

Rassegna stampa Assarmatori del 13/01/2021

Indice delle testate

Avvisatore Marittimo.....	2
Italia Oggi online.....	3
Italia Oggi.....	5
La Gazzetta Marittima.....	6
Liguria notizie.....	9

Piano Resilienza, spariscono le risorse per il cabotaggio

Roma. Il Piano nazionale di "ripresa e resilienza" (PNRR) del governo rischia di non includere, come inizialmente previsto, il rinnovo delle flotte di corto e lungo raggio, formate da traghetti e mezzi veloci, su cui è stata calcolata dagli armatori una spesa di circa 2 miliardi di euro, a fronte di risorse previste per 670 milioni. Lo denuncia Assarmatori, parlando di un «errore fatale -afferma il presidente Stefano Messina- perché viene sprecata un'occasione storica di rinnovare la flotta italiana di navi traghetto, di renderla efficace ed efficiente rispetto alle esigenze di rilancio dell'economia nazionale, e di farne una punta di diamante nel quadro della nuova sostenibilità ambientale rendendo la flotta italiana sempre più compatibile con le nuove norme europee che anticipano al 2030 i limiti alle emissioni originariamente previsti per scadenze molto più lontane».

Il rinnovo della flotta di cabotaggio include anche le navi da crociera e 60 mezzi delle Capitanerie di Porto. «È necessario -continua Messina- ritornare all'impianto originale del PNRR, con il sostegno all'investimento privato, sia per il corto che per il lungo raggio, 500 milioni per il primo segmento e 1,5 miliardi di euro per il secondo. Cifre che consentirebbero di far leva con gli investimenti degli

armatori, il sostegno di Cassa Depositi e Prestiti e del sistema bancario, in modo da avviare la costruzione di decine di unità per un investimento complessivo che potrebbe superare i 7 miliardi di euro in gran parte coinvolgendo la cantieristica nazionale e l'indotto locale. Il PNRR -conclude Messina- è infatti un'occasione imperdibile anche per rilanciare questo settore con il suo indotto e la sua occupazione specializzata che ad oggi ha un grande bisogno di commesse per la disponibilità delle sue competenze e per la sua tradizione».

Assarmatori: dal Pnrr sono spariti i 2 miliardi stanziati per il rinnovo delle flotte

Navi, affonda il piano Marshall

Riguardava i traghetti sulle tratte a corto e lungo raggio

di Filippo Merli



Stefano Messina

Era stato definito il piano Marshall del trasporto marittimo. E prevedeva un investimento di 2 miliardi di euro per rinnovare le flotte dei traghetti che collegano le isole maggiori e minori nei mari italiani. Fondi che secondo Assarmatori sarebbero scomparsi dall'ultima bozza del Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Lo scorso novembre il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, aveva accolto con entusiasmo lo stanziamento nel Pnrr di 1,5 miliardi per le navi che percorrono le tratte a lungo raggio e di 500 milioni per quelle che operano sui collegamenti più brevi. «Gli stanziamenti, degni di un vero e proprio piano Marshall per la flotta e per l'ampliamento del regime del Registro internazionale delle navi, rappresentano una grande doppia occasione per lo sviluppo del settore», aveva annunciato Messina.

Un paio di mesi dopo, però, il morale del responsabile dell'associazione marittima è ben diverso.

Anche perché già nel precedente Pnrr i fondi per le flotte dei traghetti erano stati ridimensionati in 670 milioni. Ora, invece, secondo Assarmatori sarebbero addirittura stati tagliati di netto.

«È un errore fatale», ha sottolineato Messina. «Viene sprecata un'occasione storica per rinnovare la flotta italiana di navi traghetto, di renderla efficace ed efficiente rispetto alle esigenze di rilancio dell'economia nazionale e di farne una punta di diamante nel quadro della nuova sostenibilità

ambientale, rendendo la flotta italiana sempre più compatibile con le nuove norme europee che anticipano al 2030 i limiti alle emissioni originariamente previsti per scadenze molto più lontane».

«È necessario ritornare all'impianto originale del Pnrr, col sostegno all'investimento privato sia per il corto sia per il lungo raggio, 500 milioni per il primo segmento e 1,5 miliardi per il secondo. Cifre che consentirebbero di far leva con gli investimenti degli armatori, il sostegno di Cassa depositi e prestiti e del sistema bancario, in modo da avviare la costruzione di decine di unità per un investimento complessivo che potrebbe superare i 7 miliardi di euro in gran parte coinvolgendo la cantieristica nazionale e l'indotto locale».

«Il Pnrr», ha aggiunto Messina, «è un'occasione imperdibile per rilanciare questo settore col suo indotto e la sua occupazione specializzata che a oggi ha un grande bisogno di commesse per la disponibilità delle sue competenze e per la sua tradizione».

Assarmatori, di conseguenza, ha lanciato un appello al governo di Giuseppe Conte «affinché quel che è stato giustamente definito un piano Marshall per lo shipping italiano non sia azzerato, vanificando le possibilità di rivitalizzare il settore del trasporto marittimo che, nonostante sia stato duramente colpito dalla crisi derivata dalla pandemia, continua a garantire i servizi e l'occupazione dei marittimi».

Assarmatori: dal Pnrr sono spariti i 2 miliardi stanziati per il rinnovo delle flotte

Navi, affonda il piano Marshall

Riguardava i traghetti sulle tratte a corto e lungo raggio

DI FILIPPO MERLI

Era stato definito il piano Marshall del trasporto marittimo. E prevedeva un investimento di 2 miliardi di euro per rinnovare le flotte dei traghetti che collegano le isole maggiori e minori nei mari italiani. Fondi che secondo Assarmatori sarebbero scomparsi dall'ultima bozza del Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Lo scorso novembre il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, aveva accolto con entusiasmo lo stanziamento nel Pnrr di 1,5 miliardi per le navi che percorrono le tratte a lungo raggio e di 500 milioni per quelle che operano sui collegamenti più brevi. «Gli stanziamenti, degni di un vero e proprio piano

Marshall per la flotta e per l'ampliamento del regime del Registro internazionale delle navi, rappresentano una grande doppia occasione per lo sviluppo del settore», aveva annunciato Messina.

Un paio di mesi dopo, però, il morale del responsabile dell'associazione marittima è ben diverso.

Anche perché già nel precedente Pnrr i fondi per le flotte dei traghetti erano stati ridimensionati in 670 milioni. Ora, invece, secondo Assarmatori sarebbero addirittura stati tagliati di netto.

«È un errore fatale», ha sottolineato Messina. «Viene sprecata un'occasione storica per rinnovare la flotta italiana di navi traghetto, di renderla efficace ed efficiente rispetto alle esigenze di rilancio dell'eco-

nomia nazionale e di farne una punta di diamante nel quadro della nuova sostenibilità ambientale, rendendo la flotta italiana sempre più compatibile con le nuove norme europee che anticipano al 2030 i limiti alle emissioni originariamente previsti per scadenze molto più lontane».

«È necessario ritornare all'impianto originale del Pnrr, col sostegno all'investimento privato sia per il corto sia per il lungo raggio, 500 milioni per il primo segmento e 1,5 miliardi per il secondo. Cifre che consentirebbero di far leva con gli investimenti degli armatori, il sostegno di Cassa depositi e prestiti e del sistema bancario, in modo da avviare la costruzione di decine di unità per un investimento complessivo che potrebbe superare i 7 miliardi di euro

in gran parte coinvolgendo la cantieristica nazionale e l'indotto locale».

«Il Pnrr», ha aggiunto Messina, «è un'occasione imperdibile per rilanciare questo settore col suo indotto e la sua occupazione specializzata che a oggi ha un grande bisogno di commesse per la disponibilità delle sue competenze e per la sua tradizione».

Assarmatori, di conseguenza, ha lanciato un appello al governo di Giuseppe Conte «affinché quel che è stato giustamente definito un piano Marshall per lo shipping italiano non sia azzerato, vanificando le possibilità di rivitalizzare il settore del trasporto marittimo che, nonostante sia stato duramente colpito dalla crisi derivata dalla pandemia, continua a garantire i servizi e l'occupazione dei marittimi».

— © Riproduzione riservata —



Stefano Messina



Assarmatori: i tagli errore fatale

13 Gennaio 2021



Stefano Messina

ROMA – “Un errore fatale perché viene sprecata un’occasione storica di rinnovare la flotta italiana di navi traghetto, di renderla efficace ed efficiente rispetto alle esigenze di rilancio dell’economia nazionale, e di farne una punta di diamante nel quadro della nuova sostenibilità ambientale rendendo la flotta italiana sempre più compatibile con le nuove norme europee che anticipano al 2030 i limiti alle emissioni originariamente previsti per scadenze molto più lontane.

Così il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, commenta l’ultima bozza del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) in cui è stato totalmente cancellato l’investimento pubblico di 2 miliardi di euro per rinnovare le flotte nel corto e nel lungo raggio, che già nel precedente documento era stato ridimensionato in 670 milioni (a fronte di un allargamento della platea dei beneficiari a navi da crociera e a ben 60 mezzi delle Capitanerie di Porto).

Il presidente di Assarmatori ha quindi lanciato un vero e proprio appello al Governo, affinché quello che è stato giustamente definito un Piano Marshall per lo shipping italiano non sia azzerato vanificando le possibilità di rivitalizzare il settore del trasporto marittimo che, nonostante sia stato duramente colpito dalla crisi derivata dalla pandemia da Covid, continua però a garantire i servizi e l’occupazione dei marittimi.

È necessario – afferma Stefano Messina – ritornare all’impianto originale del PNRR, con il sostegno all’investimento privato, sia per il corto che per il lungo raggio (500 milioni per il primo segmento e 1,5 miliardi di euro per il secondo), cifre che consentirebbero di far leva con gli investimenti degli armatori, il sostegno di Cassa Depositi e Prestiti e del sistema bancario, in modo da avviare la costruzione di decine

di unità per un investimento complessivo che potrebbe superare i 7 miliardi di euro in gran parte coinvolgendo la cantieristica nazionale e l'indotto locale.

Il PNRR – conclude Messina – è infatti un'occasione imperdibile anche per rilanciare questo settore con il suo indotto e la sua occupazione specializzata che ad oggi ha un grande bisogno di commesse per la disponibilità delle sue competenze e per la sua tradizione”.

*

Anche i sindacati nazionali plaudono alla decisione dell'Italia di ricorrere contro la tassazione chiesta dalla UE sulle AdSP. – “Finalmente una posizione chiara e netta così come avevamo già auspicato quando la Commissione Europea aveva minacciato il provvedimento di infrazione nei confronti dell'Italia sulla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale”. È quanto dichiarano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a seguito dell'annuncio del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli relativamente al ricorso contro la risoluzione dell'UE sugli aiuti di stato ai porti italiani.

“Apprendiamo con favore la notizia del recente ricorso presentato dall'Italia avverso al pronunciamento della Commissione Europea sugli aiuti di stato ai nostri porti che, di fatto, stravolgerebbe l'assetto giuridico delle nostre AdSP, indirizzandolo verso la configurazione di impresa pubblica oppure di Ente pubblico economico”. Così proseguono le organizzazioni sindacali, che aggiungono “il ricorso alla Corte Europea è un punto di partenza dell'azione politica che l'intero cluster portuale deve avviare a sostegno delle evidenti differenze tra le nostre Authority e quelle degli altri paesi europei. Il nostro modello va difeso tutti assieme e sostenuto con chiarezza e determinazione”.

Secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti “il ruolo che attualmente esercitano questi enti pubblici, non economici ad ordinamento speciale, così come definiti dalla legge 84/94 che regola il mercato delle operazioni portuali, è di amministrare le aree demaniali e promuovere i nostri scali, andando così di fatto a svolgere un servizio di interesse generale e non di certo distorsivo del mercato. È fondamentale quindi preservare questo assetto giuridico proprio per preservare il “bene pubblico” e la libera concorrenza con le regole tracciate nella legislazione portuale”.

Infine, concludono le organizzazioni confederali dei trasporti, "la presa di posizione del nostro Paese annunciata dalla ministra De Micheli, raccoglie una nostra sollecitazione su una vicenda che si sta trascinando da tempo e che implicherebbe uno stravolgimento del nostro ordinamento andando a snaturare il ruolo di terzietà delle AdSP, a scapito della concorrenza e quindi delle tutele dei lavoratori".

*

Abbiamo appreso, molto favorevolmente, le dichiarazioni della ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, circa la volontà dell'Esecutivo nella volontà di procedere all'impugnazione, dinanzi al Tribunale ai sensi dell'art. 263 TFUE, della Decisione definitiva della Commissione EU del 4.12.2020, relativa al regime di Aiuti Sa.38399 2019/C (Ex 2018/E).

La nostra Associazione si è sempre battuta in difesa della pubblicità dei porti italiani, perché li consideriamo l'asset strategico più importante della nostra Nazione. Lo abbiamo fatto anche sostituendoci a quelle Istituzioni e Associazioni che avrebbero dovuto e potuto fare molto di più in sede di interlocuzione europea. Ricordiamo infatti che, in tempi non sospetti, una nostra delegazione, nel novembre 2019, si è recata a Bruxelles per condividere le nostre osservazioni su una Decisione che ritenevamo, e riteniamo tutt'ora, pericolosa per il futuro assetto giuridico pubblico delle Autorità di Sistema Portuale.

Per noi la legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa Decisione per stravolgere l'assetto giuridico delle AdSP per arrivare alla "loro" tanto agognata privatizzazione dei porti.

Riteniamo estremamente importante, quindi, l'appello che il dottor Matteo Bianchi ha esteso a tutto il cluster portuale italiano nell'essere accanto al Governo in questa importante battaglia. Sicuramente, come ANCIP, non potremo intervenire ad adiuvandum nel procedimento legale, ma di certo saremo in prima fila nella difesa del nostro mondo.

Ora, c'è bisogno, di tutte le forze sane della portualità italiana, senza se e senza ma.

Assarmatori: grave taglio fondi alla flotta navi traghetto

12 Gennaio 2021



Stefano Messina,

presidente di Assarmatori

«E' **inaccettabile il taglio dei fondi per la flotta delle navi traghetto**. Un **errore fatale** perché viene sprecata **un'occasione storica** di rinnovare la flotta italiana di navi traghetto, di renderla efficace ed efficiente rispetto alle esigenze di rilancio dell'economia nazionale, e di **farne una punta di diamante nel quadro della nuova sostenibilità ambientale** rendendo la flotta italiana sempre più compatibile con le nuove norme europee che anticipano al 2030 i limiti alle emissioni originariamente previsti per scadenze molto più lontane.»

Così il **Presidente di Assarmatori, Stefano Messina**, commenta l'ultima bozza del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) in cui è stato totalmente cancellato l'investimento pubblico di 2 miliardi di euro per rinnovare le flotte nel corto e nel lungo raggio, che già nel precedente documento **era stato ridimensionato in** inaccettabile il taglio a fronte di un allargamento della platea dei beneficiari a navi da crociera e a ben 60 mezzi delle Capitanerie di Porto.

Il **Presidente di Assarmatori** ha lanciato un vero e proprio **appello al Governo**, affinché quello che è stato giustamente definito un **Piano Marshall** per lo shipping italiano non sia azzerato vanificando le possibilità di rivitalizzare il settore del trasporto

marittimo che, nonostante sia stato duramente colpito dalla crisi derivata dalla **pandemia da Covid**, continua però a garantire i servizi e l'occupazione dei marittimi.

«È necessario – **afferma Messina** – ritornare all'impianto originale del PNRR, con il sostegno all'investimento privato, sia per il corto che per il lungo raggio (500 milioni per il primo segmento e 1,5 miliardi di euro per il secondo), cifre che consentirebbero di far leva con gli investimenti degli armatori, **il sostegno di Cassa Depositi e Prestiti e del sistema bancario**, in modo da avviare la costruzione di decine di unità per un investimento complessivo che potrebbe superare i **7 miliardi di euro in gran parte coinvolgendo la cantieristica nazionale e l'indotto locale**.

Il PNRR – conclude Messina – è infatti un'occasione imperdibile anche per **rilanciare questo settore** con il suo indotto e la sua occupazione specializzata che ad oggi ha un **grande bisogno di commesse** per la disponibilità delle sue **competenze e per la sua tradizione**». ABoV