



IL MONDO DEL MARE E DEGLI ARMATORI

STEFANO MESSINA

Fra i tanti 'mestieri' che da sempre si svolgono a diretto contatto con l'acqua in generale e con il mare in particolare, quello dell'armatore continua a evocare un fascino speciale, immutato nei secoli. Dovuto certamente alla complessità del settore e alla sua dimensione a volte quasi mitologica, ma soprattutto alla relazione simbiotica con il mare che porta alla mente, per l'appunto, il 'mistero'. Raccontare quel 'mestiere' oggi, da parte di chi da generazioni ne testimonia la continuità, significa anche prendere atto delle grandi trasformazioni tecnologiche che lo hanno interessato, spesso a tutela delle risorse marine e dei consumatori, in un quadro di innovazione nel rispetto della tradizione.



Sì, come ciascuno sa, acqua e meditazione sono sposate per sempre», scrive Herman Melville nelle prime pagine di *Moby Dick*, chiedendosi poi «perché gli antichi Persiani tenevano il mare per sacro? Perché i Greci gli fissarono un dio a parte, e fratello di Giove? Certamente tutto ciò non è senza significato».

Chiedere a un armatore del suo rapporto con l'acqua è come chiedergli del rapporto con la vita. Ma, anche se è meno evidente, noi tutti, e non solo gli armatori, viviamo del mare. Moltissimi beni che ci circondano senza il mare non sarebbero qui: il 90% del ciclo della produzione industriale dipende infatti dal trasporto marittimo, dall'approvvigionamento delle materie prime e dell'energia, fino all'import-export dei prodotti finiti.



Nella nostra famiglia siamo armatori da oltre un secolo, ampliando gradatamente la nostra impresa dai piccoli battelli che trasportavano al nord il vino siciliano da taglio nella metà dell'Ottocento, alla svolta impressa da mio nonno Ignazio negli anni Venti inaugurando una regolare linea commerciale con la Quarta sponda libica, per giungere al consolidamento nel mercato internazionale, che si deve a mio padre e ai suoi fratelli, pionieri delle rotte nel Golfo Persico e in tutta l'Africa, per giungere infine all'attuale generazione alla guida del gruppo, quella mia e dei miei cugini. Il mare è dunque nelle nostre radici e nel nostro destino. Chi ha il mare nel cuore ha orizzonti molto vasti e vede nelle Colonne d'Ercole non un limite, bensì una sfida. Un armatore pensa il mondo in una dimensione globale, perché il mare chiede solo di essere navigato e lo sviluppo di una civiltà segue sempre quello dei suoi commerci. Conoscere il mondo significa conoscere gli altri, le culture, le lingue, i conflitti, le opportunità. Perché, ricordando Alexander Pope, «il mare unisce i Paesi che separa».

Andare per mare è il mestiere più bello del mondo, ma non certo il più facile e impone un rinnovamento continuo, culturale, imprenditoriale e tecnologico. Aspetti, tutti, fondamentali per la mia formazione di armatore e di imprenditore italiano. La globalizzazione, infatti, ha rappresentato una sfida complessa per tutti noi, ma anche una grande opportunità e, del resto, è stata proprio la crescita del commercio internazionale a conferire al nostro Paese un ruolo sempre più centrale sia quale porto di accesso all'Europa sia quale importante cerniera logistica nel Mediterraneo, un mare che rappresenta il bacino d'ingresso per l'Africa e il Medio Oriente e la costa meridionale dell'Europa.

Uno scenario che fino all'ultima e drammatica crisi dovuta al Covid-19 smentiva nei fatti la falsa notizia che l'Italia – seconda potenza manifatturiera d'Europa e ottavo Paese esportatore al mondo – fosse destinata a una progressiva marginalizzazione. Drammatico sbocco che ora tutti insieme dovremmo sforzarci di evitare. Un'informazione manipolata che fa il paio con l'altra che ogni tanto si sente evocare: quella della marginalità del sistema armatoriale e portuale nazionale. L'armamento italiano è molto di più di un'antica tradizione marinara da onorare: esso è un grande patrimonio costituito da una enorme flotta composta da tante compagnie di navigazione che prestano servizi altamente diversificati (dalle crociere al trasporto di contenitori, dai servizi di traghetto a quelli di trasporto pubblico locale, senza dimenticare i trasporti di rinfuse), aziende che operano globalmente per transitare, da ogni angolo della terra, merci, passeggeri e turisti nel Paese. Le nostre aziende assicurano al sistema industriale e a tutto il mondo produttivo i servizi necessari all'importazione delle materie prime e dei semilavorati e all'esportazione dei nostri prodotti. La fabbrica Italia, infatti, ha bisogno di materie prime, come ha bisogno di esportare i prodotti finiti, il nostro *made in Italy*, in tutti gli angoli della Terra.

Inoltre, l'Italia ha la seconda più grande comunità insulare del continente, dopo il Regno Unito, e deve assicurare la continuità territoriale a una popolazione che deve poter godere della stessa libertà di movimento di coloro che vivono sulla terraferma. Le nostre imprese sono protagoniste di questo mercato coprendo oltre l'80% del fabbisogno di mobilità di persone e merci. E qui, purtroppo, non posso astenermi da una serie di preoccupanti considerazioni sulla situazione venutasi a creare con la crisi imposta dalle restrizioni post Covid. Non posso esimermi perché in ballo non vi è solo il destino delle imprese armatoriali, ma anche il mantenimento di migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il rischio di perderli è altissimo e forse la gravità della situazione non è stata compresa a fondo, visto che dopo oltre due mesi di confinamento, a Fase 2 ormai avviata (mentre scriviamo) nessuna vera misura di sostegno all'armamento è stata ancora varata, se si esclude la sospensione per pochi mesi della tassa d'ancoraggio e poco altro, praticamente una goccia d'acqua in un mare tempestoso. E questo, nonostante tutte le rassicurazioni assunte in più di un'occasione da esponenti dell'Esecutivo. Il comparto marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è stato messo in ginocchio dalle conseguenze della pandemia.

Il settore crocieristico che, secondo le previsioni di fine 2019 quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è stata ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100.000 i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma per due mesi non hanno potuto nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo per un inspiegabile divieto imposto con i decreti emergenziali. Ora almeno questa restrizione è stata rimossa.

Non va meglio al cabotaggio nazionale: i traghetti per il collegamento tra la terraferma e le isole maggiori e minori nonché le navi impegnate sulle Autostrade del Mare continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la prosecuzione di attività economiche e industriali vitali, ma gli ingenti costi di questi servizi essenziali non vengono minimamente compensati dai ricavi, mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del confinamento, per poter garantire il distanziamento fisico che, giustamente, dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per la cui attuazione le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i Protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie risulta che, mentre i ricavi caleranno probabilmente della metà, i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende *capital and labour intensive*, l'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta al



momento solo un'illusione. Quanto al traffico internazionale di *container* e rinfuse, le navi continuano a essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Ne è derivato un calo dell'attività nei porti italiani che supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro.

Eppure noi armatori non ci siamo mai fermati, abbiamo continuato a tenere duro e ad andare avanti, come abbiamo sempre fatto. Perché la storia dell'armamento nazionale è una raccolta di impegno e di innovazione. È la storia anche della mia azienda: quando ero ragazzo, negli anni Ottanta, la Ignazio Messina & C. ha utilizzato per prima i sistemi Ro-Ro e i ponti mobili nel nostro terminal genovese, con una parentesi a La Spezia tra il 1977 e il 1996 per il traffico container e Ro-Ro, ma se salivo su un'altra nave trovavo ancora i motoristi sporchi di grasso che lavoravano in canottiera con le chiavi inglesi. Oggi chi si imbarca trova ambienti asettici, procedure computerizzate, personale in camice. Andiamo verso navi gestite con l'ausilio dell'intelligenza artificiale, collegate per via telematica e satellitare con centrali logistiche che potranno ottimizzare il viaggio e la velocità di crociera per giungere in porto esattamente nel momento in cui tutto sarà pronto per scaricare la merce e farla partire per la destinazione finale.

Proprio prima che si abbattesse sul mondo la pandemia Covid-19, con i disastri che ha comportato, come Assarmatori avevamo avviato un confronto con un'importante azienda finlandese specializzata nella fabbricazione di sistemi di propulsione e generazione d'energia per uso marino, per sperimentare insieme ad alcune Autorità Portuali procedure *Just in time arrival*. E questa è solo una delle tante innovazioni che stiamo studiando per rendere sempre più efficiente e sostenibile la catena logistica di cui noi armatori siamo l'elemento chiave. Da anni l'intero comparto marittimo ha accettato la sfida ecologica, cercando soluzioni che leghino insieme i tre pilastri fondamentali su cui poggia il concetto di sostenibilità: l'aspetto *economico, sociale e ambientale*.

Facciamo parte di un mondo, quello dello *shipping*, che è tra i più regolamentati e vigilati. L'organismo internazionale che a più alto livello si occupa di queste problematiche è l'*International Maritime Organization* (Imo), l'agenzia delle Nazioni Unite che affronta le tematiche del marittimo in tutti i suoi aspetti¹.

1. Le tre convenzioni chiave su cui poggia la politica dell'Imo sono: l'*International Convention for the Safety of Life at Sea* (Solas) che si occupa della sicurezza e della salvaguardia della vita umana in mare; l'*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (Marpol), relativa alla prevenzione dell'inquinamento marino e dell'aria da parte delle navi; l'*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (Stcw), che tratta gli standard di addestramento e le abilitazioni del personale imbarcato a bordo delle navi.

Anche l'Unione Europea, negli ambiti di competenza, emana delle normative che regolano il settore dal punto di vista ambientale, a cui devono adeguarsi le navi battenti bandiera di uno degli Stati membri, così come in parte devono conformarsi le navi di Paesi terzi che toccano i porti comunitari o che navigano nelle acque comunitarie.

Esistono, infine, norme adottate dagli Stati nazionali e anche da autorità marittime locali. E spesso tra i vari livelli normativi si verificano incongruenze e disallineamenti che comportano, per un settore che è per sua natura e in buona misura internazionale e globale, difficoltà e diseconomie che andrebbero più attentamente considerate dai vari soggetti regolatori. Ma, in generale, lo sforzo verso il *green shipping* vede il mondo armatoriale e le associazioni di riferimento fra i sostenitori più convinti, tanto che la riduzione delle emissioni nocive, in particolare di ossidi di zolfo, di ossidi di azoto e di particolati, è un obiettivo da tempo perseguito dallo shipping internazionale. Senza tralasciare l'obbligo di essere sottoposti ai controlli dei Registri Navali di Classifica (Rina, in Italia).

In termini globali, ossia al di fuori delle aree Emission Control Area (Eca), il massimo tenore di zolfo ammesso nei combustibili navali è passato dal 4,5% al 3,5% nel 2012 e, a far data dal 1° gennaio 2020, allo 0,5%, il che significa che è stato ridotto di ben sette volte in un unico passaggio. Nello stesso tempo, anche se con cadenze diverse, nelle aree Eca il massimo tenore di zolfo è passato dall'1,5% all'1% nella metà del 2010, per poi scendere allo 0,1% nel 2105.

Ma il mondo dello shipping è anche impegnato nello sforzo di ridurre al massimo l'emissione di anidride carbonica nell'atmosfera, in modo da rallentare, se non contrastare, i cambiamenti climatici. Non a caso, allo scopo di avviare una progressiva riduzione delle emissioni di CO₂, nel 2011 il *Marine Environment Protection Committee* dell'Imo ha adottato un pacchetto di misure tecniche per le nuove navi e di misure operative per tutte le navi, che si concretizza in due principali procedimenti:

- l'*Energy Efficiency Design Index* (Eedi), che richiede alle navi di nuova costruzione di conformarsi a dei livelli minimi obbligatori di efficienza energetica, con standard che attraverso fasi successive sono programmati per essere sempre più stringenti;
- lo *Ship Energy Efficiency Plan* (Seemp), che istituisce un meccanismo attraverso cui gli armatori sono spinti a migliorare l'efficienza energetica delle navi – sia nuove che già in uso – utilizzando varie misure operative che possono andare dal *weather routing* al miglioramento dell'assetto e del pescaggio, dall'ottimizzazione della velocità all'arrivo puntuale nei porti, e altro ancora.



Le istituzioni mondiali e sovranazionali stanno agendo in maniera decisa per l'ambiente, e trovano il sostegno attivo degli armatori. Decisamente più lento è un aspetto invece per noi centrale, ovvero quello della sicurezza delle rotte, messe in pericolo in vaste zone dell'Asia, dell'Africa e anche dell'America Latina da un nemico antico, ma ancora presente: i pirati. Questo fenomeno, recrudescente, ha modificato nel corso degli ultimi anni la propria struttura e distribuzione geografica. Nel recente passato gli attacchi avvenivano soprattutto a largo delle coste somale e del Golfo di Aden e, sebbene quest'area continui a essere oggetto di attenzione, i picchi del fenomeno si sono spostati verso il Golfo di Guinea, divenendo 'allarmanti' per quantità e violenza.

La presenza delle Marine militari degli Stati, assieme alla vigilanza armata a bordo delle navi mercantili, si sono rivelate l'arma vincente per mitigare il fenomeno nel Golfo di Aden e lo stesso deve essere fatto ora nelle acque del Golfo di Guinea, superando le difficoltà esistenti e coordinando con le realtà locali – pensiamo in particolare alla Nigeria – attività di contrasto che siano efficaci per garantire la necessaria serenità sulle navi mercantili che incrociano quei mari e toccano i porti dell'area. Ma si deve fare ancora di più, cercando il massimo coordinamento con le marinerie degli Stati rivieraschi, tanto più che il fenomeno sta diventando globale, con recenti attacchi, anche mortali, nel Golfo del Messico e nei mari del Venezuela.

In conclusione, ancora una volta il mare può essere per noi tutti una risorsa, ispirandoci un valore fondamentale che coloro che sulle sue acque sono abituati a navigare, in ogni stagione e condizione, ben conoscono: la resilienza, ovvero la capacità di adattarsi e affrontare situazioni critiche e difficoltà, oggi più che mai, imprevedibili

