

Svolta green, 500 milioni per gli aliscafi e i traghetti

IL FOCUS

Antonino Pane

Cinquecento milioni per rinnovare e rendere ambientalmente compatibili le navi e gli aliscafi del corto raggio, quelli, i più numerosi, che effettuano i collegamenti nel Golfo di Napoli. Innovazione, tecnologie, grande attenzione all'ambiente. Si punta con decisione agli impianti di depurazione degli scarichi, gli scrubber, ma soprattutto sui carburanti alternativi, quelli che dovranno alimentare le batterie al servizio dei propulsori elettrici.

La prospettiva più immediata e concreta è quella di eliminare definitivamente, ad esempio, quei fumi neri che ammorzano i porti e tante preoccupazioni arrecano quando le banchine sono a ridosso delle abitazioni come nel caso di Napoli. Da questo punto di vista, dunque, le linee dettate dall'Europa, proprio sul mare, possono avere risultati che vanno al di là delle attese. È non è un caso, quindi, che Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha posto al centro dell'assemblea annuale dell'organizzazione la grande attenzione del governo per il trasporto marittimo. «Nel recovery fund il settore dello shipping - ha detto Messina - ha avuto una grande attenzione dal governo che ha riconosciuto il trasporto marittimo come settore strategico per l'economia del Paese. Una scelta frutto della grande tenacia che hanno avuto gli armatori: non si sono fermati neanche nei momenti difficili».

E non a caso, quindi, il motto scelto per questa assemblea annuale fa diretto riferimento alla capacità del settore di non fermarsi per garantire il trasporto di persone e merci mai anche nei momenti più difficili. «Il mare non si ferma neanche davanti al Covid: il trasporto marittimo in prima linea per far ripartire il Paese», questo il filo conduttore che Stefano Messina ha ripetuto con determinazione.

E giù a snocciolare le cifre. Ai 500 milioni per il corto raggio si sommano 1,5 miliardi di euro per il lungo raggio, i collegamenti che assicurano la continuità territoriale con le isole maggiori. E, ancora, un miliardo per l'elettrificazione delle banchine nei porti, 3 miliardi per lo sviluppo della mobilità a idrogeno. Lo sviluppo dei combustibili alternativi e, soprattutto, puliti, è una necessità assoluta. Abbattuta la barriera del gas naturale liquefatto, bisogna andare oltre. E le prospettive dell'idrogeno è quella che sembra più a portata di mano.

Tutti investimenti, dunque, che mirano a rendere i porti più sicuri dal punto di vista ambientale. «Questi numeri per il nostro settore - ha aggiunto Messina - danno il senso di una vera e propria virata nella politica marittima italiana, con il riconoscimento a questo settore di una valenza di infrastruttura strategica pari alla rete autostradale e ferroviaria del Paese. Stanziamenti degni di un vero e proprio Piano Marshall per la flotta e per l'ampliamento del regime del Registro Internazionale che rappresentano, quindi, la grande, doppia, occasione per lo sviluppo del settore (il solo traffico crocieristico impatta per 13 miliardi sull'economia italiana generando 120.000 posti di lavoro) e quindi l'innescò di un effetto moltiplicatore sull'economia del Paese». Che, in definitiva, è quello che chiede l'Europa e che sono alla base dell'analisi dei contenuti del Piano Next Generation Eu (risorse destinate all'Italia per 209 miliardi di euro) e del piano nazionale di ripresa e resilienza

(Pnrr) del governo italiano, che parte una vera e propria sfida per il mare. Messina cita lo studio affidato a Nomisma per evidenziare come ogni euro investito nel settore del trasporto marittimo ne genera altri tre nell'economia nazionale, così come un posto di lavoro creato nello shipping ne attiva circa quattro nelle aree contigue al settore. «Motivazioni queste più che valide ha sottolineato il presidente di Assarmatori - per ottemperare alle indicazioni dell'Unione Europea che, nell'approvare il regime di aiuti del cosiddetto Registro Internazionale Marittimo, ha chiesto all'Italia di estenderne i benefici anche ai marittimi arruolati da imprese europee e imbarcati su navi battenti bandiere dell'Unione». Dalle cifre occupazionali risulta abbastanza evidente, infatti, che l'unica possibilità di crescita dell'occupazione marittima italiana, come chiede la Ue, è legata alla possibilità di lavorare sulle navi armate dalle imprese europee e battenti bandiere dell'Unione».

I COLLEGAMENTI

L'assemblea di Assarmatori continuerà giovedì prossimo (le difficoltà tecniche dei collegamenti in streaming hanno consigliato un rinvio) con una tavola rotonda su presente e futuro del trasporto marittimo «dalla resilienza alla ripartenza, uscire dall'emergenza Covid ancora più forti ed efficienti». Alla tavola rotonda, che sarà conclusa dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, interverranno oltre a Stefano Messina, Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociere; Fabrizio Palenzona, presidente Confrasperto; Nunzio Tartaglia, presidente della divisione imprese della Cassa depositi e prestiti; l'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, capo di stato maggiore della Marina militare; l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante del corpo delle Capitanerie di Porto; Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria e Massimiliano Fedriga, presidente della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA FONTE IL MATTINO SABATO 21 NOVEMBRE 2020