

Rassegna stampa Assarmatori del 7-9/12/2020

Indice delle testate

Italia Oggi.....	2
La Gazzetta Marittima.....	3
Decio Lucano.....	5
Primo Magazine.....	10
Ansa Mare.....	12
Liguria notizie.....	14
Informare.....	17
Ansa Mare.....	18
The MediTelegraph.....	19
L'Informatore Navale.....	21
Gente e territorio.....	23

Dall'Ue arriva una tassa sui porti italiani

Tra le proteste delle associazioni di categoria che temono per l'intero sistema

DI FILIPPO MERLI

Una tassa sul mare. «Se le autorità portuali generano profitti da attività economiche devono essere tassate come le altre società». L'Ue ha chiesto al governo italiano di abolire l'esenzione dall'imposta sulle imprese concessa ai porti. Con una data già fissata per il gennaio del 2022. Una circostanza che ha suscitato le proteste di Federagenti e Confratrasporto, che temono una forte ripercussione sul sistema.

L'esenzione dall'imposta sulle società per i porti esisteva prima dell'entrata in vigore del Trattato del 1958 che ha istituito la Cee. La misura è considerata aiuto esistente. L'Italia, di conseguenza, non ha l'obbligo di recuperare le tasse non pagate in passato. Ora, però, deve prendere «le misure necessarie» per assicurare che dall'inizio del 2022 le norme fiscali sui porti siano allineate a quelle dei privati.

La richiesta di Bruxelles all'esecutivo di Giuseppe Conte è stata inoltrata dal commissario alla Concorrenza, **Margrethe Vestager**. «La decisione per l'Italia, come in precedenza per Paesi Bas- si, Belgio e Francia, chiarisce che

esenzioni ingiustificate distorcono la concorrenza e devono essere rimosse», ha spiegato.

«**L'esenzione dall'imposta sulle società concessa ai porti italiani** fornisce loro un vantaggio selettivo in violazione delle norme Ue», ha aggiunto Vestager. «In particolare l'esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale. Il risparmio fiscale generato può essere utilizzato dal porto per finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti a scapito dei concorrenti e di una concorrenza leale».

Le associazioni di categoria, però, non ci stanno. «Si tratta di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Ue potesse usare occhiali nordeuropei per leggere il sistema portuale italiano», ha sottolineato il presidente di Federagenti e vicepresidente di Confratrasporto, **Gian Enzo Duci**. «Ora è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle Autorità di sistema portuale che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi e i costi da prendere in

considerazione».

«**Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea**, che non crediamo si possa discutere, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di sistema portuale», ha detto il presidente di Assarmatori, **Stefano Messina**. «Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi enti e degli obiettivi che la legge affida loro, definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale».

Stessa presa di posizione del numero uno di Federlogistica, Luigi Merlo. «È necessario che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata», ha affermato. «Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private, senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e sulle società concessionarie».

—© Riproduzione riservata—



L'UE massacra i nostri porti

9 Dicembre 2020



ROMA – In questo drammatico momento di

crisi mondiale, ci si mette anche la UE a creare problemi per i porti italiani. Il tema: imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato a fine settimana dalla Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo-vice presidente di Confrtrasporto – di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l’Unione potesse usare “occhiali Nord europei” per leggere il Sistema Portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione”.

“È necessario – prosegue Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto – che la risposta del Governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità Portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l’intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull’efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie”.

“Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale – afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confrtrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida

loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale".

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle AdSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia.

Nelle prossime ore – annunciano i tre presidenti – faremo pervenire al Governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che "l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa".

Evocato un Piano Marshalper il Mediterraneo. Stefano Messina lancia l'idea delle “navi in serie”

Conferma da parte della Ministra Paola De Micheli della volontà del Governo di sostenere una grande campagna di investimenti nel settore dei traghetti, nell'elettrificazione delle banchine portuali e nella tecnologia trasporti alimentati a idrogeno. Possibile assunzione di alcune migliaia di marittimi italiani nell'ipotesi di un ampliamento dei vantaggi offerti dal Registro Internazionale. Sfruttamento della grande occasione di un Piano Marshall per il mare, ipotizzato dal Presidente Onorario di Confrtrasporto, Fabrizio Palenzona.

Sono tre fra le principali indicazioni scaturite dall'Annual Meeting di ASSARMATORI, associazione aderente a Confrtrasporto Confcommercio, svoltosi a Roma e sfociato anche nell'ipotesi lanciata dal Presidente Messina di sfruttare le opportunità del Recovery Fund per lanciare un progetto di costruzione di navi in serie ad alta tecnologia per ridare slancio alla flotta operante in Italia.

L'Assemblea ha affrontato alcune fra le tematiche di maggiore interesse per l'industria del trasporto marittimo, la cui importanza è stata evidenziata in apertura dal Presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli.

D'obbligo il richiamo alle conseguenze della pandemia, che ha pesantemente impattato sui trasporti marittimi e in particolare su quelli passeggeri, ma il cui rovescio della medaglia è stato per certi aspetti rappresentato dalla capacità di resistenza di questo settore. Capacità esaltata, ad esempio, dall'assunzione dei protocolli anti-Covid adottati sulle navi da crociera (di MSC, ma non solo) e diventati un punto di riferimento di efficacia ed efficienza per il settore marittimo come per altri.

Ma i temi trattati hanno spaziato dalla finanza applicata allo shipping, alla blue economy, al rapporto di collaborazione con la Marina Militare (anche in chiave anti-pirateria a tutela della sicurezza della navigazione internazionale) e a quello con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto (impegnato in prima linea nel contrasto alla pandemia e su tematiche particolari come il rientro in Italia di marittimi connazionali bloccati in porti stranieri).

Sul tema finanziario sia Fabrizio Palenzona, Presidente Onorario di Conftrasporto e Vice Presidente di Confcommercio, sia Nunzio Tartaglia, Responsabile Imprese di Cassa Depositi e Prestiti, hanno sottolineato la necessità di ripensare il settore dello shipping in un'ottica differente da quella tipicamente bancaria, cogliendo al volo anche le opportunità del Recovery Fund, e alzando lo sguardo a tutta l'economia blu che – come ha sottolineato Palenzona - copre una quota rilevante del PIL nazionale.

È emersa con forza anche la necessità di sfruttare a fondo le potenzialità logistiche del posizionamento geografico dell'Italia, concentrando gli investimenti portuali su due hub (uno tirrenico e uno nell'alto Adriatico).

I due Presidenti di Regione, Giovanni Toti per la Liguria e Massimiliano Fedriga per il Friuli Venezia Giulia hanno sottolineato non solo il ruolo marittimo dei loro territori e dei loro porti, ma anche quello nel campo della formazione.

Dopo aver fornito in apertura indicazioni sulle necessità di utilizzare presto e bene i Fondi del Recovery Fund e di ampliare lo scopo delle norme sul Registro Internazionale per rendere più competitiva la manodopera marittima italiana. Il Presidente Stefano Messina ha chiuso i lavori con un forte richiamo all'eccellenza e al ruolo di questo comparto che, proprio durante la pandemia, ha dimostrato tutta la sua strategicità per il Paese.

Roma, 26 novembre 2020

**Appello di ASSARMATORI al Governo:
“Sul PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e
Resilienza) fare presto e bene”**

**Stefano Messina: “luce verde” subito
agli stanziamenti per traghetti e porti**

Fare presto e fare bene, questo è l’invito che l’Assemblea annuale di ASSARMATORI, Associazione aderente a Conftrasporto, ha rivolto al Governo a proposito della stesura definitiva del PNRR, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, da inviare all’Unione Europea entro la fine dell’anno.

ASSARMATORI “è consapevole della complessità della prova che sta affrontando il Governo e in particolare la Ministra Paola De Micheli e ne apprezza lo sforzo e l’impegno” ha detto il Presidente Stefano Messina. “Occorre fare presto perché non possiamo rischiare un ritardo che metta a rischio programmi fondamentali per la ripresa del Paese. Occorre anche fare bene perché l’assalto alla diligenza che da più parti si sta paventando non deve in alcun modo depotenziare o peggio derubricare misure decisive per un trasporto marittimo sempre più sostenibile come i programmi per il rinnovo delle flotte dei traghetti del corto e lungo raggio, lo sviluppo del cold ironing nei porti e quelli, che coinvolgono anche lo shipping, nei progetti di nuova mobilità ad idrogeno”.

Nelle bozze fin qui circolate del PNRR non solo c'è il riconoscimento del trasporto marittimo come infrastruttura strategica del Paese al pari della rete ferroviaria e stradale, ma sono previste cifre considerevoli: due miliardi per rinnovare le flotte dei traghetti del corto e lungo raggio per una navigazione più green, oltre un miliardo per l'elettrificazione delle banchine nei porti e 3 miliardi per lo sviluppo della mobilità ad idrogeno. Cifre che, grazie alla leva finanziaria e agli investimenti degli armatori, possono moltiplicarsi. “È un'occasione unica per il trasporto e per l'intera economia” ha sottolineato Messina “perché lo shipping è uno dei comparti che ha maggiore impatto sull'economia del Paese, come dimostra una ricerca realizzata per ASSARMATORI da Nomisma che dimostra come il nostro cluster sia al quarto posto per capacità di attivazione economica nella classifica dei 63 settori nei quali è articolata l'economia nazionale. Il che significa che un euro speso nello shipping attiva una produzione di altri 2,96 euro, mentre ogni addetto occupato nel comparto del trasporto marittimo attiva altri 3,64 posti di lavoro nei settori contigui”.

E proprio l'occupazione è l'altro tema su cui ha insistito Messina. “Entro febbraio l'Italia dovrà recepire l'indicazione della Commissione Europea che ha chiesto di estendere ai marittimi imbarcati su navi delle altre bandiere europee gli sgravi contributivi sul costo del lavoro concessi dalla legge 30/98 (istitutiva del Registro Internazionale). Ebbene, anche questa è una grande occasione da cogliere. La legge 30/98 ha permesso di invertire la tendenza negativa e ha fatto crescere l'occupazione italiana. Tuttavia, negli ultimi anni il numero degli addetti non è aumentato ed il numero delle navi e il tonnellaggio della flotta nazionale faticano a crescere. È evidente, pertanto, che la grande possibilità di crescita dell'occupazione marittima nazionale deriva dall'impiego di

personale incentivato dall'allargamento dei benefici alle navi europee”.

Roma, 26 novembre 2020

Testato su una nave MSC il protocollo anti-pirati della MMI

GAM EDITORI 01:00 0



7 dicembre 2020 - Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave MSC il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana. Si è svolta infatti con successo l'esercitazione antipirateria che ha coinvolto nelle acque del Golfo di Guinea la fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo e la nave portacontainer MSC Augusta.

L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (CINCPNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e ASSARMATORI, l'Associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della MSC Augusta. Tra gli obiettivi dell'esercitazione vi erano: verificare lo scambio preventivo di informazioni tra Compagnie navali private e controparti governative nell'ambito di una condivisione comune di informazioni per garantire la sicurezza in mare alle navi associate ad ASSARMATORI che intendono transitare nel Golfo di Guinea; testare le comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima / durante / dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; verificare le azioni dell'equipaggio e la capacità dell'equipaggio di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria.

Nel corso della mattinata di lunedì 30 novembre l'esercitazione si è svolta secondo la procedura standard: MSC Augusta, in navigazione nelle Acque del Golfo di Guinea ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della MSC che ha provveduto ad avvisare il

Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS MARTINENGO in attività di pattugliamento in quell'area.

Esercitazione anti-pirateria nel golfo di Guinea su nave Msc

Assaltatori in elicottero per salvare l'unità sotto attacco

07 dicembre, 19:55



(ANSA) - GENOVA, 07 DIC - Il protocollo anti-pirati della Marina militare italiana è stato testato su una nave portacontainer Msc, coinvolgendo la fregata missilistica Federico Martinengo, nel golfo di Guinea, la regione a più alto rischio pirateria per il trasporto marittimo, nella quale nel corso del 2019 sono avvenuti il 90% dei sequestri di equipaggi di navi commerciali. Msc Augusta, in navigazione, ha segnalato al Centro operativo della nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal Cso di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro operativo della Msc che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la fregata Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area.

Nel giro di tre ore il comandante della Martinengo ha contattato il mercantile sotto attacco, ottenuto le informazioni e inviato sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio che, come da procedura, si era asserragliato nella cittadella. L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (CINCNV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e Assarmatori, associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della MSC Augusta.

(ANSA).

Testato su nave MSC protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana

8 Dicembre 2020

[0](#)

CONDIVIDI



L'esercitazione anti-pirateria della Marina Militare su una nave Msc

Successo per l'esercitazione che è avvenute nelle acque “ad alto rischio” del Golfo di Guinea

Il **protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana** è stato **sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave MSC**. Si è svolta infatti con successo l'esercitazione antipirateria che ha coinvolto nelle acque del Golfo di Guinea la fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo e la nave portacontainer MSC Augusta.

L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (CINCNV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e Assarmatori, l'Associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della MSC Augusta.

Un accordo che ha lo scopo di migliorare i collegamenti tra i vari Centri Operativi e testare l'efficienza operativa dell'organizzazione di sicurezza nazionale nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali.

La MSC sottolinea "Siamo orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area."

Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi erano infatti: verificare lo scambio preventivo di informazioni tra Compagnie navali private e controparti governative nell'ambito di una condivisione comune di informazioni per garantire la sicurezza in mare alle navi associate ad Assarmatori che intendono transitare nel Golfo di Guinea; testare le comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima, durante e dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; verificare le azioni dell'equipaggio e la capacità dell'equipaggio di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria.

Nel corso della mattinata di lunedì 30 novembre l'esercitazione si è svolta secondo la procedura standard: MSC Augusta, in navigazione nelle Acque del Golfo di Guinea ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della MSC che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area.

Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che, come da procedure, si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata Martinengo nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

Nel sottolineare il successo dell'esercitazione e la grande professionalità dimostrata ancora una volta dall'equipaggio e dai militari delle forze d'intervento della Marina, il presidente di **Assarmatori Stefano Messina**, ha ricordato che il Golfo di Guinea è in assoluto la regione a più alto rischio pirateria per il trasporto marittimo, nella quale nel corso del 2019 sono avvenuti il 90% dei sequestri di equipaggi di navi commerciali. "Nei mesi di attività in quell'area il lavoro della ITS Martinengo è stato preziosissimo e ora che i suoi marinai ed ufficiali stanno tornando in Italia per fine missione dobbiamo rivolgere loro un grazie veramente sentito, confidando che, nel rispetto delle rotazioni fra le varie forze

navali impegnate in quell'area, una unità italiana possa tornare presto a garantire la sicurezza degli equipaggi e la regolarità dei commerci".

Notizie

7 dicembre 2020

Nel Golfo di Guinea è stato sperimentato il protocollo anti-pirateria della Marina Militare Italiana

L'esercitazione ha coinvolto la portacontainer "MSC Augusta" e la fregata "Martinengo"

inforMARE - Assarmatori ha reso noto che lo scorso 30 novembre sulla portacontainer *MSC Augusta* della MSC in navigazione nel Golfo di Guinea è stato sperimentato il protocollo anti-pirateria della Marina Militare Italiana, esercitazione che ha coinvolto la fregata missilistica *Federico Martinengo*. L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il comando generale della flotta navale italiana (CINCPNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto e Assarmatori, l'associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della *MSC Augusta*.

L'intesa ha lo scopo di migliorare i collegamenti tra i vari centri operativi e testare l'efficienza operativa dell'organizzazione di sicurezza nazionale nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali. Tra gli obiettivi dell'esercitazione vi erano infatti: verificare lo scambio preventivo di informazioni tra compagnie navali private e controparti governative nell'ambito di una condivisione comune di informazioni per garantire la sicurezza in mare alle navi associate ad Assarmatori che intendono transitare nel Golfo di Guinea; testare le comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima, durante e dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; verificare le azioni dell'equipaggio e la capacità dell'equipaggio di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria.

Nel corso dell'esercitazione la *MSC Augusta* ha segnalato al centro operativo della nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato. Dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al centro operativo della MSC che ha provveduto ad avvisare il comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS *Martinengo* in attività di pattugliamento in quell'area. Nel giro di tre ore il comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio che, come da procedure, si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente nella prima parte di novembre dalla fregata *Martinengo*, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore. (inforMARE)

Esercitazione anti-pirateria nel golfo di Guinea su nave Msc

Assaltatori in elicottero per salvare l'unità sotto attacco

08 dicembre, 15:49

[Tweet](#)

[Consiglia 0](#)

[Indietro](#) [Stampa](#) [Invia](#) [Scrivi alla redazione](#) [Suggerisci \(\)](#)

[A](#) [A](#) [A](#)

1 di 1 [◀](#) [▶](#)



Il protocollo anti-pirati della Marina militare italiana è stato testato su una nave portacontainer Msc, coinvolgendo la fregata missilistica Federico Martinengo, nel golfo di Guinea, la regione a più alto rischio pirateria per il trasporto marittimo, nella quale nel corso del 2019 sono avvenuti il 90% dei sequestri di equipaggi di navi commerciali. Msc Augusta, in navigazione, ha segnalato al Centro operativo della nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal Cso di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro operativo della Msc che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la fregata Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area.

Nel giro di tre ore il comandante della Martinengo ha contattato il mercantile sotto attacco, ottenuto le informazioni e inviato sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio che, come da procedura, si era asserragliato nella cittadella. L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (CINCPNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e Assarmatori, associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della MSC Augusta.

(ANSA).

- THE MEDITELEGRAPH

Golfo di Guinea, esercitazione anti-pirateria su nave Msc

Il gruppo Msc sottolinea «orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area»

07/12/2020

Roma - E' stato sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana. Si è svolta con successo **l'esercitazione antipirateria che ha coinvolto nelle acque del Golfo di Guinea la fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo e la nave portacontainer Msc Augusta.**

L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (Cincnav), il Corpo delle Capitanerie di Porto (Itcg) e Assarmatori, l'Associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della Msc Augusta. Un accordo che ha lo scopo di migliorare **i collegamenti tra i vari Centri Operativi e testare l'efficienza operativa dell'organizzazione di sicurezza nazionale** nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali.

Il gruppo Msc sottolinea «orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area». **Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi erano infatti: verificare lo scambio preventivo di informazioni tra compagnie private e controparti governative** nell'ambito di una condivisione comune di informazioni per garantire la sicurezza in mare alle navi associate ad Assarmatori che intendono transitare nel Golfo di Guinea; testare le comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima / durante / dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; verificare le azioni dell'equipaggio e la capacità dell'equipaggio di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria.

Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave Msc il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana. Si è svolta infatti con successo l'esercitazione antipirateria che ha coinvolto nelle acque del Golfo di Guinea la fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo e la nave portacontainer MSC Augusta. L'operazione fa

parte di una più generale intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (Cincnav), il Corpo delle Capitanerie di Porto (Itcg) e Assarmatori, l'Associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della Msc Augusta. Un accordo che ha lo scopo di migliorare i collegamenti tra i vari Centri Operativi e testare l'efficienza operativa dell'organizzazione di sicurezza nazionale nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali. La Msc sottolinea «orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area». Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi erano infatti: verificare lo scambio preventivo di informazioni tra Compagnie navali private e controparti governative nell'ambito di una condivisione comune di informazioni per garantire la sicurezza in mare alle navi associate ad Assarmatori che intendono transitare nel Golfo di Guinea; testare le comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima / durante / dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; verificare le azioni dell'equipaggio e la capacità dell'equipaggio di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria.

L'Informatore Navale

Testato su una nave MSC il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana



Sulla base di un accordo con ASSARMATORI successo dell'esercitazione nelle acque "ad alto rischio" del Golfo di Guinea

Roma, 7 dicembre 2020 - Sperimentato nelle acque del Golfo di Guinea su una nave MSC il protocollo anti-pirati della Marina Militare Italiana. Si è svolta infatti con successo l'esercitazione antipirateria che ha coinvolto nelle acque del Golfo di Guinea la fregata missilistica della Marina Militare Federico Martinengo e la nave portacontainer MSC Augusta. L'operazione fa parte di una più generale intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (CINCNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e ASSARMATORI, l'Associazione a cui aderisce anche Mediterranean Shipping Company, la società armatrice della MSC Augusta.

Un accordo che ha lo scopo di migliorare i collegamenti tra i vari Centri Operativi e testare l'efficienza operativa dell'organizzazione di sicurezza nazionale nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali.

La MSC sottolinea "Orgogliosi di avere partecipato ad una esercitazione così importante, siamo testimoni dello straordinario lavoro che la Marina Italiana sta facendo nel Golfo di Guinea, rinnoviamo la nostra disponibilità per le prossime esercitazioni nell'area."

Tra gli obiettivi dell'esercitazione, vi erano infatti: verificare lo scambio preventivo di informazioni tra Compagnie navali private e controparti governative nell'ambito di una condivisione comune di informazioni per garantire la sicurezza in mare alle navi associate ad ASSARMATORI che intendono transitare nel Golfo di Guinea; testare le comunicazioni tra tutte le parti interessate (governative e private) prima / durante / dopo un possibile evento di pirateria in acque internazionali; verificare le azioni dell'equipaggio e la

capacità dell'equipaggio di rispondere a un'emergenza che coinvolge la sicurezza in mare e, in particolare, le misure e le procedure operative standard antipirateria.

Nel corso della mattinata di lunedì 30 novembre l'esercitazione si è svolta secondo la procedura standard: MSC Augusta, in navigazione nelle Acque del Golfo di Guinea ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) di aver individuato una piccola imbarcazione i cui comportamenti sospetti facevano ipotizzare l'imminenza di un attacco armato, dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della MSC che ha provveduto ad avvisare il Comando della Marina Militare Italiana, che a sua volta ha coinvolto la ITS MARTINENGO in attività di pattugliamento in quell'area.

Nel giro di tre ore il Comandante dell'unità militare ha potuto contattare il mercantile sotto attacco, ottenere tutte le informazioni necessarie all'intervento e inviare sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave e liberando l'equipaggio, che come da procedure si era precedentemente asserragliato nella cittadella. Un intervento molto simile a quello effettuato realmente dalla fregata MARTINENGO nella prima parte di novembre, che ha sventato un attacco dei pirati ad un mercantile di Singapore.

Nel sottolineare il successo dell'esercitazione e la grande professionalità dimostrata ancora una volta dall'equipaggio e dai militari delle forze d'intervento della Marina, il Presidente di ASSARMATORI Stefano Messina, ha ricordato che il Golfo di Guinea è in assoluto la regione a più alto rischio pirateria per il trasporto marittimo, nella quale nel corso del 2019 sono avvenuti il 90% dei sequestri di equipaggi di navi commerciali. "Nei mesi di attività in quell'area il lavoro della ITS MARTINENGO è stato preziosissimo e ora che i suoi marinai ed ufficiali stanno tornando in Italia per fine missione dobbiamo rivolgere loro un grazie veramente sentito, confidando che, nel rispetto delle rotazioni fra le varie forze navali impegnate in quell'area, una unità italiana possa tornare presto a garantire la sicurezza degli equipaggi e la regolarità dei commerci".

News marittime

scritto da Redazione 9 Dicembre 2020



La Spezia. Gli “**smart gate**”, i varchi portuali automatizzati promessi per il 2021 nel porto di La Spezia, non hanno incontrato il favore di tutti gli addetti ai lavori. L’iniziativa è stata lanciata da AdSP, LSCT, Spedizionieri, Agenti Marittimi e Doganalisti ma il responsabile di **Trasportounito** per la Liguria, rimarcando la totale assenza di consultazione preventiva, ritiene “illusorio e fantasioso pensare che il problema delle code interminabili (3 ore di semaforo rosso) subito quotidianamente dagli autotrasportatori si risolva con la promessa (in calendario nel 2021) di realizzazione di un progetto di automazione dei varchi”. Laddove la vera causa delle code agli “stagionali” risiederebbe nell’organizzazione del terminal. Anzi, non sarebbe più accettabile che ogni terminal ed ogni bacino portuale stabilisca autonomamente i processi operativi e i sistemi telematici.

Lugano. Nova Marine Carriers, gruppo armatoriale che schiera un centinaio di navi specializzate nei traffic bulk, ha aderito a **Sea Cargo Charter**, l’organizzazione internazionale per la sostenibilità nel trasporto marittimo. Un impegno a rendere pubbliche le emissioni della sua flotta e a privilegiare l’obiettivo delle low emission nella scelta delle unità da noleggiare. Sea Cargo Charter significa: Cargill, Shell, Total, Anglo American, Dow, Norden, Trafigura, Euronav, Gorrissen Federspiel, Stena Bulk, per citarne alcuni, e si avvale del supporto di: Global Maritime Forum, Smart Freight Centre, University College London Energy Institute/UMAS e Stephenson Harwood. I suoi membri sono chiamati a utilizzare Sea Cargo Charter Clause nei contratti di noleggio di navi, realizzando così forme di integrazione fra gruppi industriali, caricatori, armatori e noleggiatori.

Mare al traverso. E’ stato presentato lo scorso 2 dicembre, con un dibattito sul web, il libro “Mare al traverso” di **Nicola Coccia** (ex Presidente di Confitarma) e **Bruno Dardani** (coordinatore di Blue Monitor Lab). Una storia dei rapporti fra shipping e finanza, che si chiude con l’invito a cercare nuove soluzioni per attrarre capitali verso lo shipping, sfruttando il risparmio privato e gli strumenti pubblici come quelli messi a disposizione da Cassa Depositi e Prestiti. All’incontro hanno partecipato anche il Presidente di Federagenti e Vicepresidente di Confrasperto, Gian Enzo Duci, il Presidente di Confitarma, Mario Mattioli, il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina e il Managing Director di VSL Club, Fabrizio Vettosi. In particolare, sul tema della nuova versione del **Registro Internazionale marittimo** sono emerse posizioni differenti tra Assarmatori e Confitarma. Aldilà degli auspici, la strada della **riunificazione non sembra percorribile**.

Golfo di Guinea. In quelle acque, è stato sperimentato il protocollo anti-pirati della **Marina Militare Italiana**. Un’esercitazione antipirateria che ha coinvolto la fregata missilistica “Federico Martinengo” della Marina Militare e la nave portacontainer **MSC Augusta**. L’operazione fa parte di una più generale

intesa di cooperazione tra il Comando Generale della Flotta Navale Italiana (CINCNAV), il Corpo delle Capitanerie di Porto (ITCG) e Assarmatori. L'obiettivo è quello di migliorare i collegamenti tra i vari Centri Operativi e testare l'efficienza operativa dell'organizzazione di sicurezza nazionale nelle operazioni di assistenza ed eventuale soccorso in mare con navi mercantili che navigano in acque internazionali. Nel corso della mattinata di lunedì 30 novembre MSC Augusta ha segnalato al Centro Operativo della Nazione di bandiera (Cipro) il pericolo di attacco armato da parte di un'imbarcazione sospetta. Dal CSO di Limassol l'allarme è stato quindi inviato al Centro Operativo della MSC che ha avvisato il Comando della Marina Militare Italiana. A questo punto è intervenuta la ITS Martinengo in attività di pattugliamento in quell'area. E' giunto quindi sul posto un elicottero con una squadra di assaltatori che si è calata sul ponte mettendo in sicurezza la nave. Non a Caso il Golfo di Guinea che, come ha ricordato il Presidente di Assarmatori, **Stefano Messina**, è in assoluto la regione a più alto rischio pirateria per il trasporto marittimo.

Napoli/Rapallo. La **IB** che si occupa di sistemi automatizzati a bordo delle navi e di gestione delle flotte, da poco sotto il controllo del gruppo norvegese Arribatec, ha acquisito un importante contratto dalla napoletana **Giuseppe Bottiglieri Shipping Company**, gruppo storico della marineria italiana. Il gruppo Bottiglieri di Napoli ha infatti scelto il sistema InfoSHIP della IB per la digitalizzazione di tutti i processi di gestione del procurement della propria flotta, automazione e standardizzazione delle funzioni del ciclo acquisti e magazzino per tutte le unità operative. Lo staff navigante e quello di terra presso l'head office di Napoli potrà quindi lavorare in modalità cloud, garantendo la sincronicità dei dati e delle informazioni relative ad acquisti, budget, magazzino e distribuzione ricambi, con un flusso di comunicazione h24 all'interno della compagnia.