dei traffici verso la parte occidentale del “Mare Nostrum”. Tematiche già ampiamente dibattute: si tratta di questioni di nuova geopolitica che possiamo solo osservare, sperando che la ragione, un'autorevole politica e il diritto internazionale prevalgano sulle tensioni e sulle guerre, in primis per interrompere le sofferenze inferte alle popolazioni coinvolte in questi conflitti. Voglio tuttavia evidenziare come ancora una volta il trasporto marittimo si sia dimostrato un asset fondamentale per un Paese come l'Italia. Durante la pandemia gli approvvigionamenti non sono mai venuti meno, proprio perché l'intera catena logistica si è riorganizzata in poco tempo e per l'encomiabile lavoro portato avanti dai nostri marittimi, spina dorsale, troppo spesso questo ce lo dimentichiamo, di un Paese che importa materie prima ed esporta prodotti finiti come è il nostro. Poi il conflitto russo-ucraino, quello in Medio Oriente e a seguire, come detto, gli attacchi degli Houthi: credo che nessun cittadino si sia accorto dei problemi registrati dal nostro comparto, proprio perché grazie alle nostre competenze e alla flessibilità di quella che è equiparabile a una vera e propria infrastruttura, il flusso delle merci

è stato garantito con efficienza e regolarità.

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, il 2024 ha visto l'entrata in vigore dell'ETS, norma e conseguenze ancora da valutare a fondo. Quello che è certo è che la Commissione europea dovrà rivedere alcuni punti di questa normativa per evitare fenomeni di carbon leakage, che si tradurrebbero quindi in un vantaggio competitivo per i porti del Nord Africa. Ma per verificare tutto questo non possiamo basarci su quanto sta accadendo in questi mesi, proprio perché il quadro della situazione è falsato da un contesto geopolitico straordinario. Ancora, credo non sia un errore definire l'ETS come una 'tassa di scopo'. E allora i fondi generati da questo sistema che saranno assegnati all'Italia dovranno essere spesi secondo tre capitoli previsti proprio dalla Direttiva originaria: rinnovo delle flotte e degli impianti portuali, sostegno all'intermodalità marittima e quindi alle Autostrade del Mare in cui gli armatori italiani sono leader in Europa e nel mondo, supporto all'utilizzo dei carburanti alternativi. Solo così traguarderemo una concreta sostenibilità ambientale.

Infine, il mondo del lavoro. Nei primi mesi del 2024 abbiamo rinnovato il CCNL dell'industria armatoriale: una trattativa lunga e che ha visto momenti di contrapposizione, come del resto è fisiologico per raggiungere un accordo di questa importanza. Ma abbiamo apprezzato lo spirito di forte responsabilità e di collaborazione, che da sempre ha caratterizzato il rapporto tra le parti presenti al tavolo, unite dal comune obiettivo di sviluppo della competitività del nostro strategico settore dell'economia e il continuo miglioramento delle condizioni di lavoro dei marittimi, con novità sostanziali anche in tema di welfare e assistenza sanitaria. Inoltre, in questi mesi la nostra Associazione ha dato vita a diversi Career Day in tutta Italia, per facilitare l'incontro fra domanda e offerta di lavoro e quindi superare la carenza di personale marittimo e tutelare la tradizione marinaresca del nostro Paese: l'ampia partecipazione di migliaia e migliaia di persone, giovani e meno giovani, è stata un segnale confortante e incoraggiante.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

5 ITALIAN PORTS ASSOCIATION ASSOPORTI

SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

5 ITALIAN PORTS ASSOCIATION ASSOPORTI

PDF interattivo

UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

NICOLA CAPUZZO DIRETTORE RESPONSABILE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

This entry was posted on Sunday, December 29th, 2024 at 10:15 am 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.

