

Rassegna stampa Assarmatori del 16/07/2019

Indice progressivo delle testate

Adriaeco
Amare Gaeta
Ansa
Ansa Mare
Borsa Italiana
Citta de La Spezia
Corriere della Sera
Corriere marittimo
Crociere notizie
Elba Notizie
Ferpress
Ferrovie info
Ferry Shipping News
Gente di Mare
Gente e Territorio
Il giornale del Piemonte e della Liguria
Il Giornale di Sicilia
Il Giornale
Il Mattino
Il Messaggero
Il Nautilus
Il Secolo XIX
Il Tempo
Il Tirreno Online
Il Tirreno
Informare
La Gazzetta Marittima
La Nazione
La Repubblica
Les Journal de la marine merchand
Libero
Mare online
Il Marittimo
The Meditelegraph
Il Messaggero Marittimo
Milano Finanza
Port News
Porto&Interporto
Primo Canale
Qui Finanza
Sea Report
Ship 2 Shore



Strilli

Teleborsa

Telenord

Tgcom24

Tgr Liguria

Torre d'amare

Transport

Trasporti Italia

Trasporto Europa

Travel no stop

Trc giornale

Il giornale di Basilicata

Il terziario

La nuova Sardegna

Libero 24x7

Uiltrasporti su Assembleia Assarmatori: importanti le dichiarazioni del Presidente Messina

21 luglio 2019

56



“Riscontriamo favorevolmente le dichiarazioni del Presidente Stefano Messina durante la sua relazione di apertura all’Assemblea di Assarmatori”. Ad affermarlo il Segretario nazionale della Uiltrasporti, Uiltrasporti su Assembleia Assarmatori: importanti le dichiarazioni del Presidente Messina che spiega: “In particolare, apprezziamo l’affermazione di voler definire in tempi certi il rinnovo del Contratto Collettivo di lavoro del settore marittimo ed il riconoscimento della serietà dimostrata dalle organizzazioni sindacali confederali per il lavoro fin qui svolto”.



“Auspichiamo che tali dichiarazioni – conclude Fantappiè – siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l’aumento dell’occupazione marittima italiana”.

Trasporti: AssArmatori, rivedere il Registro Internazionale

Pubblicato da [amaregaeta06](#) il 17 luglio 2019 in [Generale](#)

“Il Registro Internazionale è uno strumento valido, ma noi proponiamo una diversa lettura di alcune sue parti”. Lo ha spiegato, parlando all’annual meeting dell’associazione, il presidente di AssArmatori Stefano Messina, ricordando che “l’istituzione del Registro Internazionale ha consentito un’inversione di tendenza. La flotta italiana era in crisi negli anni ’80 e ’90, ed è tornata a crescere proprio grazie all’introduzione delle agevolazioni, arrivando al suo picco massimo nel 2015 per poi calare nuovamente a causa delle crisi”.

Lo strumento, quindi, ha funzionato, ma secondo AssArmatori necessita di un aggiornamento: “La nostra proposta è quella di una diversa interpretazione dell’articolo 6: i marittimi italiani devono poter beneficiare degli sgravi contributivi oggi previsti dal Registro Internazionale, anche se sono impiegati su navi battenti bandiera estera, e non solo italiana. Sarebbe un intervento nella direzione dello sviluppo internazionale dell’industria marittima”.

Prima di tutto, però, secondo Messina “sarebbe necessario un censimento di tutti i lavoratori marittimi italiani, per avere numeri reali. Con questi dati poi si possono prendere le decisioni”.

Il presidente di AssArmatori ha quindi chiesto al Governo un impegno diretto in sede europea per la revisione del sistema di finanziamenti comunitari ai servizi marittimi, che dovrebbero tenere maggiormente in considerazione le peculiarità del sistema italiano.(Ansa)

Assarmatore, il più grande fallimento della UE è la politica marittima

Pubblicato da [amaregaeta06](#) il 17 luglio 2019 in [Generale](#)

ROMA – «Il più grande fallimento dell'Unione Europea è la politica marittima. È mancata e manca una politica per il Mediterraneo». Il presidente Stefano Messina ha aperto la prima assemblea annuale di Assarmatori, l'Associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia, con un vero e proprio atto d'accusa contro quelle che ha definito "colpevoli dimenticanze". Il presidente di Assarmatori è andato anche oltre: «La Commissione uscente di Bruxelles, – ha detto – salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale. Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione».

E proprio mentre si discute del nuovo assetto della Commissione europea, per Assarmatori chiede il cambio di rotta: «È un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'Associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450 navi e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti».

Su questo tema ha insistito anche Enrico Letta, ex premier, oggi professore a Parigi a Sciences-Po (Institut d'Etudes politiques de Paris). Per Letta in questo momento all'Italia occorre un ruolo primario in un settore come i trasporti. C'è bisogno di risultati, la Concorrenza produce più apparenza che risultati. Se fossi Conte – ha ribadito – chiedere aiuto a Berlusconi e a Zingaretti, che in Europa sono in grandi gruppi, pur di portare un beneficio vero al Paese».

Ma esiste anche una seconda motivazione posta al centro del dibattito da Assoarmatori: la Silk & Road Initiative, ovvero la Via della Seta lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso Sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani. Secondo Stefano Messina, l'Italia ha il dovere di imporre una "Via Italiana" a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito. «La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi – ha affermato Messina – che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche».

Ma la Cina deve fare paura? Per Giulio Sapelli, economista, professore dell'Università degli Studi di Milano, la Cina è un "gigante di carta" che bisogna solo tenere a bada. «Noi dobbiamo guardare agli Usa e investire in Africa. Questo è il ruolo che ci assegna la Storia e questo è il nostro orizzonte possibile».

Chi non teme l'espansione cinese è sicuramente l'armatore Gianluigi Aponte che guida il colosso planetario Msc. «Stentiamo a capire che è la Cina che ha bisogno di noi e non noi della Cina. Loro esportano prodotti finiti verso l'Europa, noi esportiamo pochissimo verso la Cina. Dobbiamo essere consapevoli della nostra forza, tutto qui». Aponte ha anche ribadito che Msc crede molto in Gioia Tauro, che Msc ha programmato in Calabria investimenti notevoli. «Gioia Tauro diventerà il grande hub del Sud Italia – ha sottolineato – e i lavoratori avranno finalmente certezze sul loro futuro».

Non ha paura per niente della Cina neanche Giuseppe Bono, ceo di Fincantieri. “Non temiamo nessuno – ha ribadito – ci frenano solo le interpretazioni normative in sede europea. Abbiamo investito in Francia e stiamo da mesi aspettando la conclusione di un iter fatto di pareri. Eppure l’Europa ha consentito alla Corea di gestire quei cantieri. Così com’è avvenuto anche in Nord Europa. Invece di frenarci tra di noi lavoriamo insieme, l’Europa faccia gli interessi reali dell’Europa”. Bono ha citato anche il rinnovamento della flotta traghetti: perché non sono stati previsti finanziamenti di sostegno agli armatori? Un tema ripreso anche da Achille Onorato, ceo di Moby. “Abbiamo bisogno di un sistema Europa e di regole certe. Noi giovani armatori dobbiamo dimostrare di avere la voglia di lottare e di crescere con i marittimi italiani al nostro fianco. E siamo orgogliosi di questo”.

Incalzati da Nicola Porro sono emerse nette anche le posizioni di Carlo Secchi, di European Coordinator TEN-T Atlantic Corridor e Fabrizio Palenzona, presidente Confrtrasporto Concommerce Imprese per l’Italia.

E poi la politica. Assarmatori si è candidata a promuovere da subito “un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture. Assarmatori ha anche puntato il dito contro la cronica sottovalutazione dell’importanza dei trasporti marittimi e dell’industria del mare sottolineando come questo comparto valga circa il 3% del PIL italiano (dati Unioncamere); in termini di valore ciò significa 45 miliardi di euro e lavoro a oltre 880 mila italiani; considerando l’effetto indotto sul resto dell’economia il fatturato dell’industria del mare balza a circa 130 miliardi di euro e a titolo di esempio, l’automotive si ferma a 93 miliardi di euro”.

Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ha ribadito che vuole riunire a breve le associazioni rappresentative degli armatori, perché una posizione univoca sulle idee e sulle proposte da sottoporre all’Amministrazione – pur partendo da visioni legittimamente diverse – favorirà ed agevolerà una sintesi su alcune importantissime scelte che ci attendono nei prossimi mesi. Sono consapevole – ha aggiunto – che state facendo, come imprese armatoriali, grandi passi in avanti e grandi investimenti nell’utilizzo dei combustibili alternativi, nell’ottica di abbattere le emissioni di Co2 e delle altre sostanze maggiormente inquinanti: devo darvene atto e sapete bene che questo è l’orizzonte verso cui tendere. È per questa ragione che il Governo vuole continuare ad investire anche sugli incentivi Ferrobonus e Marebonus da destinare alla merce che sceglie il treno o la nave al posto del «tutto strada».

Trasporti: Aponte, Genova e Trieste indietro per mercati Ue

Armatore, problema Morandi risolto, container a Bettolo in 7 mesi
17 luglio, 09:19



Genova e Trieste, nella competizione per servire i mercati del centro Europa, "sono ancora indietro". Lo ha dichiarato l'armatore Gianluigi Aponte, parton del colosso mondiale dei trasporti marittimi Msc, intervenendo a margine dell'assemblea annuale di AssArmatori, associazione guidata dal genovese Stefano Messina. Aponte si è detto d'accordo con i contenuti dell'intervento del presidente di Confrtrasporto-Confcommercio Fabrizio Palenzona, secondo cui i due scali italiani non sono ancora in grado di servire adeguatamente i mercati dell'Europa centrale, ma ha aggiunto che continuerà comunque a investire su Genova "tutto quello che sarà necessario e strategico per il nostro gruppo".

Il vertice di Msc ha quindi ribadito che "il problema del Ponte Morandi è stato risolto molto bene" e che "problemi logistici, secondo me, non ce ne sono". Parlando poi dei lavori di completamento del terminal container di Calata Bettolo, che sarà gestito da Msc, Aponte ha ammesso che "potrebbe esserci qualche ritardo, ma è una cosa normale. Difficile dirlo con precisione, ma i primi container potrebbero arrivare già in 6 o 7 mesi". (ANSA).

Trasporti: Aponte, l'Europa deve diventare una federazione

Armatore, tra Usa e Cina dobbiamo schierarci con Trump

16 luglio, 17:10



(ANSA) - GENOVA, 16 LUG - "Fino a quando l'Europa non diventerà una federazione, non conterà nel gioco mondiale". Ne è convinto l'armatore Gianluigi Aponte, patron del colosso mondiale dei trasporti marittimi Msc, intervenuto sul tema a margine dell'annual meeting di AssArmatori a Roma. Parlando del rapporto con la Cina, Aponte ha sottolineato che "non si è ancora capito che è la Cina ad aver bisogno di noi, e non noi di loro. Noi siamo i loro clienti: se la Cina non esportasse verso di noi, ne avrebbe un risvolto negativo. Noi esportiamo pochissimo in Cina, loro esportano molti prodotti finiti. Noi siamo per loro un cliente molto importante".

Nessun problema per quanto riguarda una possibile colonizzazione cinese: "Noi siamo sovrani della nostra nazione e dell'Europa. La Cina non prenderà nessun sopravvento, non possono farlo". Chiarito questo, però, l'armatore sorrentino non ha dubbi sulla scelta di campo da fare: "Tra Usa e Cina noi dobbiamo schierarci assolutamente con gli Usa. Fare blocco con Trump, non con la Cina".

In questo contesto, "il problema dell'Europa è che noi dobbiamo diventare una federazione. Fino a quando non lo saremo, non conteremo nel gioco mondiale. Ci

dobbiamo augurare che questo nuovo presidente della Commissione Europea lavori nel senso di creare in futuro una federazione europea. E' fondamentale: se non lo diventeremo, non avremo nessun potere geopolitico".(ANSA).

Trasporti: Aponte, G.Tauro sarà primo terminal Mediterraneo

Armatore, investiamo ma aspettiamo contributo anche lavoratori

16 luglio, 17:26



(ANSA) - GENOVA, 16 LUG - "Faremo di Gioia Tauro il primo terminal container del Mediterraneo". E' l'obiettivo fissato per lo scalo calabrese dal numero uno di Msc, Gianluigi Aponte, diventato azionista unico della società concessionaria dopo aver rilevato la quota dell'ex socio Contship Italia. Aponte, intervenendo a margine dell'assemblea annuale di AssArmatori a Roma, ha assicurato che a Gioia Tauro "non ci sono problemi con i lavoratori. Sono entusiasti che abbiamo preso noi il terminal, e da loro ci aspettiamo un grande contributo: Msc sta investendo molto e siamo sicuri che loro risponderanno positivamente.

Faremo di Gioia Tauro il primo terminal del Mediterraneo".

Primato che potrebbe essere raggiunto non solo con attività di transhipment, ma anche come porto gateway (quindi di destinazione finale delle merci), "se si riusciranno a realizzare, in futuro, i collegamenti ferroviari con il Nord Italia e con l'Europa".

L'armatore sorrentino ha poi parlato dell'integrazione verticale della logistica, processo che vede i grandi armatori globali del settore container operare sempre più spesso anche a terra: "Con la nostra nuova società Medlog stiamo cercando di sviluppare tutto ciò che è terrestre, ma solo dove è strategico per noi. Non

possiamo farlo a livello mondiale, lo faremo dove è possibile. Non è nostro intento fare parte mare e parte terra.

Faremo la parte terra solo dove riteniamo che sia strategico, necessario ed economico per noi".(ANSA).

UILTRASPORTI SI RITIENE SODDISFATTA DELLA LINEA DI ASSARMATORI

(Teleborsa) - **Più attenzione alle politiche del mare da parte dell'Unione europea e rinnovo del Contratto Collettivo di lavoro**, questi sono stati i due punti fondamentali sottolineati dal **Presidente di Assarmatori Stefano Messina durante l'Annual Meeting dell'Associazione**, che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali. Soprattutto il secondo punto ha incontrato grande interesse da parte di **Uiltrasporti che ha sottolineato l'importanza di definire tempi certi per il Contratto per riconoscere la serietà dimostrata alle organizzazioni sindacali confederali**.

"Auspichiamo che tali dichiarazioni – afferma **Paolo Fantappiè, Segretario nazionale Uiltrasporti** - siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l'aumento dell'occupazione marittima italiana".

UE, Cassinelli (FI): "Europa cambi rotta su Blue economy"



Fuori provincia - “Il congresso di Assarmatori fissa un punto preciso. La politica marittima e una politica per il Mediterraneo restano il più grande fallimento UE. Condivido le preoccupazioni di Stefano Messina, presidente Assarmatori: salvo rarissime occasioni, l’Europa non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare nonostante sia un comparto imprescindibile per Paesi come l’Italia. Forza Italia si augura che l’Europa e questo governo possano finalmente cambiare rotta aiutando la cosiddetta Blue economy”. Lo ha detto il deputato Roberto Cassinelli di Forza Italia.

Martedì 16 luglio 2019 alle 19:37:33

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fincantieri-Enel un sistema per elettrificare i porti italiani

Come evitare che le navi in porto consumino elettricità accendendo i generatori di bordo? Consentendo di allacciarsi alla rete elettrica di terra, portando la corrente fino alle banchine nei principali porti italiani.

Il progetto è stato annunciato dall'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono intervenuto all'incontro annuale di Assarmatori a Roma: «Non lo abbiamo ancora reso noto, ma stiamo lavorando con Enel per dotare tutti i principali porti del Paese di un sistema di cold ironing». Questo consentirebbe ai bastimenti attraccati un notevole risparmio energetico. Ma per lanciare questo metodo, serve che «il sistema sia economicamente competitivo, altrimenti nessuno poi lo utilizza». E così le navi ne farebbero a meno. Un precedente è già accaduto nel 2017 quando il cold ironing installato al porto di Venezia sin dal 2013 era stato abbandonato perché non conveniente. Ma dal 2018 lo scalo di Trieste stava già pensando di adottarlo per ridurre l'inquinamento.

M.Muz.



di Giacomo Ferrari

Fca al ribasso dopo Goldman
Acquisti su Unicredit e Saipem

Rimbalsano i bancari grazie al calo delle sofferenze e dello spread (a 186 punti), ma scivola **Fca** (-3,1%) dopo il giudizio «sell» di Goldman Sachs, che ha fissato il target-price a 11,5 euro. La seduta di ieri a Piazza Affari ha ruotato intorno a questi due temi e il Ftse-Mib (+0,12%) si è stabilizzato sopra i 22.200 punti. Gli acquisti si sono indirizzati principalmente su **Unicredit** (+2,61%), **Banco Bpm** (+2,56%) e **Fincobank** (+2,1%), mentre la leggera ripresa del greggio ha favorito **Saipem** (+2,08%) e **Prysmian** (+1,62%). Fra i ribassi spiccano anche **Pirelli** (-2,49%) in linea con l'andamento della concorrente Michelin e **Atlantia** (-2,35%) che ha confermato l'interesse per Alitalia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sussurri & Grida

A Umbria Jazz il primo rapporto «Investire in cultura»

(*m.e.z.*) Investire in cultura è sempre più «strategico». Cosa significhi esattamente lo spiega Carlo Pontana (*foto*), presidente dell'Agis (Associazione generale italiana dello spettacolo) al terzo mandato ed ex sovrintendente del Teatro alla Scala dal 1990 al 2005. Che commenta così il dato che emerge dalla prima ricerca «Investire in cultura» svolta da Makno-Rsm per Impresa cultura Italia-Confcommercio che verrà presentata il 18 luglio a Perugia nell'ambito di Umbria Jazz. «Gli investimenti strategici — spiega il presidente — sono strutturati e costanti nel tempo. Sono finanziamenti il cui ritorno sta nell'investimento stesso». Una visione condivisa dal 70% delle oltre 200 imprese coinvolte nella ricerca. «Il documento fotografa un importante cambiamento nella finalità con cui le imprese investono in un settore che genera come volume d'affari 3 miliardi l'anno — puntualizza Pontana —. Non più per sponsorizzare un evento, ma per associare il proprio nome a un brand di successo che permetta quindi di avere ricadute positive d'immagine ed economiche». È finita l'era dei mecenati dunque? Sembra di sì.



ma a vantaggio della cultura. Come emerge dalla ricerca, le imprese equiparano gli investimenti in cultura alla pubblicità: per il 45% sono anche più importanti dei mezzi pubblicitari tradizionali. Il che significa che l'investimento non viene fatto «a fondo perso»: gli imprenditori hanno un ritorno e sono più motivati a investire in attività culturali. Un cambio di paradigma non da poco se si considera che il pubblico sta riducendo i fondi destinati alla cultura. «In questo senso l'Art Bonus, con un credito di imposta del 65% a chi finanzia la cultura, ha giocato un ruolo fondamentale per rafforzare il dialogo imprese-cultura» commenta Fontana. A esercitare il richiamo maggiore è il territorio: le imprese investono nelle attività che hanno ricadute sul territorio in cui sono immerse. E chi non investe in cultura? Lo fa per scarsa conoscenza delle opportunità e per timore che l'intervento dia troppo complesso. «Quello che emerge dalla ricerca — sintetizza Fontana — è l'esigenza di fare sistema tra cul-

tura, imprese, territorio e istituzioni».

© RIPRODUZIONE DISEGNATA™

Assamatori: Ue carente nella politica marittima

Il presidente di Assarmatori Stefano Messina ha criticato la Commissione europea per aver gestito le politiche del mare a favore del Nord Europa e di aver trascurato il Mediterraneo. Messina ha poi auspicato che l'Italia partecipi attivamente alla Belt and Road iniziative cinese, l'investimento di Pechino da 8 mila miliardi di dollari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Crif, lezioni di economia

(m.sab.) Crif Centrale rischi finanziari, lancia «Paccio Tesoro» www.faccioteso.it. Il progetto è dedicato all'educazione finanziaria per le famiglie e si avvale della collaborazione di Massimo Esposti e Paolo Zucca, giornalisti esperti di investimenti e di risparmio.

© RIPRODUZIONE PROIBITA

BORSA ITALIANA

Quotazioni in diretta sul telefonino. Invia QUOTA <sigla titolo>, ad esempio: QUOTA ACT al numero 43272. Costo 0,45 Euro per SMS piccolo. Info: www.quotazioni.it

[illegible]

BORSE ESTERE

A New York, valori espressi in dollari, a Londra in sterline, a Zurigo in franchi svizzeri. Dati di New York e Toronto aggiornati alle ore 20.00.

ACHILLE ONORATO: «PIÙ INVESTIMENTI E GRANDI OPERE» /INTERVISTA

Achille Onorato: «Più investimenti e Grandi Opere» /INTERVISTA



19 Jul, 2019

Parla Achille Onorato, Ceo di Moby SpA: «L'importanza dell'intermodalità e la realizzazione dei grandi investimenti, delle grandi Opere» - A Piombino il Polo Logistico automotive: «300 mila auto che oggi vanno nel Nord Europa, opportunità da non perdere».

di Lucia Nappi

ROMA - Oggi l'85% delle merci in Italia viaggia ancora su strada, esiste pertanto una ampia possibilità di traslare parte di questi traffici verso il mare, non solo nelle tratte di singola percorrenza da un porto all'altro, ma tramite l'intergrazione con un **trasporto intermodale più globale a livello europeo**. Ma c'è un **Europa che viaggia a due velocità**: il Nord Europa ha le infrastrutture per cogliere tutte le opportunità e l'Italia ancora no.

Questa la **denuncia di Achille Onorato**, amministratore delegato di Moby S.p.A. punto di riferimento all'interno del Gruppo Onorato, lanciata dal palco di Assarmatori, ripreso poi a margine dell'incontro.

L'importanza delle Autostrade del Mare ma anche dell'intermodalità? [\(VIDEO\)](#)
*«L'importanza soprattutto dell'intermodalità e la realizzazione dei grandi investimenti, delle grandi Opere che consentano di collegare il sud di questo continente, ci metto anche il nord Africa in un futuro, fino al nord Europa. Poi le direttrici per uscire a Ovest ed est del nostro mondo. E' importante grandi opere e grandi investimenti: **dragaggi, razionalizzazione dei porti, Terzo Valico, sbloccare il Brennero per consentire lo sviluppo del traffico intermodale e anche dell'ultimo miglio ferroviario nei porti.**»*

Il progetto di Piombino prevede un traffico intermodale?
*«Stiamo cercando di creare il **primo Polo Logistico europeo per le automotive a***

Piombino, a fatica. C'è un'Autorità Portuale che in questo momento sta **iniziando a capire**, grazie al commissario (ndr commissario Pietro Verna) **le nostre istanze**. Dobbiamo fare molto velocemente perchè **siamo pronti a portare, nel giro di pochi mesi, dalle 200 mila alle 300 mila auto a regime a Piombino**. E' una opportunità che l'Italia non può perdere, che la Toscana e un'area depressa come Piombino non può perdere. **Oggi queste merci vanno nel Nord Europa**. Le possiamo attrarre a Piombino, **dobbiamo essere molto lucidi e combattere** perchè venga realizzato in tempi brevi».

Sull'armamento in Italia, nel settore traghetti, si parla di navi troppo vecchie, quali le soluzioni?

[\(VIDEO\)](#)

«Il settore dei traghetti aveva l'opportunità del rinnovo delle flotte con la normativa IMO 2020 si può riaprire un nuovo ciclo di cantieristica. L'Europa questo non è riuscito a coglierlo, se lo avesse colto avrebbe aiutato soprattutto quei piccoli armatori a un piano di rilancio. Oggi costruire per una nave traghetto, i tempi per ripagarsi gli investimenti sono superiori ai trenta anni».

C'è bisogno di incentivi soprattutto per la cantieristica a livello europeo?

«Tolto il bellissimo caso di Fincantieri, il settore della cantieristica europea è in profonda crisi. Ci sono tanti piccoli cantieri che non sono in grado di competere con la cantieristica dalle altre parti del mondo. Questo avrebbe potuto essere un volano per far ripartire questo tipo di cantieristica e costruire nuovi traghetti».

Assarmatori-Sindacati: Recuperare il valore del lavoro, principalmente italiano /VIDEO
17 Jul, 2019

ROMA - Tema di grande spessore quello del Lavoro, in merito al quale ieri Stefano Messina, presidente di Assarmatori, è intervenuto durante la relazione introduttiva all'Assemblea Annuale della Associazione ([VIDEO](#)) *"La globalizzazione ha rimescolato le carte in questi anni: equipaggi misti, concorrenza sui costi del lavoro, esclusione di alcune categorie di marittimi, è quello a cui dobbiamo guardare in faccia. Le nostre aziende danno lavoro a 35 mila e 500 marittimi di cui la metà sono italiani. "Noi pertanto **vogliamo chiedere al Governo di dare il nostro contributo** – ha continuato il presidente di Assarmatori - per recuperare il principio del lavoro, principalmente italiano, per il valore costituzionale che ha il lavoro.*

Sul rinnovo contrattuale in corso e la trattativa per il rinnovo dei contratti collettivi di molte categorie, Messina ha specificato: Trattativa molto dura ma corretta e garantista delle posizioni, una trattativa che vede anche con un po' di innovazione il tentativo di portare ad una unificazione, parliamo del mondo degli amministrativi ma anche di quello dei marittimi, affinché la nostra Associazione possa dotarsi di un unico strumento contrattuale.

Messina ha speso parole di stima nei confronti dei Sindacati della categoria, *"sappiate che vi stimo-* ha concluso - *per la grande responsabilità che avete di cui siamo consapevoli e voglio che sappiate che vi rispettiamo".*

Sulle dichiarazioni è intervenuto oggi il Segretario nazionale della **Uiltrasporti, Paolo Fantappiè, con una nota con la quale fa sapere:** *"Riscontriamo favorevolmente le dichiarazioni del presidente Stefano Messina "In particolare, apprezziamo l'affermazione di voler definire in tempi certi il rinnovo del Contratto Collettivo di lavoro del settore marittimo ed il riconoscimento della serietà dimostrata dalle organizzazioni sindacali confederali per il lavoro fin qui svolto".*

"Auspichiamo che tali dichiarazioni – conclude Fantappiè - siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l'aumento dell'occupazione marittima italiana".

<https://www.youtube.com/watch?v=w66jxw5gJ5w>

[Corriere marittimo](#)

Publicato il 17 lug 2019
ISCRIVITI 25

La Cina è una delle aree principali di origine e destinazione dei carichi sia su rinfuse liquide e solide, che di contenitori nel Mediterraneo” - spiega Messina - “Il governo cinese è molto interessato al sistema logistico Mediterraneo e nazionale pertanto

<https://www.youtube.com/watch?v=ZM3FcDvC3F8>

[Corriere marittimo](#)

Publicato il 17 lug 2019
ISCRIVITI 25

Stefano Messina presid, Assarmatori interviene sul tema del lavoro durante il discorso introduttivo dell'- Annual Meeting dell'Associazione

https://www.youtube.com/watch?v=2YR_7RWh4pg

Mare, Assarmatori: l'UE cambi subito rotta sulle politiche marittime

MARTEDÌ 16 LUGLIO 2019 15:22:35



È in svolgimento a Roma l'**Annual Meeting** dell'Associazione **Assarmatori**.

L'evento ha rappresentato l'occasione per fare il punto sulle attuali politiche europee legate ai trasporti e sui possibili argini ai rischi legati alla "Via della Seta" promossa dalla Cina.

Il presidente di Assarmatori **Stefano Messina** ha chiesto un cambio di rotta all'Europa: "Il più grande fallimento dell'Unione Europea? La politica marittima e una politica per il **Mediterraneo**" - ha dichiarato Messina - "La Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale. Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: **l'Unione Europea** eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione".

Esiste anche una seconda motivazione forte per un'inversione di rotta: "La Silk & Road Initiative, ovvero la **Via della Seta** lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani." - ha aggiunto Stefano Messina - "L'Italia ha il dovere di imporre una **"Via Italiana"** a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito. La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche".

Assarmatori si è candidata quindi a promuovere da subito un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture: "C'è bisogno che il Governo - ha sottolineato il **Presidente dell'associazione** - tracci un'efficiente e armonizzata **"Via Italiana"** alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare".

Assarmatori: “Politica marittima e Mediterraneo sono i grandi fallimenti dell’Unione Europea”

08:38:00 Nessun commento:



ROMA - Il più grande fallimento dell'Unione Europea? La politica marittima e una politica per il Mediterraneo. L'atto di accusa porta la firma di ASSARMATORI, l'Associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia.

Secondo Stefano Messina, che di ASSARMATORI è il Presidente e che ha illustrato oggi a Roma in occasione dell'Annual Meeting le linee strategiche dell'Associazione, la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale.

Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione.

Per ASSARMATORI il cambio di rotta è un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'Associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450

navi e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Ma esiste anche una seconda motivazione forte per un'inversione di rotta: La Silk & Road Initiative, ovvero la Via della Seta lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani. Secondo Stefano Messina, l'Italia ha il dovere di imporre una "VIA ITALIANA" a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

"La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi - ha affermato Messina - che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche".

ASSARMATORI si è candidata quindi a promuovere da subito "un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture". "C'è bisogno che il Governo - ha sottolineato il Presidente di ASSARMATORI - tracci un'efficiente e armonizzata "VIA ITALIANA" alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare".

ASSARMATORI ha anche puntato il dito contro la cronica sottovalutazione dell'importanza dei trasporti marittimi e dell'industria del mare sottolineando come questo comparto valga circa il 3% del PIL italiano (dati Unioncamere); in termini di valore ciò significa 45 miliardi di euro e lavoro a oltre 880 mila italiani; considerando l'effetto indotto sul resto dell'economia il fatturato dell'industria del mare balza a circa 130 miliardi di euro e a titolo di esempio, l'automotive si ferma a 93 miliardi di euro.

Condividi:

ASSARMATORI: “Politica marittima e Mediterraneo sono i grandi fallimenti dell’Unione Europea”

pubblicato martedì 16 luglio 2019 alle ore 12:38:48



All’Annual Meeting dell’Associazione, il Presidente Stefano Messina chiede un cambio di rotta all’Europa, ma anche la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla “Via della Seta” lanciata dalla Cina

Il più grande fallimento dell’Unione Europea? La politica marittima e una politica per il Mediterraneo. L’atto di accusa porta la firma di ASSARMATORI, l’Associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia.

Secondo Stefano Messina, che di ASSARMATORI è il Presidente e che ha illustrato oggi a Roma in occasione dell’Annual Meeting le linee strategiche dell’Associazione, la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che per Paesi come l’Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell’80% dell’interscambio commerciale.

Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: l’Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all’Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione.

Per ASSARMATORI il cambio di rotta è un’emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l’Associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450 navi e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Ma esiste anche una seconda motivazione forte per un'inversione di rotta: La Silk & Road Initiative, ovvero la Via della Seta lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani. Secondo Stefano Messina, l'Italia ha il dovere di imporre una "VIA ITALIANA" a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

ASSARMATORI: "Politica marittima e Mediterraneo

sono i grandi fallimenti dell'Unione Europea"

All'Annual Meeting dell'Associazione, il Presidente Stefano Messina chiede un cambio di rotta all'Europa, ma anche la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla "Via della Seta" lanciata dalla Cina

Il più grande fallimento dell'Unione Europea? La politica marittima e una politica per il Mediterraneo. L'atto di accusa porta la firma di ASSARMATORI, l'Associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia.

Secondo Stefano Messina, che di ASSARMATORI è il Presidente e che ha illustrato oggi a Roma in occasione dell'Annual Meeting le linee strategiche dell'Associazione, la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale.

Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione.

Per ASSARMATORI il cambio di rotta è un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'Associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450 navi e che rappresenta la più importante concentrazione

mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Ma esiste anche una seconda motivazione forte per un'inversione di rotta: La Silk & Road Initiative, ovvero la Via della Seta lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani. Secondo Stefano Messina, l'Italia ha il dovere di imporre una "VIA ITALIANA" a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

Assemblea Assarmatori: Fantappiè (Uiltrasporti), importanti le dichiarazioni del Presidente Messina

(FERPRESS) – Roma, 17 LUG – “Riscontriamo favorevolmente le dichiarazioni del Presidente Stefano Messina durante la sua relazione di apertura all’Assemblea di Assarmatori”. Ad affermarlo il Segretario nazionale della Uiltrasporti, Paolo Fantappiè, che spiega: “In particolare, apprezziamo l’affermazione di voler definire in tempi certi il rinnovo del Contratto Collettivo di lavoro del settore marittimo ed il riconoscimento della serietà dimostrata dalle organizzazioni sindacali confederali per il lavoro fin qui svolto”.

Ferrovie, Toninelli: in arrivo nuovo contratto programma RFI

Categoria: [Treni reali](#)

Pubblicato: 17 Luglio 2019

- [RFI](#)
- [Ferrovie dello Stato](#)



Il ministro delle Infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli durante l'assemblea di Assarmatori ha annunciato l'arrivo di un **nuovo contratto di programma di RFI**.

Ha spiegato Toninelli: “stiamo cercando, e potremmo farcela, di portare un nuovo contratto di programma di **RFI** al Cipe del 22 luglio”. “Anche se la manutenzione è scollegata dal contratto ci saranno tante novità che significano tanti cantieri in più”, ha spiegato, evidenziando che “anche **RFI** deve fare di più. La cosa che più mi fa arrabbiare e aver visto come non fossero stati impegnate tutte le risorse a disposizione, soprattutto parlo di Anas”.



“Domani al CIPE – ha aggiunto – verrà valutata la nostra proposta di destinare da subito 242 milioni di euro per l’ulteriore potenziamento dei collegamenti ferroviari ai porti di **Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno**”. “Con Gianfranco Battisti, amministratore delegato di **FS**, lavoriamo a stretto contatto affinché le ferrovie tornino protagoniste nei nostri porti”.

“La spesa stanziata da **RFI** per questo obiettivo nel quinquennio 2019-2023 cuba circa 1,2 miliardi di euro e, per darvi una misura della concretezza di questo lavoro”, ha spiegato.

Grandi Navi Veloci Puts Order For New GSI Ships On Hold

MSC-controlled Grandi Navi Veloci will currently not proceed with the order for two ro-pax ferries, which were previously announced. They were going to be built at the GSI Shipyard in China.

At the annual general meeting of the Italian shipowners association (Assarmatori), Gianluigi Aponte, chairman of MSC Group, stated: "I can say that we are still considering the investment. However, the main issue with the shipyard is the price". The four ro-pax vessels (plus a further four units in options) jointly ordered in China by GNV and Onorato Armatori in 2017, have a capacity for 2,500 passengers and crew and offer 3,765 lane metres. The first and third ships should have been delivered to Grandi Navi Veloci, while Onorato (which instead recently confirmed the order) will take delivery of the other two. The first vessel for Onorato will come into service late 2021.

Assarmatori: “Sull’Industria del mare l’Ue ha fallito”

17 LUGLIO 2019 COMMENTS (0) DIARIO DI

BORDO, NAUTICA&POLITICA, NEWS, PRIMO PIANO



Politica marittima e Mediterraneo, ovvero i grandi fallimenti dell’Unione Europea. L’impietosa analisi del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, alla prima assemblea dell’Associazione (alternativa a Confitarma), e le durissime accuse di Gianluigi Aponte, fondatore e proprietario del Gruppo Msc, e di Giuseppe Bono, numero uno di Fincantieri

di **Antonio Risolo** | Che la politica marittima e più in generale del Mediterraneo fosse colpevolmente di infimo profilo da decenni, complici di comprovate indolenze e inettitudini di governi nazionali e istituzioni europee, non lo scopriamo oggi a conclusione dell’*Annual Meeting* di **Assarmatori**, l’associazione presieduta da **Stefano Messina** (nella foto). In ogni caso, dall’evento romano viene fuori un quadro desolante, se non drammatico, del nostro cluster marittimo. Con *j’accuse* che fanno già tremare la poltrona del futuro commissario Ue ai Trasporti. Che, molto probabilmente non sarà italiano.

Come aperitivo, **Messina** chiede un immediato cambio di rotta all’Europa, “ma anche la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla *Via della Seta* lanciata dalla Cina”. Poi, saltato l’antipasto, ecco il piatto forte, un *uppercut* terrificante: “La politica marittima e la politica per il Mediterraneo rappresentano il fallimento più grande di Bruxelles che non si è mai occupata in modo razionale dell’Industria del mare, nonostante nei port italiani transiti più dell’80% dell’interscambio commerciale”.

Fin troppo banale sostenere che le conseguenze di tale atteggiamento insolente sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio? **Assarmatori** – le cui compagnie associate controllano più di 450 navi – punta il dito contro i **finanziamenti Ue predominanti** alle compagnie che collegano porti del Mare del Nord e del Baltico con la cervellotica motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi Paesi comunitari, negando un analogo trattamento all’Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra Ue, nei confronti dei quali sarebbe

oggi più che mai indispensabile una politica di coesione.

Pollice verso anche sulla cosiddetta **Silk & Road Initiative**, ovvero la *Via della Seta* lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8mila miliardi di dollari. Se da un lato per **Assarmatori** rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani, dall'altro **Stefano Messina** alza ancora il tono della voce per dire che "L'Italia ha il dovere di imporre una *Via Italiana* a questo progetto".

Facciamola semplice: i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito. Capito signor **ministro stellato Toninelli**? Chi può dirlo. Il dubbio è forte.

Poi l'affondo: "La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi – ha aggiunto **Messina** – che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il governo nazionale sia le Istituzioni europee esercitino le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato, ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche". E propone, da subito, "un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture".

"Il governo – ha sottolineato il presidente di **Assarmatori** – tracci un'efficiente e armonizzata *Via Italiana* alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare".

Assarmatori, infine, lancia strali anche contro la cronica e incomprensibile sottovalutazione dell'importanza dei trasporti marittimi e dell'Industria del mare, un comparto che vale il **3% del Pil** italiano (dati Unioncamere). In termini di valore fa esattamente **45 miliardi di euro** e lavoro per oltre **880mila italiani**. Considerando poi l'effetto indotto sul resto dell'economia, il fatturato dell'industria del mare vola a **130 miliardi** di euro. Un paragone per capire la rilevanza dei numeri di cui stiamo parlando: l'automotive si ferma a 93 miliardi.

GLI INTERVENTI

Il *j'accuse* del patron del Gruppo Msc, **Gianluigi Aponte**, è da manuale per coraggio, schiettezza e competenza: "Non si è ancora capito che è la Cina ad avere bisogno di noi, non noi della Cina – ha detto il **Comandante** – La Cina non prenderà nessun sopravvento, non può farlo. Tra Usa e Cina noi dobbiamo fare blocco insieme con **Donald Trump**. Fino a quando non diventeremo una federazione, vera e forte, conteremo molto poco nel gioco mondiale".

Durissimo l'affondo di un pessimista **Giuseppe Bono**, amministratore delegato di **Fincantieri**, per il quale "ottenere la casella dell'Antitrust a Bruxelles sarebbe vitale per l'Italia". L'alternativa? "Meglio abolire del tutto quel ruolo". E la politica comunitaria? "Di stampo sovietico, con un'ingessatura economica molto dannosa". Basti pensare, ricorda **Giuseppe Bono**, che "da mesi siamo fermi sull'operazione **Stx** in attesa che l'Europa si pronunci...". Campa cavallo, l'asse **MM** (Merkel-Macron) funziona, eccome se funziona. Con Roma che sta a guardare impotente.

Messaggi e ultimatum ricevuti? Macché! Difficile immaginare che il *governo del no* e dell'allegra *decrescita felice* che da un anno blocca lo sviluppo del nostro Paese, riesca a gestire efficacemente quell'urgente cambio di rotta auspicato. Anzi, una vera e propria *emergenza industria del mare*, com'è stata definita. Nonostante le nuove promesse di **Danilo Toninelli**: "Metteremo altri 242 milioni per il trasporto ferroviario nei porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno".

Bye bye Genova, sei già nella *blacklist*... Altra gaffe del ministro?

Il meeting di ASSARMATORI. Una “via italiana” per il rilancio dei trasporti marittimi

scritto da Redazione 17 Luglio 2019



Si è tenuto ieri a Roma l'**Annual Meeting di ASSARMATORI**, l'Associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia, di fronte a un auditorio di circa 600 persone tra addetti ai lavori, operatori, economisti e politici. Il ruolo dell'Europa negli equilibri economici mondiali e la prospettiva di una diarchia Stati Uniti – Cina, sono stati i temi affrontati per i loro inevitabili riflessi sui traffici marittimi.

Il Presidente **Stefano Messina**, nell'illustrare le linee strategiche della sua Associazione, ha presentato un vero e proprio atto d'accusa nei confronti dell'Unione Europea la cui fallimentare politica marittima avrebbe portato a distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Basti pensare ai finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano i porti del Mare del Nord e del Baltico, giustificati con la motivazione del collegamento, pur con distanze minime, di porti di diversi paesi comunitari. Ma né ai nostri collegamenti marittimi nazionali né a quelli con Paesi mediterranei extra UE, viene riconosciuto analogo trattamento.

La nuova Commissione UE non potrà sottrarsi a un radicale cambio di rotta e Assarmatori, i cui associati controllano più di 450 navi e rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica che il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti sia ricoperto da un Italiano.

La Via della Seta lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa rilanciando i porti italiani e – secondo Stefano Messina – *l'Italia ha il dovere di imporre una “VIA ITALIANA” a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.*

Assarmatori intende quindi promuovere “un tavolo permanente politica-industria-shipping” dal quale escano, in tempi strettissimi, indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, sulle politiche commerciali e fiscali da adottare in Italia.

L'ex Presidente del Consiglio, **Enrico Letta**, dal canto suo ha sottolineato *la necessità che il Governo italiano punti con decisione, non tanto al ruolo di Commissario alla concorrenza, ma a quello di Commissario ai trasporti che risulterà strategico per il futuro dell'Unione e per la difesa degli interessi italiani.*

Giuseppe Bono, CEO di Fincantieri, che ha annunciato un importante lavoro con Enel per l'elettrificazione low-cost delle banchine dei porti italiani, ha invitato a temere le vere minacce egemoniche, che sono rappresentate più dall'India che dalla Cina.

Per **Achille Onorato** esiste la necessità di sbloccare le opere strategiche del trasporto e di sostenere, attraverso piani specifici anche di finanziamento comunitario, il rinnovamento delle flotte di navi traghetto impegnate sulle autostrade del mare, ribadendo il paradosso di approvvigionamenti all'industria italiana che continuano a dipendere dal sistema dei porti del Nord Europa.

ANNUNCIO AGLI ARMATORI

Enel e Fincantieri elettrificano i porti

■ Genova e i porti liguri, in questo senso sono già un passo avanti. Ma «Fincantieri e Enel stanno lavorando insieme per portare la connessione elettrica sulle banchine dei porti italiani». A confermarlo, dopo un primo importante passo proprio a Genova, è l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono intervenendo all'assemblea annuale di AssArmatori: «Non lo abbiamo ancora reso noto (sempre con l'eccezione ligure, *ndr*), ma stiamo lavorando con Enel per dotare tutti i principali porti del Paese di un sistema di cold ironing» ha detto Bono. Ovvero di un sistema che consenta alle navi in banchina di allacciarsi direttamente alla rete elettrica terrestre, evitando così di accendere i generatori di bordo durante le soste in porto.

«Dobbiamo mettere a punto un sistema che sia economicamente competitivo - ha però aggiunto Bono -, altrimenti nessuno poi lo utilizza, e le navi continuano a tenere accesi i motori anche in porto».



Ministro. Danilo Toninelli, titolare del dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Segretario regionale dem. Davide Faraone in marcia con altri esponenti del Pd

Il segretario regionale dem: cantieri mai aperti

«La Ragusa-Catania si farà e non costerà nulla ai siciliani»

Il ministro Toninelli replica a Faraone: «Mi sfida? Vincerò io»

Piero Cascio

ROMA

«Vincerò io e di parecchi chilometri, perché l'autostrada Ragusa-Catania si farà e agli utenti non costerà nulla o quasi, al contrario di quel che prevede il progetto difeso da quel signore che ha fatto la strada a piedi». È la risposta, sferzante, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, al segretario regionale del Pd, Davide Faraone, impegnato per 24 ore nella marcia sblocca-cantieri da Ragusa a Catania. Senza nemmeno nominarlo, l'esponente del M5S prova a cancellare un'azione eclatante: novanta chilometri di cammino con una sola sosta, per dormire, a Francofonte. Assieme al segretario, altri esponenti del Pd, tra i quali l'ex sindaco di Ragusa Nello Dipasquale.

L'obiettivo di Faraone era denunciare «dieci miliardi inutilizzati, cantieri finanziati dai governi Renzi e Gentiloni e mai aperti», ha detto prima di partire, lunedì dalla stazione di servizio di contrada Coffà sulla statale 514, che unisce le due città e che sarà la sede

dell'autostrada, se mai il raddoppio (due carreggiate e 4 corsie) verrà realizzato. Un'opera presa a simbolo dall'ex sottosegretario, secondo il quale «il governo nordista pensa solo alla Padania e i Cinquestelle, nonostante in Sicilia e al Sud abbiano fatto il pieno di voti, stanno zitti e mosca». Arrivato a Fontanarossa, Faraone ha incontrato i giornalisti ed è passato all'attacco diretto del ministro Toninelli, «uno scienziato - ha detto con sarcasmo, anche lui senza nominarlo - che si è insediato al ministero delle Infrastrutture e ha bloccato un cantiere che era quasi avviato».

«Lo sfido io a fare una gara sulla Ragusa-Catania - ha ribattuto Toninelli da Roma, nel corso del primo meeting annuale di Assarmatori - opera che stiamo sbloccando e soprattutto stiamo rendendo fattibile. Il modello del

Autostrada L'esponente M5S: il vecchio progetto è fallimentare, non si pagheranno pedaggi

precedente governo (quello dell'affidamento a un concessionario privato, ndr) era fallimentare, di pedaggio avrebbe fatto pagare più di 15 euro ai siciliani. Il nostro progetto prevede con ogni probabilità la gestione dell'Anas e gli utenti o non pagheranno nulla o al massimo 3 euro, i soldi necessari alla manutenzione ordinaria. Il dossier sarà pronto in tempi molto stretti».

Toninelli ha ricordato poi che nel decreto crescita c'è una norma per sbloccare in tutta Italia i cantieri fermi per le inadempienze delle grandi società appaltatrici, come la Cmc, che in Sicilia ha scatenato la rivolta di 120 imprese (e 2.500 lavoratori) impegnate sulla Palermo-Agrigento e sulla Agrigento-Caltanissetta.

«Nell'aggiornamento del contratto di programma dell'Anas - ha aggiunto il ministro - ci sono 2 miliardi in più solo per la manutenzione dell'esistente. Significa che tra un po' ci sarà una miriade di cantieri su tutto il territorio nazionale». Una risposta, quest'ultima, a Matteo Salvini. «Io al ministro Toninelli - aveva detto il vicepremier - chiedo di sbloccare centi-

naia di cantieri fermi da troppo tempo, al Nord, al Centro e al Sud. C'è bisogno di viaggiare e non di bloccare». «Se Salvini vuole incidere ancora di più su questo continuo sbloccare i cantieri - ha ribattuto Toninelli - ci mandi i due sottosegretari che sono assenti dal mio ministero da parecchi mesi». Il riferimento è ovviamente a Siri e Rixi, coinvolti in vicende giudiziarie. Toninelli, sul fronte trasporti, ha anche firmato il decreto sugli oneri di servizio pubblico negli aeroporti di Trapani e Comiso, annunciato un immediato rinnovo del contratto di servizio con le Ferrovie e sottolineato l'indipendenza delle stesse Ferrovie nella scelta di Atlantia come partner per il salvataggio di Alitalia, pur ricordando che non ci saranno passi indietro sulle revoche delle concessioni autostradali legate alla tragedia del ponte di Genova. Intanto questa mattina a Catania i sindaci del Ragusano consegneranno le loro fasce tricolori al presidente della Regione, Nello Musumeci, in segno di protesta contro il governo nazionale per la mancata decisione sulla realizzazione della superstrada Catania-Ragusa.

Cinque testi in discussione

Rifiuti e concorsi L'Ars prova lo sprint prima delle ferie

Antonio Giordano

PALERMO

L'assemblea regionale siciliana conta di chiudere la sessione estiva portando all'approvazione alcuni provvedimenti fondamentali e provando ad aprire una nuova stagione di concorsi. L'obiettivo, fissato ieri dalla conferenza dei capigruppo di concerto con governo e presidenza dell'Assemblea, è di approvare cinque testi: quattro collegati (con tutte le norme che sono rimaste fuori dal collegato alla finanziaria che ha avuto il via libera la scorsa settimana) e la legge di riforma sul sistema dei rifiuti. Norme molto attese, specie uno dei collegati che dà il via libera alle assunzioni in seno all'amministrazione regionale fissando paletti in base alla spesa per il personale e aggirando il blocco delle assunzioni che era stato fissato al termine del 2008.

Dopo lo sblocco delle mobilità e dei concorsi per 1.600 tra infermieri e operatori socio sanitari della scorsa settimana, dunque, si potrebbe aprire una nuova grande stagione di concorsi all'interno dei palazzi della Regione.

Gli occhi, in particolare, sono puntati sull'articolo sei del disegno di legge 491. È questo quello che potrebbe aprire le porte a concorsi e nuove assunzioni dopo anni di blocco. Il testo, infatti, prevede «misure per accelerare il ricambio generazionale nell'amministrazione regionale». L'articolo, se approvato così come è stato redatto dalla commissione affari istituzionali dell'Ars apre le porte sia per il comparto dei dirigenti che per quello non dirigenziale.

«L'articolo», si legge nella relazione che accompagna il testo, «è finalizzato principalmente a consentire la graduale ripresa delle facoltà assunzionali dell'amministrazione regionale con riferi-

Ricambio negli uffici Dopo il blocco, la Regione vuole assumere: serve una nuova generazione

mento sia al comparto dirigenziale sia al comparto non dirigenziale, nei limiti di un contingente di personale corrispondente ad una quota percentuale della spesa relativa al personale cessato dal servizio nell'anno precedente a quello di riferimento e, in ogni caso, con l'esclusione delle cessazioni derivanti dal collocamento in quiescenza dei dipendenti». Lo stesso articolo, inoltre, «interviene sulla dirigenza regionale e consente all'amministrazione di utilizzare il personale proveniente da altre pubbliche amministrazioni o dagli enti regionali».

In particolare la norme prevede che già a partire da questo anno, in deroga alle disposizioni di cui al comma 10 dell'articolo 1 della legge regionale 29 dicembre 2008 che prevedeva il blocco delle assunzioni, «l'amministrazione regionale può procedere ad assunzioni di nuovo personale del comparto non dirigenziale a tempo indeterminato nel limite di un contingente di personale complessivamente corrispondente ad una spesa non superiore al 75% per l'anno 2019, all'85% per l'anno 2020 e al 100 per cento a decorrere dall'anno 2021 di quella relativa al personale di ruolo cessato nell'anno precedente, escluso quello collocato in quiescenza».

Lo stesso vale per il comparto dei dirigenti ma con una spesa «non superiore al 30% per l'anno 2019, al 40% per l'anno 2020 e al 50% a decorrere dall'anno 2021 di quella relativa al personale di ruolo cessato nell'anno precedente, escluso quello collocato in quiescenza».

La conferenza dei capigruppo di ieri ha fissato i termini per la discussione dei disegni di legge in questione: oggi alle sedici scadono i termini per presentare gli emendamenti ai testi che saranno in discussione in Assemblea domani a partire dalle 11 e fino a quando non saranno approvati i primi due collegati della commissione bilancio e affari istituzionali. La prossima settimana Assemblea ancora al lavoro per i collegati esitati dalle commissioni quarta e quinta dell'Ars e per esaminare e approvare il testo sui rifiuti. (*AGIO*)

CRONACHE SICILIANE estate

I grandi eventi della stagione, le interviste a personaggi famosi a cura della redazione e con la conduzione di Salvo La Rosa in onda dopo il TG delle 13.50

MERCOLEDÌ

in diretta alle 14.30 in replica alle 24.00 e alle 8.00



«Sull'industria del mare l'Europa ha fallito»

I duri attacchi del presidente Messina, Aponte (Msc) e Bono (Fincantieri)

Antonio Risolo

■ Il mondo dello shipping va in pressing sul futuro commissario Ue ai Trasporti e invoca, da subito, «un tavolo permanente» che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture. Convitati speciali: politica, industria e massimi esponenti dello shipping. All'*Annual Meeting* di Assarmatori - l'associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali - il presidente Stefano Messina chiede un deciso cambio di rotta all'Europa, ma anche la messa a punto di una formula italiana «per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla *Via della Seta* lanciata dalla Cina». Si tratta di un vero e proprio atto d'accusa contro l'Europa «matrigna» che ha fallito sulla politica marittima e del Mediterraneo intero.

Drammatiche le conseguenze che hanno accentuato in modo fin troppo palese le distorsioni di trattamento a favore dei

Paesi del Nord Europa. «L'Ue - spiega Messina - eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi Paesi Ue, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia».

Poi l'affondo: «Siamo di fronte a un'emergenza alla quale la nuova Commissione Ue non può sottrarsi. La Cina - aggiunge Messina - è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi che qui vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il governo nazionale sia le istituzioni europee esercitino le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo».

Un altro affondo arriva da Gianluigi

Aponte, patron del gruppo Msc: «Tra Usa e Cina noi dobbiamo fare blocco con Trump. La Cina non prenderà nessun sopravvento, non possono farlo. Non si è ancora capito che è proprio la Cina ad avere bisogno di noi, non noi dei cinesi».

Durissimo il *j'accuse* di Giuseppe Bono, ad Fincantieri, che ha definito «sovietica» la politica Ue: «Hanno ingessato la politica economica, e questo è molto dannoso. Vorrei ricordare, ad esempio, che da mesi siamo fermi sull'operazione Stx in attesa che l'Europa si pronunci...».

Per la cronaca, l'industria del mare vale il 3% del Pil. Il che significa 45 miliardi di euro e lavoro per oltre 880mila italiani. Con l'indotto il fatturato vola a circa 130 miliardi, mentre l'altro grande comparto, l'automotive, si ferma a 93 miliardi.



L'ACCUSE
Stefano Messina
(Assarmatori)

Antonino Pane

Europa sul banco degli imputati. Sui trasporti ha fatto poco o niente, sullo shipping ancora meno. Un atto d'accusa è partito dalla prima assemblea annuale di Assarmatori, l'organizzazione che raggruppa tra i più importanti armatori italiani o con interessi in Italia. Stefano Messina, il presidente, è stato perentorio. «Ci vuole un'immediata inversione di tendenza. E noi intendiamo partecipare a questo processo di cambiamento».

Articolato l'atto di accusa di Messina, secondo il quale «la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è occupata della politica del mare e ciò nonostante che in Italia sulle navi, e attraverso i porti, transiti più

L'accusa degli armatori all'Ue

«Nessuna politica per il mare»

dell'80% delle merci dell'interscambio commerciale». E allora bisogna cambiare, secondo Enrico Letta. L'ex premier ha invocato un commissario italiano ai trasporti.

Da Giuseppe Bono, Ceo di Fincantieri e dall'economista Giulio Sapelli sono state lanciate accuse circostanziate alla politica, o meglio, alla "non politica" europea degli ultimi vent'anni. «Una politica ossessionata - ha detto Bono - dalle norme sulla concorrenza che oggi renderebbe impossibile un'operazione come quella che ha prodotto uno dei rari successi industriali europei, il consorzio Airbus, e che dietro a un'attenzione maniacale per la fi-

nanza, ha soffocato qualsiasi riferimento alla realtà». Bono tra l'altro ha annunciato un importante lavoro con Enel per l'elettrificazione low-cost delle banchine dei porti. Sapelli ha spostato con decisione il tiro sull'Africa, definendola la grande sfida degli anni a venire, connotando di contenuti strategico-militari e non commerciali la cosiddetta Via della Seta e definendo un'utopia la presunta spinta egemonica della Cina, da lui definita «una tigre di carta».

Per nulla appassionato di Cina anche l'armatore Gianluigi Aponte che guida il colosso Msc. «È la Cina che ha bisogno di noi. Non è vero il contrario.

Noi esportiamo pochissimo in Cina, è la Cina che esporta prodotti finiti verso l'Europa. I singoli Paesi non possono far sentire la loro voce. Ci vuole una la Federazione Europea per combattere ad armi pari». Aponte ha indicato in Gioia Tauro il grande hub per il Mediterraneo. «Stiamo investendo per il futuro e per i lavoratori calabresi».

Carlo Secchi, coordinatore di uno dei più importanti progetti di rete TEN-T ha individuato in multimodalità, digitalizzazione e sostenibilità, le scelte da fare. Per Achille Onorato, ceo di Moby, esiste la necessità di sbloccare le opere strategiche del trasporto oltre

che di sostenere il rinnovamento delle flotte di navi traghetto. Fabrizio Palenzona, presidente di Confrtrasporto ha salutato con particolare entusiasmo l'integrazione attraverso Assarmatori di tutte le modalità di trasporto. Ha concluso il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli che, nel condividere le indicazioni fornite da Messina ha annunciato un tavolo per snellire le norme sui dragaggi e lo sblocco della cabina di regia delle Autorità di Sistema Portuale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'EX PREMIER LETTA
PROPONE: L'ITALIA
PUNTI AL COMMISSARIO
PER I TRASPORTI
TONINELLI: SNELLIRE
LE NORME SUI DRAGAGGI**

Uiltrasporti si ritiene soddisfatta della linea di Assarmatori

ECONOMIA > NEWS

Mercoledì 17 Luglio 2019



(Teleborsa) - **Più attenzione alle politiche del mare da parte dell'Unione europea e rinnovo del Contratto Collettivo di lavoro**, questi sono stati i due punti fondamentali sottolineati dal **Presidente di Assarmatori Stefano Messina durante l'Annual Meeting dell'Associazione**, che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali. Soprattutto il secondo punto ha incontrato grande interesse da parte di **Uiltrasporti che ha sottolineato l'importanza di definire tempi certi per il Contratto per riconoscere la serietà dimostrata alle organizzazioni sindacali confederali**.

"Auspichiamo che tali dichiarazioni – afferma **Paolo Fantappiè, Segretario nazionale Uiltrasporti** - siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l'aumento dell'occupazione marittima italiana".

Paolo Uggè: “Enrico Letta con noi nella battaglia Per un commissario italiano ai trasporti in UE”

Scritto da [RedazioneItalia](#), [Nautica](#), [News](#), [Trasporti](#) mercoledì, luglio 17th, 2019



Conftrasporto l'aveva già chiesto alla fine di giugno: un commissario italiano ai Trasporti in Unione europea. Lo aveva rilanciato il 1° luglio scorso in una lettera aperta pubblicata a tutta pagina in uno dei maggiori quotidiani italiani.

Oggi anche Enrico Letta, ex presidente del Consiglio e attuale direttore della scuola di affari internazionali dell'Istituto di Studi Politici di Parigi, ne ha ribadito la necessità, intervenendo all'Annual meeting di Assarmatori-Conftrasporto in corso a Roma.

“Sul commissario italiano – dichiara Letta – penso che l'Italia stia sbagliando nel fare di tutto per ottenere il portafoglio della concorrenza. Non è certo questa la partita che interessa a noi: sarebbe meglio che il governo scegliesse una persona competente e avesse il portafoglio dei Trasporti”.

Una convinzione condivisa dal vicepresidente di Confcommercio e di Conftrasporto, Paolo Uggè, che lo ritiene un obiettivo di vitale importanza.

“Una richiesta – spiega Uggè – motivata dalla convinzione che un commissario italiano sia oggi indispensabile non solo per il nostro Paese, ma per tutto il vecchio continente. Una politica che veda coinvolta l'Italia come artefice e promotrice dello sviluppo della logistica e dei trasporti su scala internazionale”.

“Lo impongono questioni cruciali come i blocchi sempre più ripetuti ai valichi alpini, la funzione portuale indispensabile per un'economia che si sviluppa sul mare, la realizzazione di cantieri per nuove infrastrutture necessarie per contrastare la decrescita infelicitissima che è sotto gli occhi di tutti – prosegue Uggè – Per farlo occorre un regista in grado di attuare progetti che siano sostenibili e necessari al nostro Paese e all'Europa”.

“Temi come la via della Seta, il sistema portuale, la permeabilità dell'arco alpino devono trovare soluzione all'interno della politica dei trasporti europea. L'Italia può essere determinante nei collegamenti tra l'Est e l'Ovest del continente ponendosi come destinataria di ben 4 corridoi europei”, conclude il vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio.

Assemblea Assarmatori, Fantappiè (Uiltrasporti): importanti le dichiarazioni del Presidente Messina

Scritto da [RedazioneItalia](#), [Nautica](#), [News](#) mercoledì, luglio 17th, 2019



Roma- “Riscontriamo favorevolmente le dichiarazioni del Presidente Stefano Messina durante la sua relazione di apertura all’Assemblea di Assarmatori”. Ad affermarlo il Segretario nazionale della Uiltrasporti, Paolo Fantappiè, che spiega: “In particolare, apprezziamo l’affermazione di voler definire in tempi certi il rinnovo del Contratto Collettivo di lavoro del settore marittimo ed il riconoscimento della serietà dimostrata dalle organizzazioni sindacali confederali per il lavoro fin qui svolto”.

“Auspichiamo che tali dichiarazioni – conclude Fantappiè - siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l’aumento dell’occupazione marittima italiana”.

Leggi anche:

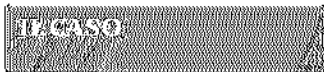
1. [25 giugno, Giornata mondiale del Marittimo, Uiltrasporti: che sia dedicata ai familiari dei marittimi morti sul lavoro](#)
2. [Ministero del Mare: apprezzamento per le dichiarazioni del presidente di Confindustria](#)
3. [MARITTIMI ITALIANI: UILTRASPORTI, NO A DECISIONI CON L'ACCETTA](#)
4. [Uiltrasporti: totale disaccordo con le dichiarazioni del Segretario generale di Livorno](#)
5. [Uiltrasporti: iniziata la manifestazione a Roma](#)

L'ANNUNCIO

Elettificazione dei moli alleanza Enel-Fincantieri

«Fincantieri e Enel lavorano insieme per portare la connessione elettrica sulle banchine». Lo ha annunciato l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono intervenendo all'assemblea di AssArmatori: «Stiamo lavorando con Enel per dotare tutti i principali porti del Paese di un sistema di cold ironing».

Via della Seta, altolà di AssArmatori: «È la Cina ad avere bisogno di noi»



Simone Gallotti

INVIATO A ROMA

La Cina sarà anche un pericolo imminente. L'Europa sarà pure matrigna, soprattutto con il settore marittimo (e per questo AssArmatori prepara l'assalto al futuro commissario ai Trasporti).

Ma ai tanti genovesi presenti alla prima assemblea annuale dell'associazione di armatori alternativa alla Confindustria, scende un brivido lungo la schiena quando Fabrizio Palenzona, nella veste di presidente di Confrtrasporto, irrompe in collegamento video: «Possiamo anche realizzare il Terzo valico, ma non credo che i porti di Genova e Trieste al momento siano pronti a supportare questa infrastruttura» perché servono investimenti e traffico sulle banchine per riempire il corridoio ferroviario, e c'è un patto tra Germania e Svizzera che mira a escludere la logistica italiana. Colpa anche «dell'ostilità e dell'egoismo

che hanno animato gli operatori genovesi, che hanno prodotto pochi investimenti e sono stati incapaci di attrarre volumi».

Gianluigi Aponte condivide la conclusione dell'analisi. Il numero uno di Msc, padre nobile di AssArmatori, ha dato la benedizione al primo meeting associativo. «Genova e Trieste sono ancora indietro sul ruolo di hub del Nord Europa», dice Aponte, aggiungendo però che continuerà a investire sul porto ligure «tutto ciò che per noi sarà necessario e strategico». Il patron di Msc ha quindi ribadito che «il problema del Ponte Morandi è stato risolto molto bene» e che «problemi logistici, per me, non ce ne sono». Parlando poi dei lavori di completamento del terminal container di Calata Bettolo, che sarà gestito da Msc, Aponte ha ammesso che «potrebbe esserci qualche ritardo, ma è una cosa normale. Difficile dirlo con precisione, ma i primi container potrebbero arrivare in sei o sette mesi». Parlando del rapporto con la Cina, Aponte sottolinea che «non si è ancora capito che è la Cina ad aver bisogno di

noi, non noi di loro. Siamo i loro clienti: se la Cina non esportasse verso di noi, ne avrebbe un risvolto negativo. Noi esportiamo pochissimo in Cina, loro esportano molti prodotti finiti. Noi siamo per loro un cliente molto importante». Paura di una colonizzazione cinese? «Siamo sovrani della nostra nazione e dell'Europa - risponde l'armatore numero due al mondo -. La Cina non prenderà nessun sopravvento, non possono farlo». Chiarito questo, però, Aponte non ha dubbi sulla scelta di campo da fare: «Tra Usa e Cina noi dobbiamo schierarci assolutamente con i primi. Fare blocco con Donald Trump, non con la Cina». In questo contesto, «il problema dell'Europa è che noi dobbiamo diventare una federazione. Fino a quando non lo saremo, non contiamo nel gioco mondiale».

Infatti è a Bruxelles, dice Stefano Messina, presidente di AssArmatori, che gli armatori si devono rivolgere per correggere anche alcune distorsioni: «La Commissione riconosce alle compagnie che operano nel Nord Europa e nel Baltico, finanziamenti

pericolosi collegamenti tra due porti comunitari. Questo non avviene nel Mediterraneo». Il settore, ricorda Messina, crea un indotto «da 130 miliardi di euro, con 880 mila posti di lavoro, generando il 3% del Pil italiano». Logico pretendere un commissario europeo ai Trasporti di nazionalità italiana.

Ma Giuseppe Bono smonta le speranze: per l'ad di Fincantieri infatti, ottenere la cassella dell'Antitrust a Bruxelles sarebbe vitale per il Paese, ma preferirebbe che «si abolisse del tutto quel ruolo. Da mesi siamo fermi sull'operazione con Stx in attesa che si pronunci l'Europa» dice netto. E attacca la politica comunitaria, definendola «sovietica», con un'ingessatura della politica economica molto dannosa, accusandola anche di aver incentivato l'eliminazione del know how dei lavoratori in Ue e di aver creato barriere interne che condannano l'industria europea a un ruolo marginale nel mondo». Il ministro Danilo Toninelli arriva con una promessa: «Metteremo altri 242 milioni per il trasporto ferroviario nei porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno». Nell'elenco non c'è Genova. —

Da Confrtrasporto preoccupazione su Genova e Trieste: «Ancora poco traffico»

Toninelli: «Pronti 242 milioni di euro in ferrovie collegate alle banchine»



Stefano Messina e Gianluigi Aponte nella platea di AssArmatori



L'allarme dell'Assarmatori «Ue senza politiche del mare»

Il presidente Messina: «L'Italia punti alla Commissione Trasporti»

Sandro Iacometti

■ La rotta, quando si tratta di navigazione, non è un dettaglio. Perderla significa restare in mare aperto, senza possibilità di salvezza. Non servono bussole o mappe. Ma decisioni. I percorsi vanno tracciati. E seguiti. Anche quando le correnti ti rallentano o le onde si fanno più alte. L'importante è avere sempre ben presente il punto di arrivo. Quello che la politica si ostina a non voler fissare, lasciando il trasporto marittimo italiano in balia dei flutti. Non che la cosa abbia spinto gli armatori a gettare la spugna, anzi. Pur senza aiuti e tra mille ostacoli gli imprenditori del mare alimentano un'economia che da sola vale il 3% del pil italiano, con un valore aggiunto diretto di almeno 45 miliardi e un giro di affari, grazie all'indotto, di 130 miliardi. Ben più di quanto fattura la filiera dell'auto. Con una differenza non da poco. Senza le navi, l'Italia si ferma. Più del 90% dei carichi in entrata e in uscita viaggia via mare, più dell'80% del fabbisogno di mobilità di persone e merci passa attraverso i porti.

«Ma le cose che funzionano» ha denunciato ieri Stefano Messina, presidente di Assarmatori, nel corso del meeting annuale, «si danno per scontate, si sottovalutano». Ed è così, occupandosi semplicemente di altro, che l'Italia e l'Europa hanno progressivamente abbandonato l'economia del mare. La prima ha dimenticato di realizzare le infrastrutture necessarie, di rafforzare il trasporto intermodale, di mettere in campo regole e incentivi per sostenere il settore. La seconda, esattamente come succede per i migranti, continua a fingere di non vedere che l'Italia ha un ruolo centrale e strategico nel Mediterraneo, da dove si appresta a passare tutto ciò che nei prossimi anni arriverà dall'Oriente e dal Sud del Mondo. «La politica marittima dell'Ue negli ultimi anni», ha detto Messina, «è rappresentata dalla totale inesistenza di una politica marittima mediterranea». È anche per questo che, lo scorso anno, nell'alveo di Confrasperto e Concommercio, è nata Assarmatori. Che non vuole essere la brutta copia di vecchie strutture associative, ma un soggetto

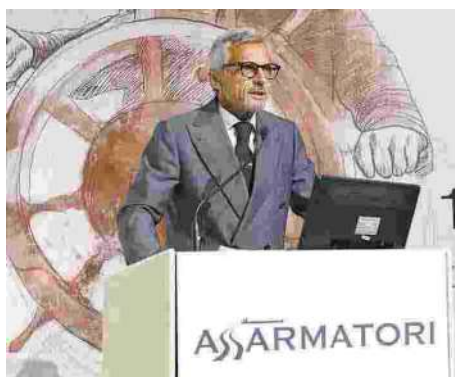
politico, in grado di capovolgere le prospettive: non più interrogarsi su cosa la terra può fare per il mare, ma cosa il mare può fare per la terra. Energia, commercio, industria, turismo. Le potenzialità legate ad una crescita del trasporto marittimo sono enormi, così come enormi sono gli sforzi da mettere in campo per togliere le troppe secche che rallentano la navigazione.

Nel corso di una tavola rotonda animata da Nicola Porro esperti come Paolo Sapelli, Carlo Secchi ed Enrico Letta, manager e imprenditori come Fabrizio Palenzona, Giuseppe Bono e Achille Onorato hanno tentato di compilare una lista delle cose che non vanno e di quelle da fare. Elenco troppo lungo per poter essere snocciolato. Basti qui, come brutale sintesi, ricordare l'affondo dell'ad di Fincantieri, che ha proposto di abolire la direzione Ue per la concorrenza. «Le interpretazioni tecnico-giuridiche delle commissioni di Bruxelles» ha detto Bono, «sono molto lontane dalle necessità reali del sistema economico e in particolare dell'industria. Le regole che ci siamo dati, come Europa, ci impediscono di competere sullo sce-

nario internazionale. Siamo ingessati, siamo diventati la nuova Unione Sovietica».

La situazione è grave, ma l'ottimismo non manca. Per il presidente Messina, che rappresenta imprese con più di 450 navi e oltre 60mila addetti, l'obiettivo massimo sarebbe ottenere il commissario Ue ai Trasporti, ma per iniziare un po' di attenzione in più da parte delle istituzioni sarebbe già un passo avanti. Attenzione che deve passare dalla tutela dell'occupazione italiana a bordo, che Assarmatori pone tra le priorità, dalla protezione dei nostri interessi in sede europea e da una maggiore programmazione delle politiche marittime. Temi che saranno determinanti per definire e rafforzare il ruolo dell'Italia nell'ambito degli accordi internazionali, a partire da quelli con la Cina. Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, che ha chiuso la manifestazione, ha ovviamente promesso tavoli, interventi e investimenti. Ma la sensazione è che la strategia del governo più che un faro puntato sull'obiettivo sia ancora quella di Orietta Berti. Finché la barca va, lasciala andare.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Preoccupato Stefano Messina, presidente di Assarmatori

Trasporto marittimo, l'Italia reclama il commissario dell'Unione Europea

Richiesta all'assemblea nazionale di Assarmatori: «Finora l'Europa ha privilegiato i Paesi del Nord, ma nei nostri porti transita più dell'80% degli scambi commerciali»

Alessandro Guarducci 17 LUGLIO 2019

ROMA. La Cina, tra prospettive e timori, è stata la grande protagonista del meeting annuale di Assarmatori che si è svolto ieri mattina a Roma davanti a circa 600 persone. C'è chi, come l'ex presidente del consiglio Enrico Letta, prevede a breve termine una sorta «di G2 con Cina e Stati Uniti contrapposti», motivo per il quale si rende necessario fare sistema - con un forte richiamo all'Europa - perché «nessuno di noi basta da solo». C'è chi invece, come l'economista Giulio Sapelli, la definisce «una tigre di carta» e deplora il fatto che l'Italia e l'Europa «si arrendano a mani alzate». E di Cina ha parlato a lungo anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, chiedendo all'Europa la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla «Via della Seta». Ciò significa anche che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

«La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi - ha affermato Messina - che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il governo nazionale che le istituzioni europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche».

Assarmatori si è candidata quindi a promuovere da subito «un tavolo

permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture». «C'è bisogno che il Governo - ha sottolineato il presidente Messina - tracci un'efficiente e armonizzata "Via Italiana" alla via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare».

Ma Assarmatori, l'associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia, ha chiesto con forza all'Unione Europea, una nuova politica marittima e una nuova politica per il Mediterraneo. Secondo Stefano Messina, la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale.

Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Messina ha fatto un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione.

Per Assarmatori il cambio di rotta è un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450 navi e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti. Si è parlato anche di ambiente, con navi che utilizzino sempre più il gas naturale liquido come propulsore: il problema nel Mediterraneo è quello dell'approvvigionamento e qui Livorno potrebbe giocare un ruolo fondamentale con il rigassificatore Olt Offshore. Stesso discorso riguarda l'efficienza degli interporti e le connessioni ferroviarie: con il così detto "scavalco" il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce possono estendere in modo significativo le loro capacità operative. E il ministro

delle Infrastrutture Danilo Toninelli, che ha chiuso l'assemblea, ha confermato che nel contratto di programma con Reti Ferroviarie Italiane è presente il collegamento nel porto di Livorno.

Sulla realizzazione delle opere infrastrutturali, oltre che sul rinnovo delle flotte navali, ha insistito molto il vicepresidente di Assarmatori Achille Onorato. «A Piombino vogliamo creare il primo polo logistico automotive d'Europa - afferma il ceo di Moby spa - Sto parlando di una operazione da 200/300mila auto che altrimenti continueranno ad andare nei porti del Nord Europa».

Trasporto marittimo, l'Italia reclama il commissario Ue

Richiesta all'assemblea nazionale di Assarmatori: «Finora l'Europa ha privilegiato i Paesi del Nord, ma nei nostri porti transita più dell'80% degli scambi commerciali»

Alessandro Guarducci

ROMA. La Cina, tra prospettive e timori, è stata la grande protagonista del meeting annuale di Assarmatori che si è svolto ieri mattina a Roma davanti a circa 600 persone. C'è chi, come l'ex presidente del consiglio Enrico Letta, prevede a breve termine una sorta «di G2 con Cina e Stati Uniti contrapposti», motivo per il quale si rende necessario fare sistema - con un forte richiamo all'Europa - perché «nessuno di noi basta da solo». C'è chi invece, come l'economista Giulio Sapelli, la definisce «una tigre di carta» e deplora il fatto che l'Italia e l'Europa «si arrendano a mani alzate». E di Cina ha parlato a lungo anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, chiedendo all'Europa la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla «Via della Seta». Ciò significa anche che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

«La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi - ha affermato Messina - che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il governo nazionale che le istituzioni europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche».

Assarmatori si è candidata quindi a promuovere da subito «un tavolo permanente politica-industria-shipping che

**La Cina al centro del dibattito:
«Interessati, ma non soggetti passivi»**

indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture». «C'è bisogno che il Governo - ha sottolineato il presidente Messina - tracci un'efficiente e armonizzata «Via Italiana» alla via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare».

Ma Assarmatori, l'associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia, ha chiesto con forza all'Unione Europea, una nuova politica marittima e una nuova politica per il Mediterraneo.

Secondo Stefano Messina, la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale.

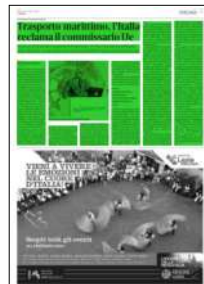
Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Messina ha fatto un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti preponderanti alle compagnie che collegano porti del Mar

del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione.

Per Assarmatori il cambio di rotta è un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di 450 navi e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Si è parlato anche di ambiente, con navi che utilizzino sempre più il gas naturale liquido come propulsore: il problema nel Mediterraneo è quello dell'approvvigionamento e qui Livorno potrebbe giocare un ruolo fondamentale con il rigassificatore Olt Offshore. Stesso discorso riguarda l'efficienza degli interporti e le connessioni ferroviarie: con il così detto «scavalco» il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce possono estendere in modo significativo le loro capacità operative. E il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, che ha chiuso l'assemblea, ha confermato che nel contratto di programma con Reti Ferroviarie Italiane è presente il collegamento nel porto di Livorno.

Sulla realizzazione delle opere infrastrutturali, oltre



che sul rinnovo delle flotte navali, ha insistito molto il vicepresidente di Assarmatori Achille Onorato. «A Piombino vogliamo creare il primo polo logistico automotive d'Europa - afferma il ceo di Moby spa - Sto parlando di una operazione da 200/300mila auto che altrimenti continueranno ad andare nei porti del Nord Europa». —



Il presidente di Assarmatori, Stefano Messina

Assarmatori demande à l'EU un échange de cassée en matière de shipping

L'association armatoriale prompte la nomination d'un italien dans le rôle de commissaire européen aux Transports

infosMARE - Selon Assarmatori, l'action de l'EU en matière de shipping sous la guide de la Commission Européenne sortante a été presque inexistant. Dans le cours de l'assemblée annuelle de l'association armatoriale italienne, en déroulement aujourd'hui à Rome, le président d'Assarmatori, Stefano Messina, a dénoncé que la Commission EU, sauf des très rares occasions, ne s'est jamais occupée en mode rationnelle de la politique de la mer et cela malgré que, pour des Pays comme l'Italie, sur les bateaux et à travers les ports transite plus du 80% de l'échange commercial.

Pour Assarmatori, cette contumace a eu des conséquences dramatiques qui ont accentué en mode manifeste les distorsions de traitement en faveur des Pays du Nord Europe, nations maritimes qu'en second lieu l'association italienne bénéficient d'excessifs financements européens destinés aux compagnies qui relient tendus de la Mer du Nord et du Mar Balte « avec la motivation - il a recriminato Assarmatori - qu'ils unissent, même avec des distances minimums, ports de différents Pays communautaires, mais il ne reconnaît pas analogue traitement à l'Italie, né pour les liaisons maritimes nationales le long d'une péninsule qui sont commercialement bien plus stratégiques, né sur ceux avec des Pays méditerranéens extra EU, dans les comparaisons dont il serait aujourd'hui plus que jamais indispensable une politique de cohésion ».

Par conséquent à la nouvelle Commission Européenne l'association italienne demande un échange de route, à partir de la nomination d'un italien pour le rôle de commissaire européen aux Transports.

Pour Assarmatori, une des opportunités trouver un équilibre entre le Nord et le Sud de l'Europe est constituée en tant que la Nouvelle de la Soie lancée de la Chine, avec un investissement global prévu de 8.000 milliards de dollars, initiative qui pour l'association armatoriale représente une opportunité unique pour déplacer vers Sud la planche des échanges en Europe, en relançant les ports italiens. À telle intention Stefano Messina a remarqué que l'Italie a le devoir d'imposer une « Italienne » à ce projet et - a spécifié - cela signifie que les ports doivent être dragués, joints à un réseau ferroviaire moderne qui transporte des conteneurs de dernière génération, et les investissements en infrastructures doivent être débloqués vite.

« La Chine - il a précisé Messine - est une opportunité, mais je voudrais rappeler à nos amis chinois qui ici en Europe sont en vigueur les règles de l'économie de marché. Soit le gouvernement national que les institutions européennes exercent donc leurs prérogatives pour protéger les opérateurs déjà actifs dans ce marché de ces initiatives qui ne respectent pas les règles que bien nous connaissons, à partir dont ils défendent les aides de l'État ou bien préjugent les intérêts du Pays dans l'exercice de ses infrastructures stratégiques ».

« Il y a besoin - il a précisé le président d'Assarmatori - qui le gouvernement trace une efficace et harmonisée « Italienne » à de la Soie. De cette table, en temps des strettissimi, devront sortir indications de priorité sur les infrastructures fonctionnelles, sur les temps de leur réalisation, mais même sur les politiques commerciales et fiscales qui l'Italie entendent adopter ». (21)

Apprezzamento di Uiltrasporti per la volontà di Assarmatori di giungere presto al rinnovo del contratto dei marittimi

Fantappiè: auspichiamo che le dichiarazioni siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo

infosMARE - Uiltrasporti ha espresso apprezzamento per la volontà espressa ieri dal presidente dell'associazione armatoriale Assarmatori di giungere presto al rinnovo del contratto dei marittimi: «riscontriamo favorevolmente - ha commentato il segretario nazionale del sindacato, Paolo Fantappiè - le dichiarazioni del presidente Stefano Messina durante la sua relazione di apertura all'assemblea di Assarmatori. In particolare, apprezziamo l'affermazione di voler definire in tempi certi il rinnovo del contratto collettivo di lavoro del settore marittimo ed il riconoscimento della serietà dimostrata dalle organizzazioni sindacali confederali per il lavoro fin qui svolto».

«Auspichiamo che tali dichiarazioni - ha concluso Fantappiè - siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l'aumento dell'occupazione marittima italiana». *(inf)*

UNA RELAZIONE ART ALLA COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI DEL SENATO

NEL PRIMO ANNUAL MEETING DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE DI STEFANO MESSINA

**Vertice ALIS:
proposte tecniche
con Marevivo**

Il riordino della legislazione in materia di trasporto aereo

I suggerimenti dell'Agenzia in merito alle innovazioni allo studio del governo - I piani di sviluppo, i "sistemi" aeroportuali, le competenze di ENAC

ROMA - Il presidente Andrea Camanzi, insieme ai colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci, ha riferito all'8° Commissione del Senato in relazione al disegno di legge AS 727 recante "Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo".

Sulla classificazione degli aeroporti è stato sottolineato che "Riteniamo, in primo luogo, necessario rafforzare il programma di monitoraggio volto a migliorare la classificazione degli aeroporti; riteniamo, altresì, auspicabile che la nuova classificazione implichi un coinvolgimento dell'Autorità in considerazione della conoscenza del mercato che essa esprime. Su reti e sistemi aeroportuali "Particolare attenzione rivolgiamo - è stato detto alla Commissione - alla prefigurata costituzione di sistemi aeroportuali per garantire un più razionale ed efficace utilizzo della capacità aeroportuale e la redistribuzione strategica dei flussi di traffico. Allo stesso

(segue a pagina 9)

Confetra al tavolo imprese con Salvini

ROMA - "Il nostro campo d'azione è il mondo, la partita è quella degli scambi Internazionali e le regole e le condizioni di questa partita tendono ad essere imposte dai grandi player globali: a partire dagli USA del Presidente Trump o dalla Cina. Non possono le nostre imprese misurarsi da sole con dossier di caratura storica, politica e sovranazionale quali Via della Seta, Guerra dei Dazi, Brexit, Consortia Regulation ed Antitrust comunitaria, Corridoi Trans europei e Grandi Opere infrastrutturali, Golden Power, digitalizzazione dei flussi e controllo del 5G" ha dichiarato il neo-presidente Guido Nicolini nel corso dell'incontro con il vice premier Matteo Salvini.

"Fin dalla prossima Legge di Bilancio, dunque, occorrerà che il Governo dia risposte coerenti con un disegno più complessivo. Se l'Italia vuole giocare la partita globale della logistica 4.0, bisogna procedere senza esitazioni sui completamenti delle opere infrastrutturali legate ai Corridoi TEN-T, sulla digitalizzazione

(segue a pagina 9)

Assarmatori contro la "marginalità" riservata all'economia del mare

Il presidente ha riportato l'importanza della logistica marittima nel Pil del Paese - Il giudizio sulle opportunità ma anche i "caveat" relativi alla Via della Seta - I temi ambientali e il prossimo appuntamento con gli obblighi sui carburanti più puliti



Nella foto: Il presidente Stefano Messina.

Gianluigi Aponte: l'UE va federata

ROMA - Presente al primo meeting dell'associazione di cui la sua compagnia fa parte Gianluigi Aponte, a margine, ha condiviso il giudizio che Genova

(segue in ultima pagina)



Gianluigi Aponte

Cinzia Garofoli
(segue in ultima pagina)

CELEBRATA IN FORTEZZA VECCHIA A LIVORNO NEL 154° ANNIVERSARIO DELLE CAPITANERIE

Trent'anni della Guardia Costiera in Toscana

Tante storie di salvataggi, di eroismi ma anche di lavoro quotidiano per la sicurezza dell'intero comparto marittimo - La relazione dell'ammiraglio Tarzia, i ricordi "aerei" dell'ammiraglio Lazzari e il commosso omaggio alla figura della medaglia d'oro De Grazia da parte dell'ammiraglio Dassatti

LIVORNO - Anche la direzione marittima della Toscana ha celebrato, due giorni fa, il trentesimo anniversario della Guardia Costiera italiana e insieme il 154° anniversario della fondazione delle Capitanerie di Porto. Una manifestazione molto partecipata, in alcuni punti commossa, che ha visto affluire nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia le massime autorità provinciali, ma anche un nucleo di ex ammiragli dell'arma, il prefetto Tomao, il sindaco Salvetti, il questore Suraci, la presidente del Propeller Gianni Pollastrini, le rappresentanze al vertice delle altre forze armate e di sicurezza, ed un centinaio tra ufficiali, sottufficiali e marinai delle Capitanerie di tutto il circondario. Particolarmente significativa la presenza dell'ex comandante generale delle Capitanerie ammiraglio ispettore capo Luciano Dassatti e dell'ammiraglio ispettore Lorenzo Lazzari, uno dei precursori della componente aerea della Guardia Costiera. A moderare gli interventi il nostro direttore Antonio Fulvi, che ha parlato anche delle sue

(segue in ultima pagina)



Giuseppe Tarzia

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

Per evitare un mare di guai...

Ti accompagniamo nella tutela delle tue merci e del tuo capitale alle migliori condizioni del mercato assicurativo attraverso partner di assoluto valore.

Il nostro obiettivo è fornire una consulenza mirata alle tue personali esigenze con prodotti assicurativi moderni per garantire le merci che viaggiano e tutto quello che costituisce il mondo delle spedizioni nazionali ed internazionali.



ASSIMAR SRL
http://www.assimar.com

Consulenze e coperture assicurative a 360°
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64

info@assimar.com



CORA
TRASPORTI

Trasporto container
Trasporto con vasche e porta container ribaltabili
Trasporto merci con centinati e motrici
Traino con mezzi ribassati
Trasporto container in adre temperatura controllata
Trasporti eccezionali
Logistica/containerizzazione merce
Pesature contenitori

Sede di Livorno
Via delle Cateratte, 25
tel. 0586 880706/880269
fax 0586 880275/884465

Filiale La Spezia
Truck Village Varco Stagnoni
Porto Mercantile
e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

web: www.coratrasporti.com
e-mail: contatti@coratrasporti.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Assarmatori contro la “marginalità” riservata all’economia del mare



Nella foto: La consegna del premio istituito da Assarmatori per chi si è distinto in azioni di valore nell’esercizio delle sue funzioni all’equipaggio della motovedetta SVHCP2115 Andrea Avellino, Michele Ferri, Alessandro Albani. Con loro, secondo da dx, l’ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino.

Nord Europa; e che quindi dovrà essere prioritariamente elaborata per far sì che l’Italia abbia quanto le spetta in termini di protezione, supporto ed incremento dei traffici sia nazionali che di collegamento con paesi mediterranei extra UE; verso i quali le politiche di coesione risultano indispensabili in questa fase. Anche per questo l’associazione, che rappresenta attraverso le compagnie associate più di 450 navi con la maggiore concentrazione a livello mondiale

di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica l’elezione di un italiano al ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Altro tema cardine per Assarmatori è la Via della Seta che è vista come una grande opportunità per il rilancio dei porti italiani a condizione che le regole dell’economia di mercato vigenti in Europa siano tenute ben presenti dalla Cina; e che i governi (nazionali ed europei) vigilino a questo scopo “per proteggere gli operatori già attivi in

questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo - ha detto il presidente - a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato; ovvero pregiudichino gli interessi del Paese nell’esercizio delle proprie infrastrutture strategiche”. Per partecipare a questo grande progetto servono però porti dragati, connessioni fra porti e reti ferroviarie in grado di trasportare i nuovi container; occorre dunque lo sblocco degli investimenti in infrastrutture.

La proposta di Assarmatori - ha continuato Messina - è di costituire da subito un tavolo permanente con componenti politica-industria-shipping che in tempi strettissimi aiuti a redigere le regole in tema di trasporti ed infrastrutture indicando le priorità per la realizzazione delle opere, i tempi necessari e le politiche commerciali e fiscali che l’Italia deve adottare.

Nella sua relazione il presidente ha toccato moltissimi punti sui quali l’associazione è concentrata: da quello delicato del lavoro (le sue aziende hanno 60.000 addetti in terra e in mare e proprio in questi giorni è stata aperta una trattativa con i sindacati per il rinnovo dei CCNL) per il quale - ha detto - si sta progettando un complesso processo di armonizzazione per dotare il settore di un unico strumento contrattuale, a quello del Registro Internazionale per evitare la migrazione verso bandiere di convenienza, con una proposta al Governo di decontribuzione per il marittimo italiano o europeo (realmente residente in Italia) anche quando lavora su navi con bandiera europea (e non solo italiana). Ha poi ricordato che la Block Exemption Regulation - che permette dal 1995 accordi fra le compagnie per la locazione di spazi di stiva su navi della concorrenza, va in scadenza nel 2020, ed in caso di non rinnovo potrebbe - sovvertendo una situazione ormai consolidata in un paese molto dipendente dal trasporto via container - indebolire la capacità delle industrie italiane per colpa dei ritardi e dei maggiori costi. Sul tema dell’integrazione verticale che riguarda l’estensione delle attività degli armatori anche a terra fino alla gestione dei terminal e dei trasporti Messina ha chiesto di considerare che il fenomeno è mondiale e non si può remare contro la necessità di investire - da parte di chi ne ha la possibilità - per assecondare le esigenze di un mercato che chiede navi più grandi per i volumi in crescita. Assarmatori è inoltre impegnata nel chiedere al Governo un Marebonus per le Autostrade del Mare - servizio essenziale per il Paese - che preveda sostegni agli armatori anche considerando la strategicità dei collegamenti con i vicini paesi terzi del Mediterraneo e con la struttura della nostra penisola che vede al suo interno linee che collegano due porti della stessa. Fra i molti temi citati dal presidente sui quali sta lavorando la struttura tecnica dell’associazione quello dell’inquinamento atmosferico: Assarmatori si prepara da tempo, come tutta la categoria, alle prossime scadenze del 2020, con l’acquisto di carburante più pulito - e più caro, - con altre modalità (investimenti su scrubber) e valutando l’uso del combustibile alternativo GNL. Lavora con il MIT, Assoporti ed Assocostieri per far fronte alla mancanza di infrastrutture di distribuzione di gas o di elettricità in banchina: un tavolo sul Gas è stato costituito ed ha chiesto al ministero di accelerare le soluzioni. Nella visione del presidente l’Italia, per far sopravvivere le sue industrie, deve essere porto di primo destino o prima partenza delle merci e deve organizzarsi nell’adattare, in modo capillare, i suoi scali a navi sempre più grandi.

Nella conclusione del suo intervento il presidente Messina ha chiesto al ministro Toninelli l’immediata convocazione della Conferenza Nazionale dei Presidenti delle AdSP affinché si possa procedere alle decisioni strategiche della logistica portuale italiana e consentire sviluppo ai traffici.

Il tema del grande progetto cinese è emerso più volte negli interventi dei relatori nel seguito dell’incontro evidenziando posizioni anche molto diverse. L’ex presidente del Consiglio Enrico Letta in termini preoccupati ha richiamato la necessità di creare un asse con la politica al timone in Europa per evitare di dover contare fra qualche anno “morti e feriti”. Anche il parere di Letta è che si debba lavorare ad avere un italiano come commissario europeo ai Trasporti invece che alla Concorrenza. Di parere completamente diverso in tema di “invasioni” cinesi quello del Ceo Fincantieri Giuseppe Bono che non ne ha alcun timore

intravedendo semmai il pericolo nell’India, ma ha invece sollecitato l’attenzione a non invischiarsi con interpretazioni di norme sulla concorrenza che ci hanno finora impedito di raggiungere successi nelle operazioni industriali. Bono ha inoltre annunciato che Fincantieri sta lavorando con Enel per elettrificare le banchine di tutti i porti italiani permettendo costi di servizio economicamente competitivi rimuovendo finalmente il principale ostacolo all’utilizzo di questo strumento “verde”. Da parte dell’economista Giulio Sappelli l’invito a stare con gli Stati Uniti in questo attuale duopolio fra le due superpotenze con la precisazione che comunque la direzione mondiale sarà di chi riuscirà a controllare il continente africano. L’intervento del coordinatore europeo delle Reti TEN-T Carlo Secchi ha aggiornato sulle possibilità di finanziamento alle reti di trasporto che saranno in grado di integrare gli elementi di multimodalità, sostenibilità e digitalizzazione ed inoltre su una facilitazione che sarà a regime a settembre rivolta a ferrovie e combustibili alternativi che potrà essere utilizzata anche per il rinnovo delle flotte ai fini di una loro maggiore efficienza. L’armatore Achille Onorato ha appunto parlato del necessario rinnovo delle flotte quale sfida attuale per le compagnie di traghetti lamentando l’assenza dell’Europa nel non aver dato in questo senso un aiuto ai piccoli armatori negando così una ripresa anche a quei piccoli cantieri che oggi non riescono ad essere competitivi. Altro punto importante per Onorato: la necessità di sbloccare i cantieri delle opere che impediscono il corretto flusso dei trasporti per evitare che questi vengano dirottati verso i paesi del Nord Europa. La mancanza di un vero porto hub italiano a servizio del mercato europeo è stata segnalata da Fabrizio Palenzona, presidente di Confratporto Concommercio che ha sottolineato l’assenza della politica dei trasporti, fondamentale per lo sviluppo economico italiano.

I lavori sono stati conclusi dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli che al riguardo dei dragaggi bloccati dalla burocrazia si è detto convinto che con lo “sblocca cantieri” si stiano facendo passi in avanti ed ha informato del tavolo aperto con il ministro Costa su questo tema. Per quanto riguarda la conferenza dei presidenti delle AdSP ha informato che questa verrà riconvocata e che è attesa l’unità di intenti dagli operatori ed infine ha dato la notizia di 242 milioni di euro destinati ai collegamenti ferroviari dei porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno.

Gianluigi Aponte: l’UE

e Trieste non siano ancora pronti per servire come hub il centro Europa. Fondamentale per il porto ligure sarà il completamento del terzo Valico. Su Gioia Tauro, porto nel quale MSC sta investendo moltissimo, Aponte ripone fiducia nel contributo dei lavoratori per farne quello che sarà sicuramente il primo terminal del Mediterraneo. Gioia Tauro sarà porto di transhipment, ma in futuro saranno valutate anche le possibilità di farne un porto gateway se sarà realizzabile un collegamento con il Nord Italia e con l’Europa. E sul grande argomento della Cina più volte toccato nel meeting: “Dobbiamo capire una cosa: è la Cina che ha bisogno di noi e non noi della Cina - ha detto il presidente - siamo un cliente importante per i suoi prodotti finiti; noi al contrario in Cina esportiamo pochissimo. Sono d’accordo con chi sostiene che in questo nuovo assetto che vede protagonisti Stati Uniti e Cina dobbiamo schierarci con gli Stati Uniti. Questo è chiaro. Ma il vero problema dell’Europa è che dobbiamo diventare una federazione. Finché non saremo una federazione non conteremo nel gioco mondiale internazionale globale. Quindi ci dobbiamo augurare che il nuovo presidente della Comunità europea lavori in questa direzione. Questo è fondamentale”.

Trent’anni della Guardia

dirette esperienze a fianco di uno dei comandanti generali del Corpo più attivi e creativi, l’ammiraglio “Bepi” Francese, cui si devono i primi importanti passi della Guardia Costiera moderna. Il prefetto dottor Gianfranco Tomao ha tenuto a sua volta un saluto all’arma e ai suoi uomini, ricordandone i compiti e l’importanza.

Introdotta dal direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia, il tema principale, il “racconto dei 30 anni della Guardia Costiera nazionale: storie, immagini ed emozioni” è stato preceduto dal vide-messaggio del comandante generale del corpo, ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino. Il clou delle celebrazioni è stato affidato ad un gruppo di brevi filmati, con focus particolari sulla prima missione all’estero della Guardia Costiera, in Albania nel 1991 (ha relazionato l’esperienza dal vivo il capitano di fregata Giuseppe Monticelli), sui sistemi di monitoraggio del traffico marittimo (relazioni a latere del tv Marco Gonnelli e del tv Ivan Bruno), il soccorso aereo del corpo (appassionato commento e memorie dell’ammiraglio ispettore capo Lorenzo Lazzari), il dramma della Costa Concordia (CV Massimo Tomei, sottocapo elicotterista Massimo Restivo, comandante del gruppo Neri Enrico Mucci). Particolarmente commosso il ricordo della medaglia d’oro alla memoria comandante Natale De Grazia portato dall’ammiraglio ispettore capo Luciano Dassatti, che lo ebbe tra i suoi allievi all’Accademia e ne ha ripercorso l’impegno professionale fino all’estremo sacrificio - probabilmente fu avvelenato - mentre conduceva una delicata inchiesta sulle navi dei veleni. E’ seguito un film riassuntivo delle medaglie d’oro al personale della Guardia Costiera e quindi la conclusione del contrammiraglio Tarzia, che ha ricordato tra l’altro l’impegno costante delle donne e degli uomini in divisa anche nel settore della difesa dell’ambiente, particolarmente impegnativo nella direzione marittima toscana per la presenza dei vari parchi marini e del santuario Pelagos.

.....

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di
Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 / 89 33 58
Fax 0586 / 89 23 24
Codice fiscale 00118570498
E-mail: redazione@lagazzmar.191.it
www.lagazzettamarittima.it

Editore
Società Editoriale Marittima
a r.l. - 57123 LIVORNO
Via Fiume, 23

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

Stampa
Centro Tipografico Livornese s.n.c.
Tel. 0586 / 80 63 76

Autorizzazione del Tribunale di
Livorno n. 217 del 10 giugno 1968



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

E' vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

"I dati forniti dai sottoscrittori degli abbonamenti vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per alcun motivo".

Stampato su carta
ecologica



.....



L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore dottor Luca Brandimarte, junior advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante l’Area ECA nel Mediterraneo.

Una possibile Area ECA anche nel Mediterraneo?



Luca Brandimarte

ROMA – In questo nuovo numero della nostra rubrica affrontiamo oggi una tematica che è recentemente tornata a far parlare di sé a seguito di una specifica proposta avanzata all’Europa dal governo francese: ci riferiamo, in particolare, a quella relativa alla possibile creazione di un’area ad emissioni controllate all’interno del mar Mediterraneo (“Area ECA”).

Tale proposta, che sembrerebbe aver ricevuto seguito anche dal governo spagnolo in occasione della Conferenza di Madrid del marzo scorso, suggerisce la necessaria introduzione di un’area ad emissioni controllate nel Mediterraneo e trae la propria origine dai possibili benefici che, in termini ambientali, la stessa potrebbe produrre. Il tutto facendo leva sui modelli di Area ECA attualmente implementati nei mari del Nord Europa e degli Stati Uniti.

Ma vediamo cos’è e in che cosa consiste l’Area ECA.

L’Area ECA, meglio nota come “Emission Control Area”, è stata definita dall’Organizzazione Marittima Internazionale (“IMO”) – nello specifico a mezzo della risoluzione MEPC 176(58) dell’IMO in vigore dal 2010 – come un’area in cui, al fine di ridurre e controllare l’inquinamento atmosferico dall’emissione di gas nocivi quali gli ossidi di zolfo e gli ossidi di azoto, è obbligatoria l’adozione di misure speciali per le emissioni navali.

Ancor prima della sopracitata risoluzione IMO, l’introduzione delle aree ECA deriva dall’attuazione dell’Allegato VI al protocollo MARPOL del 1997, che ha introdotto delle limitazioni all’emissioni dei gas nocivi di cui sopra vietando altresì l’emissione di sostanze volatili organiche (i.e. diluenti per vernici/benzine) e di sostanze dannose per l’ozono (i.e. sostanze alogenate).

In sostanza, quindi, l’Area ECA altro non è che un’area marittima caratterizzata da agenti inquinanti ed emissioni in misura contenuta rispetto alle altre aree marine/marittime limitrofe e, ad oggi, per quanto concerne l’Europa, si registrano aree ECA sia nel Mar Baltico, sia nel Mare del Nord.

Segnaliamo, inoltre, che il limite di tenore di zolfo nel combustibile utilizzato dalle navi all’interno di un’Area ECA è di 0.10% m/m mentre, al di fuori della stessa, il limite risulta del 3.5% m/m. Al riguardo, si ricorda tuttavia che, a partire dal primo gennaio 2020, il tenore di zolfo nel combustibile utilizzato dalle navi si ridurrà ulteriormente nella misura dello 0.50% m/m.

Ma quindi, quali sono i possibili vantaggi e gli svantaggi di un’Area ECA anche nel Mediterraneo?

Per quanto riguarda il primo profilo, l’istituzione di un’area ad emissioni controllate ben potrebbe ridurre le emissioni dei sopracitati gas nocivi e far diminuire il rischio di danno ambientale. Il tutto anche a beneficio della salute umana.

Per quanto attiene, invece, agli svantaggi correlati alla creazione di un’Area ECA mediterranea, occorre ricordare le differenze esistenti, sia in termini di risorse disponibili, sia in termini di operatori attivi sul mercato rilevante, tra il Mar Mediterraneo e le altre aree marine già soggette ad Area ECA.

Ad avviso di chi scrive, infatti, l’introduzione di un’Area ECA nei nostri mari potrebbe cagionare un grave danno, in termini economici, alla nostra industry, in assenza di idonee misure finalizzate a consentire all’industria marittima di assecondare tale processo mediante l’utilizzo di carburanti (i.e. LNG) e/o tecnologie alternative (i.e. cold ironing). Ciò sia dal punto di vista dei costi del combustibile a basso tenore di zolfo, di gran lunga superiori rispetto a quelli attualmente utilizzati nel Mediterraneo, sia in termini di fonti di approvvigionamento che, rispetto al Nord Europa, sono ancora assai limitate.

In sostanza, sebbene anche l’Italia sembrerebbe essere sul punto di iniziare a manifestare la possibilità di valutare la proposta francese, sarebbe opportuno temperare le esigenze di salvaguardia ambientale con le attuali condizioni che caratterizzano il nostro mercato di riferimento.



**L'armatore
Gianluigi Aponte**

TRASPORTI Gianluigi Aponte «Genova ancora indietro»

GENOVA e Trieste, nella competizione per servire i mercati del centro Europa, «sono ancora indietro». Lo ha dichiarato l'armatore Gianluigi Aponte, patron del colosso mondiale dei trasporti marittimi Msc, intervenendo a margine dell'assemblea annuale di AssArmatori, associazione guidata dal genovese Stefano Messina.



Giuseppe Bono
Ad di Fincantieri

FINCANTIERI Bono sulla Ue «Direzione concorrenza è out»

«LA DIREZIONE concorrenza della Commissione Europea andrebbe abolita». È l'opinione dell' Ad di Fincantieri Giuseppe Bono intervenuto all'annual meeting di AssArmatori. «Noi abbiamo acquisito in Francia Stx, ma siamo fermi perché la DG Competition deve fare le sue istruttorie».

Uiltrasporti si ritiene soddisfatta della linea di Assarmatori



Il Segretario nazionale di Uiltrasporti ha espresso apprezzamento per le parole del Presidente di Assarmatori Stefano Messina

17 luglio 2019 - 12.06

(Teleborsa) - Più attenzione alle politiche del mare da parte dell'Unione europea e rinnovo del Contratto Collettivo di lavoro, questi sono stati i due punti fondamentali sottolineati dal Presidente di Assarmatori Stefano Messina durante l'[Annual Meeting dell'Associazione](#), che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali. Soprattutto il secondo punto ha incontrato grande interesse da parte di Uiltrasporti che ha sottolineato l'importanza di definire tempi certi per il Contratto per riconoscere la serietà dimostrata alle organizzazioni sindacali confederali.

"Auspichiamo che tali dichiarazioni – afferma Paolo Fantappiè, Segretario nazionale Uiltrasporti - siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l'aumento dell'occupazione marittima italiana".

Dalla Via della Seta ad Assoport i moli italiani divisi alla meta

Il dibattito sul destino dell'associazione sollevato da Monti arriva a pochi giorni di distanza dai quesiti posti da AssArmatori sul progetto asiatico

Opportunità o minaccia? Il dibattito sulla Via della Seta continua a tenere banco all'interno di una comunità portuale che mostra chiari segnali di difficoltà, quanto meno associativa, come dimostra la recente presa di posizione di Pasqualino Monti, al vertice dell'authority di Palermo, nei confronti di Assoport. «In passato rappresentava un valido interlocutore per le istituzioni e il mondo dello shipping – ha spiegato il leader dell'autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, già alla guida dell'associazione e da tempo dimessosi – oggi costituisce un soggetto fantasma in un settore che avrebbe bisogno di ben altri strumenti e ben altri ruoli per rilanciarsi. O si cambia marcia o si chiude. L'aver inserito la riforma portuale all'interno della riforma della pubblica amministrazione non solo ha dimostrato e sta dimostrando tutta la sua inefficacia, ma ha anche messo a nudo drammaticamente l'inutilità di un soggetto associativo, quale è Assoport».

Difficoltà associative e di relazioni all'interno di un mondo, quello delle nuove autorità disegnate dalla riforma Delrio, ancora alla ricerca di un proprio destino, divise fra la missione di soggetti pubblici e i desideri (di alcuni) di diventare società per azioni.

Monti continua con la sua ricetta: «Rafforzare la direzione generale dei porti al Mit, liberare i presidenti da quel "cappio"

costituito da inutili norme che ne frenano l'azione, rallentando lo sviluppo economico e finanziario delle aree portuali e rafforzare il ruolo dell'autorità marittima nella gestione della sicurezza nell'ambito della navigazione». Il punto della riflessione, però, non cambia. Sui temi globali dello shipping bisognerebbe dialogare con una sola voce, o meglio per obiettivi condivisi. Come ad esempio sul tema della Via della Seta, che invece divide e suscita discussioni.

Il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli ne ha parlato in termini molto positivi, ricordando i memorandum of understanding già sottoscritti e che coinvolgono anche i porti liguri di Genova e Savona, potenziali terminali delle rotte asiatiche. Eppure, da più parti, si levano posizioni che invitano a riflettere sugli scenari possibili, alcuni dei quali non ancora del tutto chiari. Perché se è vero che il progetto rappresenta una indubbia opportunità di business, è altrettanto vero che bisogna creare le condizioni per ospitare al meglio il carico suppletivo di merce destinata ad arrivare nel Mediterraneo. Da qui l'esigenza di infrastrutture adeguate a supportare questa trasformazione che garantirà ricchezza e lavoro solo a chi sarà in grado di operare al meglio.

«L'Italia ha il dovere di imporre una 'Via italiana' alla Via della Seta, un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse de-

gli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito» ha chiesto di recente Stefano Messina, presidente Assarmatori, in occasione del meeting annuale.

«La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi – dice Messina – che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le istituzioni europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche. Per questo, Assarmatori si candida a promuovere da subito un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture. C'è bisogno che il governo tracci un'efficiente e armonizzata Via italiana alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare».

– (massimo minella)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Assemblée annuelle d'Assarmatori

: Les armateurs italiens accusent la commission européenne sortante de négligence

PUBLIÉ LE 18 JUILLET 2019 PAR ARIEL F. DUMONT



Lors de l'assemblée annuelle d'Assarmatori, la confédération qui regroupe les principaux armateurs italiens et internationaux, le président Stefano Messina a demandé un changement de cap pour l'Europe ©Assarmatori

L'assemblée annuelle d'Assarmatori, la confédération qui regroupe les principaux armateurs italiens et internationaux, s'est tenue le 16 juillet à Rome. La commission européenne sortante a concentré toutes les critiques. Le président de l'association, Stefano Messina, a demandé un changement de cap pour l'Europe et insisté sur le fait que l'Italie devait faire entendre sa voix pour être protagoniste et non un sujet passif de la route de la Soie.

Le plus grand échec de l'Europe ? Ne pas avoir été capable de relancer les politiques maritimes et avoir failli dans la gestion de la Méditerranée. Durant l'assemblée annuelle d'Assarmatori, l'association qui regroupe les principaux armateurs italiens et internationaux (dont les membres totalisent une flotte de 450 navires), Stefano Messina ne demande rien de moins à la prochaine commission européenne qui est en train de s'installer de tout remettre à plat. Selon le président de l'association, qui est aussi le patron du groupe emblématique national qui porte son nom, la Commission sortante « *n'a pas été en mesure de gérer rationnellement le secteur maritime en dépit du poids des échanges commerciaux – 80 % – transitant par les ports et sur les navires de pays membres, à commencer par l'Italie* ». Dans son discours, Stefano Messina a également mis en cause une politique européenne qui aurait clairement accentué les distorsions de traitement en faveur des pays d'Europe du Nord. À titre d'exemple, il a cité les financements débloqués en faveur des compagnies qui relient les ports de la mer du Nord et de la Baltique au détriment de l'Italie, « *pourtant commercialement bien plus stratégique en raison de ses liaisons avec les pays méditerranéens situés en dehors de la zone européenne* ».

3 % du PIB italien sous-estimé

« *La nouvelle Commission européenne devra inverser la tendance au nom du développement de l'économie maritime* » a encore plaidé celui qui espère un commissaire européen de nationalité italienne en charge des transports. Un vœu partagé par Enrico Letta, ex-président du Conseil italien de 2013 à 2014, qui participait aux travaux de l'assemblée.

La nouvelle route de la Soie, dans laquelle l'Italie est l'un des pays les plus engagés en Europe, fut aussi à l'ordre du jour. Avec son investissement total de 8 000 Md\$, le grand projet de Xi Jinping reste perçue comme une magnifique opportunité pour les ports italiens notamment de Gênes et Trieste. « *Ce projet va déplacer l'axe des échanges en Europe et le système portuaire italien doit s'engager dans une politique de remise à neuf de ses ports et d'amélioration de son réseau ferroviaire et de ses infrastructures* » a plaidé le président des armateurs, qui enjoint cependant le gouvernement à « *imposer une voix italienne à ce projet* ». En clair, les représentants du secteur maritime (3 % du PIB italien) attendent dans les plus brefs délais que l'exécutif italien fasse connaître ses priorités sur les infrastructures, le calendrier de leur mise en œuvre, mais aussi des indications sur les politiques commerciales et fiscales que l'Italie entend adopter.

Demande de réciprocité

L'administrateur délégué de Financantieri a jeté un autre pavé dans la mare des discussions sur Bruxelles. « *Nous sommes bloqués par l'interprétation des normes. Nous avons investi en France et nous attendons depuis des mois les conclusions de Bruxelles. Pourtant l'Europe a permis à la Corée du Sud de gérer les chantiers. Au lieu de nous bloquer entre nous, travaillons ensemble, l'Europe doit s'occuper des intérêts de l'Europe* » a tonné Giuseppe Bono. Achille Onorato, administrateur délégué du groupe Moby, a évoqué pour sa part le renouvellement de la flotte des ferry pour lesquels il a sollicité des aides notamment pour les jeunes entreprises.

Ariel F. Dumont

L'Europa ha perso la bussola pure sul trasporto marittimo

Al meeting Assarmatori il presidente Messina accusa: «Bruxelles non ha una politica per il Mediterraneo». Bono (Fincantieri): «Con le regole della Ue siamo la nuova Urss»

SANDRO IACOMETTI

■ La rotta, quando si tratta di navigazione, non è un dettaglio. Perderla significa restare in mare aperto, senza possibilità di salvezza. Non servono bussole o mappe. Ma decisioni. I percorsi vanno tracciati. E seguiti. Anche quando le correnti ti rallentano o le onde si fanno più alte. L'importante è avere sempre ben presente il punto di arrivo. Quello che la politica si ostina a non voler fissare, lasciando il trasporto marittimo italiano in balia dei flutti. Non che la cosa abbia spinto gli armatori a gettare la spugna, anzi. Pur senza aiuti e tra mille ostacoli gli imprenditori del mare alimentano un'economia che da sola vale il 3% del pil italiano, con un valore aggiunto diretto di almeno 45 miliardi e un giro di affari, grazie all'indotto, di 130 miliardi. Ben più di quanto fattura la filiera dell'au-

to. Con una differenza non da poco. Senza le navi, l'Italia si ferma. Più del 90% dei carichi in entrata e in uscita viaggia via mare, più dell'80% del fabbisogno di mobilità di persone e merci passa attraverso i porti. «Ma le cose che funzionano», ha denunciato ieri Stefano Messina, presidente di Assarmatori, nel corso del meeting annuale, «si danno per scontate, si sottovalutano».

Ed è così, occupandosi semplicemente di altro, che l'Italia e l'Europa hanno progressivamente abbandonato l'economia del mare. La prima ha dimenticato di realizzare le infrastrutture necessarie, di rafforzare il trasporto intermodale, di mettere in campo regole ed incentivi per sostenere il settore. La seconda, esattamente come succede per i migranti, continua a fingere di non vedere che l'Italia ha un ruolo centrale e strategico nel Mediterraneo, da dove si appresta a passare tutto ciò che nei prossimi anni arriverà dall'Oriente e dal Sud del Mondo. «La politica marittima della Ue negli ultimi anni», ha detto Messina, «è rappresentata dalla totale inesistenza di una politica marittima mediterranea». È anche per questo che, lo scorso anno, nell'alveo di Confrasperto e Concommercio, è nata Assarmatori.

Che non vuole essere la brutta copia di vecchie strutture associative, ma un soggetto politico, in grado di capovolgere le prospettive: non più interrogarsi su cosa la terra può fare per il mare, ma cosa il mare può fare per la terra. Energia, commercio, industria, turismo. Le potenzialità legate ad una crescita del trasporto marittimo sono enormi, così come enormi sono gli sforzi da mettere in campo per togliere le troppe secche che rallentano la navigazione.

Nel corso di una tavola rotonda animata da Nicola Porro esperti come Paolo Sapelli, Carlo Secchi ed Enrico Letta, manager e imprenditori come Fabrizio Palenzona, Giuseppe Bono e Achille Onorato hanno tentato di compilare una lista delle cose che non vanno e di quelle da fare. Elenco troppo lungo per poter essere snocciolato. Basti qui, come brutale sintesi, ricordare l'affondo dell'ad di Fincantieri, che ha proposto di abolire la direzione Ue per la concorrenza. «Le interpretazioni tecnico-giuridiche delle commissioni di Bruxelles», ha detto Bono, «sono molto lontane dalle necessità reali del sistema economico e in particolare dell'industria. Le regole che ci siamo dati, come

Europa, ci impediscono di competere sullo scenario internazionale. Siamo ingessati, siamo diventati la nuova Unione Sovietica».

La situazione è grave, ma l'ottimismo non manca. Per il presidente Messina, che rappresenta imprese con più di 450 navi e oltre 60mila addetti, l'obiettivo massimo sarebbe ottenere il commissario Ue ai Trasporti, ma per iniziare un po' di attenzione in più da parte delle istituzioni sarebbe già un passo avanti. Attenzione che deve passare dalla tutela dell'occupazione italiana a bordo, che Assarmatori pone tra le priorità, dalla protezione dei nostri interessi in sede europea e da una maggiore programmazione delle politiche marittime. Temi che saranno determinanti per definire e rafforzare il ruolo dell'Italia nell'ambito degli accordi internazionali, a partire da quelli con la Cina.

Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, che ha chiuso la manifestazione, ha ovviamente promesso tavoli, interventi e investimenti. Ma la sensazione è che la strategia del governo più che un faro puntato sull'obiettivo sia ancora quella di Orietta Berti. Finché la barca va, lasciala andare.



INTERMODALITÀ DIMENTICATA. Il presidente di Assarmatori Stefano Messina è stato molto critico anche sulle scelte dell'Italia *(us)*

POLITICA SPROFONDATA NEL MEDITERRANEO. ASSARMATORI: “IL PIÙ GRANDE FALLIMENTO UE”



La politica ha spesso toccato punti bassissimi, sprofondando, a livello di affidabilità e credibilità, nel buio più totale che può appartenere solo agli abissi . Come quelli della Fossa delle Marianne, oltre 11 mila metri sotto il pelo dell’acqua, la più profonda depressione oceanica conosciuta al mondo situata nella parte dell’Oceano Pacifico delimitata da Giappone, Filippine e Nuova Guinea. Profondità ben maggiori di quelle del Mediterraneo, più che sufficienti comunque per veder miseramente affondare la credibilità dell’Unione europea in materia di “politica marittima”. Politica che Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l’associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia, ha definito senza mezzi termini “il più grande fallimento dell’Unione europea”. Un “affondo” che il comandante di Assarmatori ha lanciato dal “ponte” del meeting annuale dell’associazione, supportato da accuse ben precise: “la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e questo nonostante il fatto che “per Paesi come l’Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell’80 per cento dell’interscambio commerciale”, ha affermato Stefano Messina, che ha definito le conseguenze “drammatiche e capaci di accentuare in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: l’Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi Paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all’Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra Ue, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione”.

<https://www.youtube.com/watch?v=5dibmATB-ik>

AssArmatori: «È la Cina ad avere bisogno di noi»

Roma - La Cina sarà anche un pericolo imminente. L'Europa sarà pure matrigna, soprattutto con il settore marittimo (e per questo Assarmatori prepara l'assalto al futuro commissario ai Trasporti). Ma ai tanti genovesi presenti alla prima assemblea annuale dell'associazione, scende un brivido lungo la schiena

SIMONE GALLOTTI, INVIATO - LUGLIO 17, 2019
CONDIVIDI



Roma - La Cina sarà anche un pericolo imminente. L'Europa sarà pure matrigna, soprattutto con il settore marittimo (e per questo Assarmatori prepara l'assalto al futuro commissario ai Trasporti).

Ma ai tanti genovesi presenti alla prima assemblea annuale

dell'associazione di armatori alternativa alla Confitarma, scende un brivido lungo la schiena quando Fabrizio Palenzona, nella veste di presidente di Confrtrasporto, irrompe in collegamento video: «Possiamo anche realizzare il Terzo valico, ma non credo che i porti di Genova e Trieste al momento siano pronti a supportare questa infrastruttura » perché servono investimenti e traffico sulle banchine per riempire il corridoio ferroviario, e c'è un patto tra Germania

e Svizzera che mira a escludere la logistica italiana. Colpa anche «dell'ostilità e dell'egoismo che hanno animato gli operatori genovesi, che hanno prodotto pochi investimenti e sono stati incapaci di attrarre volumi». Gianluigi Aponte condivide la conclusione dell'analisi. Il numero uno di Msc, padre nobile di Assarmatori, ha dato la benedizione al primo meeting associativo: «Genova e Trieste sono ancora indietro sul ruolo di hub del Nord Europa», dice Aponte, aggiungendo però che continuerà a investire sul porto ligure «tutto ciò che per noi sarà necessario e strategico». Il patron di Msc ha quindi ribadito che «il problema del Ponte Morandi è stato risolto molto bene» e che «problemi logistici, per me, non ce ne sono». Parlando poi dei lavori di completamento del terminal container di Calata Bettolo, che sarà gestito da Msc, Aponte ha ammesso che «potrebbe esserci qualche ritardo, ma è una cosa normale. Difficile dirlo con precisione, ma i primi container potrebbero arrivare in sei o sette mesi». Parlando del rapporto con la Cina, Aponte sottolinea che «non si è ancora capito che è la Cina ad aver bisogno di noi, non noi di loro. Siamo i loro clienti: se la Cina non esportasse verso di noi, ne avrebbe un risvolto negativo. Noi esportiamo pochissimo in Cina, loro esportano molti prodotti finiti. Noi siamo per loro un cliente molto importante». Paura di una colonizzazione cinese? «Siamo sovrani della nostra nazione e dell'Europa - risponde l'armatore numero due al mondo -. La Cina non prenderà nessun sopravvento, non possono farlo». Chiarito questo, però, Aponte non ha dubbi sulla scelta di campo da fare: «Tra Usa e Cina noi dobbiamo schierarci assolutamente con i primi. Fare blocco con Donald Trump, non con la Cina». In questo contesto, «il problema dell'Europa è che noi dobbiamo diventare una federazione. Fino a quando non lo saremo, non conteremo nel gioco mondiale». Infatti è a Bruxelles, dice Stefano Messina, presidente di AssArmatori, che gli armatori si devono rivolgere per correggere anche alcune distorsioni: «La Commissione riconosce alle compagnie che operano nel Nord Europa e nel Baltico, finanziamenti per i collegamenti tra due porti comunitari. Questo non avviene nel Mediterraneo». Il settore, ricorda Messina, crea un indotto «da 130 miliardi di euro, con 880 mila posti di lavoro, generando il 3% del prodotto interno lordo italiano». Logico pretendere un commissario europeo ai Trasporti di nazionalità italiana. Ma Giuseppe Bono smonta le speranze: per l'ad di Fincantieri infatti, ottenere la casella dell'Antitrust a Bruxelles sarebbe vitale per il Paese, ma preferirebbe che «si abolisse del tutto quel ruolo. Da mesi siamo fermi sull'operazione con Stx in attesa che si pronunci l'Europa» dice netto. E attacca la politica comunitaria, definendola «sovietica», con un'ingessatura della politica economica molto dannosa, accusandola anche di aver incentivato l'eliminazione del know how dei lavoratori europei e di aver creato barriere interne che condannano l'industria europea a un ruolo marginale nel mondo». Il ministro Danilo Toninelli arriva con una promessa: «Metteremo altri 242 milioni per il trasporto ferroviario nei porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno». Nell'elenco non c'è Genova.

Primo premio Assarmatori 2019

Assegnato all'equipaggio di guardia della motovedetta SVHCP2115



Pubblicato
39 minuti fa

il giorno
17 Luglio 2019

Da
[Giulia Sarti](#)



ROMA – Al termine dell'**Annual meeting** tenutosi ieri a Roma, è stato assegnato il **primo premio Assarmatori** che tutti gli anni sarà conferito a qualcuno che nel mondo marittimo si sia contraddistinto in un gesto valente nell'esercizio delle sue funzioni. Dopo una consultazione e l'analisi di una commissione interna, sono stati selezionati i vincitori dell'edizione 2019 "onorati simbolicamente" con una targa. Si tratta dell'**equipaggio di guardia** della motovedetta SVHCP2115, il Capo di prima classe **Andrea Avellino**, il secondo capo scelto **Michele Ferri** e il sottocapo **Alessandro Albani**.

Questa la motivazione della premio Assarmatori 2019:

"All'equipaggio di guardia che eseguiva un intervento di primo soccorso sanitario con ausilio del defibrillatore semi automatico nei riguardi di un diportista colpito da malore all'interno del porto turistico dei Marina di Pescara.

La sinergica e tempestiva attività posta in essere, mediante rianimazione cardio-polmonare data l'assenza iniziale dei parametri vitali, ha consentito di effettuare il salvataggio confermando la professionalità, l'efficacia e l'efficienza della Guardia costiera".

A consegnare il premio sono stati il presidente dell'Associazione degli armatori **Stefano Messina** insieme al ministro **Danilo Toninelli** e all'ammiraglio ispettore capo **Giovanni Pettorino**.

Bono (Fincantieri) all'attacco dell'Europa che frena l'Italia

di Nicola Capuzzo

L'Europa è ingessata e va riformata, l'autorità Antitrust comunitaria andrebbe abolita e l'Italia è la nuova Unione Sovietica. In questi concetti si riassume il pensiero di Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, espresso in occasione del meeting annuale della nuova associazione di categoria Assarmatori aderente a Confindustria-Contrasporto. In occasione della tavola rotonda dedicata al tema «Politica marittima e Mediterraneo sono i grandi fallimenti dell'Unione Europea», il numero uno di Fincantieri ha detto: «Il dicastero della concorrenza a Bruxelles probabilmente andrebbe abolito. Noi abbiamo comprato un cantiere in Francia (Stx France, ndr) e siamo fermi perché l'Autorità Antitrust europea deve fare le sue istruttorie e ci siamo ingessati. In tutti questi anni la Commissione e l'Antitrust europee hanno operato con interpretazioni tecnico-giuridiche mille miglia lontane da quelle che sono le esigenze economiche. Qui si parla solo di alta finanza «ma dell'economia reale e dell'industria non parlato nessuno, né a livello di Commissione né a livello dei governi».

Bono ha ricordato come fino a 15 anni fa nel continente si aspettava ogni mese l'uscita dei telefonini Nokia, Siemens, Ericsson e via dicendo. «Oggi c'è un telefonino europeo? Non avevamo noi le competenze per fare l'iPhone,

Huawei, l'I-pad e tutto quanto? Perché non l'abbiamo fatto? Perché ce lo impediscono le norme che ci siamo dati».

Una fitta rete di norme e di vincoli che alla fine hanno rappresentato una ragnatela. «Noi siamo in qualche modo la nuova Unione Sovietica. Siamo ingessati. E questo non lo vogliamo capire» sono state le parole di Bono. «Quando si impedisce a due gruppi come Siemens e Alstom di fare un'unione che possa consentire loro di competere con tutto il mondo, allora vuol dire che o si è miopi o c'è qualcosa che non torna. Se oggi si volesse fare la Airbus l'autorità per la concorrenza lo vieterebbe. Ma non per le norme ma per la loro interpretazione». Poi ancora: «Alcune statistiche dicono che oggi in Italia solo il 6% dei ragazzi vuole fare l'imprenditore, se questo è vero il lavoro in futuro chi lo genera?

Lo Stato? Torniamo al discorso che l'Italia è una nuova Unione Sovietica».

La prima cosa da fare, se si vuole competere a livello mondiale, è capire che l'Europa deve competere come Europa. Non deve continuare a impedire che

all'interno dell'Europa si mettano insieme soggetti che vogliono di-

ventare più grandi per competere con soggetti che hanno una visione del futuro di più lungo periodo. In Cina si parla di piani a 30 anni. Noi guardiamo a domani quando va bene». Nei primi anni Duemila l'Unione Europea ha permesso che due grandissimi cantieri navali, in Francia e in Finlandia (gli attuali Chantiers de l'Atlantique e Meyer Turku), finissero in mano ai coreani. «Per limitare la concorrenza all'interno dell'Europa ci freghiamo da soli», commenta sarcastico Bono. «Io non ho paura della Cina, perché nel 2027 il paese più popolato al mondo non sarà quello ma l'India. E l'India ha anche la capacità scientifica di fare innovazioni. L'Europa ha innovato tutto ma adesso non innova più niente». E a proposito proprio di innovazione il manager di Stato ha rivelato che Fincantieri «sta lavorando con l'Enel per dotare tutti i porti più importanti d'Italia con la corrente elettrica, che sia competitiva però, se no alle navi converrà accendere sempre il motore. Inoltre Fincantieri ha installato su una nave un sistema di batterie che consente lo stoccaggio di energia». Infine ha lanciato una proposta per rinnovare il naviglio mercantile: «Nel Mediterraneo abbiamo i traghetti più vecchi al mondo. Dobbiamo investire a livello comunitario per creare un fondo che favorisca ordini di navi da parte degli armatori; navi da costruire in Europa. L'Europa di questo si dovrebbe occupare». (riproduzione riservata)



Giuseppe Bono



La rotta di Assarmatori

Prioritari l'estensione del Registro internazionale delle navi, difesa delle alleanze tra vettori marittimi e sgravi alle autostrade del mare non solo tra porti Ue

di Nicola Capuzzo



Da sinistra: Stefano Messina (Assarmatori),

Gianluigi Aponte (Msc), Achille Onorato (Moby) e Gaudenzio Bonaldo Gregori (Pillarstone)

Rilancio del lavoro marittimo e protezione degli interessi italiani in sede europea, maggiore coinvolgimento dell'Italia nelle politiche comunitarie dei trasporti, difesa delle alleanze tra grandi vettori marittimi e meno progetti per nuovi terminal portuali. Sono i pilastri del programma di lavoro di Assarmatori, la neonata (2018) associazione di categoria degli armatori aderente a Confcommercio e contrapposta alla confindustriale Confitarma. «Assarmatori non è un duplicato di vecchie strutture associative, ma un soggetto nuovo, originale, anche politico» ha subito sottolineato il presidente Stefano Messina in occasione del primo meeting annuale andato in scena a Roma, e rappresenta una flotta di oltre 450 navi operanti in Italia (molte delle quali battenti anche bandiera estera) che danno lavoro a oltre 60 mila addetti diretti. E in merito ai noti contrasti tra il gruppo Grimaldi e Costa Crociere da un lato, e Msc e Moby dall'altro, ha poi aggiunto che «Assarmatori non è neppure nata per ripicche o contrapposizioni personali: il vecchio modello delle associazioni imprenditoriali non è attuale nel mondo globalizzato». Messina ha poi proseguito dicendo che «i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione posto che ormai i container high cube sono la maggioranza nelle flotte delle compagnie e molte linee ferroviarie hanno tunnel non compatibili».

Un cenno è stato dedicato anche al maxi-progetto cinese della Nuova via della seta poiché «Assarmatori si candida a promuovere da subito un tavolo permanente politicaindustria- shipping che indichi le regole del gioco nel quadro dei trasporti e delle infrastrutture. C'è bisogno che il Governo tracci un approccio italiano alla Via della Seta». La nuova associazione datoriale degli armatori si è però concentrata sul tema del lavoro, il terreno forse di maggiore contrasto con Confitarma. «Quest'anno dovranno essere ridefinite le regole che sottendono al Registro

Internazionale delle navi per renderle compatibili con le indicazioni dell'Unione europea. Assarmatori è senz'altro favorevole all'estensione del regime, ma ritiene che occorrerà dare maggiore protezione alla salvaguardia della gente di mare».

Più in dettaglio, ha spiegato Messina, «abbiamo chiesto al Governo una nuova lettura dell'articolo 6 della Legge n. 30/98 sugli sgravi contributivi del personale che consenta ai marittimi italiani, o anche europei se realmente residenti nel nostro Paese, di poter avvantaggiarsi dell'esistente regime di decontribuzione anche quando lavorano su navi che battono bandiera europea e non solo italiana». La misura interesserebbe in particolare Msc Crociere le cui ultime navi battono bandiera maltese ma imbarcano già oggi molti italiani e ancora di più in futuro. Un altro passaggio chiave della relazione, anche questa molto importante in primis per le attività cargo di Msc, ha riguardato la Block Exemption Regulation, vale a dire l'esenzione garantita dalla Unione europea agli accordi tra i grandi operatori marittimi nel settore del trasporto dei contenitori rispetto alle regole, dettate dal Trattato Europeo, in materia di intese tra imprese. Chi si oppone (in particolare associazioni di spedizionieri e caricatori della merce) secondo Messina «tiene conto di interessi egoistici e corporativi, senza pensare al contesto controfattuale. Prima di sovvertire l'esistente dobbiamo davvero pensare e decidere per il meglio e non seguire politiche spesso influenzate da piccoli interessi locali che rischiano di indebolire la capacità delle nostre industrie di spedire merce in tutto il mondo senza ritardi e a noli ragionevoli».

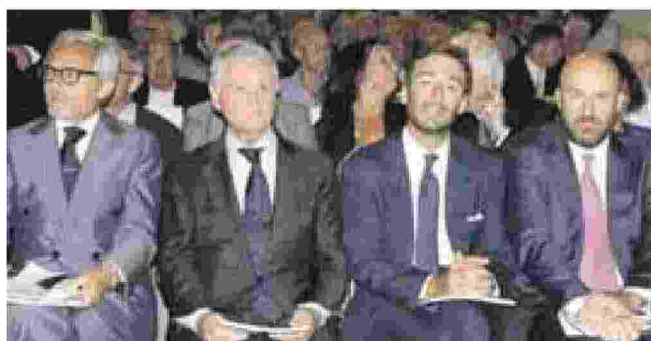
Nella relazione di Assarmatori non poteva mancare un cenno alla progressiva integrazione verticale delle compagnie armatoriali che tendono a estendere l'attività a terra, nei terminal portuali fino alla gestione dei trasporti stradali e ferroviari. «A chi teme che ciò comporti pericoli per la concorrenza voglio dire forte e chiaro che l'integrazione verticale è un fattore mondiale di crescita del traffico e di efficienza dei modelli produttivi industriali. L'Italia non può fare eccezioni. Chi si oppone a questo modello lo fa per tutelare interessi particolari di alcune categorie professionali. Il mondo cambia, e il protezionismo fine a se stesso non paga» sono state le parole di Messina. «Gli investimenti, in Italia come nel mondo, li fa chi ha capacità economico-finanziarie e volumi che li giustificano». In materia infine di autostrade del mare e con riferimento specifico al cosiddetto Marebonus, Assarmatori chiede «un'attenzione assidua e costruttiva del Governo per imporre alla Ue una nuova lettura dei sostegni da rendere disponibili agli armatori nello schema Connecting Europe CEF 2021-2027 che tenga conto della vicinanza dell'Italia a Paesi terzi del Mediterraneo o più semplicemente che le distanze interne al Paese dalle linee marittime alternative alle strade sono tra le più lunghe e strategiche d'Europa». (riproduzione riservata)

La rotta di Assarmatori

Prioritari l'estensione del Registro internazionale delle navi, difesa delle alleanze tra vettori marittimi e sgravi alle autostrade del mare non solo tra porti Ue

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Rilancio del lavoro marittimo e protezione degli interessi italiani in sede europea, maggiore coinvolgimento dell'Italia nelle politiche comunitarie dei trasporti, difesa delle alleanze tra grandi vettori marittimi e meno progettati per nuovi terminal portuali. Sono i pilastri del programma di lavoro di Assarmatori, la neonata (2018) associazione di categoria degli armatori aderente a Confindustria e contrapposta alla confindustriale Confitarma. «Assarmatori non è un duplicato di vecchie strutture associative, ma un soggetto nuovo, originale, anche politico» ha subito sottolineato il presidente Stefano Messina in occasione del primo meeting annuale andato in scena a Roma, e rappresenta una flotta di oltre 450 navi operanti in Italia (molte delle quali battenti anche bandiera estera) che danno lavoro a oltre 60 mila addetti diretti. E in merito ai noti contrasti tra il gruppo Grimaldi e Costa Crociere da un lato, e Msc e Moby dall'altro, ha poi aggiunto che



Da sinistra: Stefano Messina (Assarmatori), Gianluigi Aponte (Msc), Achille Onorato (Moby) e Gaudenzio Bonaldo Gregori (Pillarstone)

«Assarmatori non è neppure nata per ripicche o contrapposizioni personali: il vecchio modello delle associazioni imprenditoriali non è attuale nel mondo globalizzato». Messina ha poi proseguito dicendo che «i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione posto che ormai i container high cube sono la maggioranza nelle flotte delle compagnie e molte linee ferroviarie hanno tunnel non compatibili». Un cenno è stato dedicato anche al maxi-progetto cinese della Nuova via della se-

ta poiché «Assarmatori si candida a promuovere da subito un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadro dei trasporti e delle infrastrutture. C'è bisogno che il Governo tracci un approccio italiano alla Via della Seta».

La nuova associazione datoriale degli armatori si è però concentrata sul tema del lavoro, il terreno forse di maggiore contrasto con Confitarma. «Quest'anno dovranno essere ridefinite le regole che sottendono al Registro Internazionale delle navi per renderle compatibili con le indicazioni dell'Unione europea. Assarmatori è senz'altro favorevole all'estensione del regime, ma ritiene che occorrerà dare maggiore protezione alla salvaguardia della gente di mare». Più in dettaglio, ha spiegato Messina, «abbiamo chiesto al Governo una nuova lettura dell'articolo 6 della Legge n. 30/98 sugli sgravi contributivi del personale che consenta ai marittimi italiani, o anche europei se realmente residenti nel nostro Paese, di poter avvantaggiarsi dell'esistente regime di decontribuzione anche quando lavorano su navi che battono bandiera europea e non solo italiana». La misura interesserebbe in particolare Msc Crociere le cui ultime navi battono bandiera maltese ma imbarcano già oggi molti italiani e ancora di più in futuro.

Un altro passaggio chiave della relazione, anche questa molto importante in primis per le attività cargo di Msc, ha riguardato la Block Exemption Regulation, vale a dire l'esenzione garantita

dalla Unione europea agli accordi tra i grandi operatori marittimi nel settore del trasporto dei contenitori rispetto alle regole, dettate dal Trattato Europeo, in materia di intese tra imprese. Chi si oppone (in particolare associazioni di spedizionieri e caricatori della merce) secondo Messina «tiene conto di interessi egoistici e corporativi, senza pensare al contesto controtattuale. Prima di sovvertire l'esistente dobbiamo davvero pensare e decidere per il meglio e non seguire politiche spesso influenzate da piccoli interessi locali che rischiano di indebolire la capacità delle nostre industrie di spedire merce in tutto il mondo senza ritardi e a noli ragionevoli».

Nella relazione di Assarmatori non poteva mancare un cenno alla progressiva integrazione verticale delle compagnie armatoriali che tendono a estendere l'attività a terra, nei terminal portuali fino alla gestione dei trasporti stradali e ferroviari. «A chi teme che ciò comporti pericoli per la concorrenza voglio dire forte e chiaro che l'integrazione verticale è un fattore mondiale di crescita del traffico e di efficienza dei modelli produttivi industriali. L'Italia non può fare eccezioni. Chi si oppone a questo modello lo fa per tutelare interessi particolari di alcune categorie professionali. Il mondo cambia, e il protezionismo fine a se stesso non paga» sono state le parole di Messina. «Gli investimenti, in Italia come nel mondo, li fa chi ha capacità economico-finanziarie e volumi che li giustificano».

In materia infine di autostrade del mare e con riferimento specifico al cosiddetto Marebonus, Assarmatori chiede «un'attenzione assidua e costruttiva del Governo per imporre alla Ue una nuova lettura dei sostegni da rendere disponibili agli armatori nello schema Connecting Europe CEF 2021-2027 che tenga conto della vicinanza dell'Italia a Paesi terzi del Mediterraneo o più semplicemente che le distanze interne al Paese dalle linee marittime alternative alle strade sono tra le più lunghe e strategiche d'Europa». (riproduzione riservata)

Estratto dell'intervento all'assemblea annuale di Assarmatori

Mare Nostrum, buco nero nella politica UE

di Stefano Messina

Presidente di Assarmatori

L'intera economia del mare vale circa il 3% del PIL italiano (dati Unioncamere); in termini di valore aggiunto stiamo parlando di almeno 45 miliardi di euro che non solo danno lavoro a oltre 880 mila italiani, ma, se consideriamo anche l'effetto indotto sul resto dell'economia, visto che ogni euro generato direttamente da un comparto ne attiva altri due nel complesso dell'economia nazionale, è di circa 130 miliardi di euro la cifra complessiva che questo settore mette in moto.

Per capirci, l'ultimo studio realizzato da Cassa Depositi e Prestiti, Sace Simest e ANFIA, rivela che l'intera filiera automotive italiana, l'asse portante della produzione industriale, ha un fatturato di 93 miliardi di euro.

Ma se questi sono i numeri, perché è tesi comune che lo shipping, la portualità e la logistica italiana abbiano un peso marginale rispetto all'asse portante industriale e produttivo del Paese?

Chi lo sostiene diffonde una "FAKE NEWS" che si abbina all'altra "FAKE NEWS" sul ruolo marginale dello shipping e della portualità! Sono entrambi sofismi molto pericolosi che vanno denunciati, confutati e rispediti al mittente.

Ma veniamo ai temi più urgenti. Prima di tutto quelli più strategici

L'Europa e il mare

Secondo ASSARMATORI, il più grande fallimento dell'Unione europea, dal Consiglio alla Commissione fino allo stesso Parlamento, è stata la politica marittima ed in particolare la totale inesistenza di una politica marittima mediterranea.

Ricordiamo quando si parlava, tanti anni fa, di una bandiera comunitaria; ricordiamo le politiche di "dumping" ferroviario consentite e favorite dalla Unione europea per privilegiare i porti del Nord Europa. Ricordiamo anche uno dei limiti più clamorosi dell'Europa, ovvero la mancanza di una politica estera vera e propria, con la lunga lista dei danni provocati specie nel Mediterraneo, mare abbandonato che la vecchia Commissione oggi ci riconsegna con uno scenario di crisi geo-politica e di problemi irrisolti senza precedenti.

ASSARMATORI non solo chiede, ma pretende, proprio nel momento in cui l'Europa torna a chiedere sacrifici, che l'Unione faccia quello per cui è nata ed è stata costruita anche grazie all'importante contributo fornito dall'Italia: una politica del mare volta a ristabilire la pace e a proteggere ed incrementare i traffici, una politica di rilancio delle infrastrutture marittime, una

politica che
incida e lasci il segno nel mercato dell'interscambio mediterraneo così importante per il nostro Paese.

La Via della Seta

Su questo tema il nostro Paese ha alternato grandi entusiasmi ad altrettanto estese previsioni negative. La Cina è tra le principali aree di origine e destinazione del carico in transito nel Mediterraneo. Prima o poi l'Italia sarebbe stata chiamata a fare la sua parte.

Sono 113 i Paesi in qualche modo coinvolti da questo progetto e la Cina ha già firmato accordi di cooperazione con oltre 70 Paesi. Nessuno deve stupirsi se il governo cinese si interessa al nostro sistema logistico. Il raddoppio del Canale di Suez ha portato e porterà incrementi significativi del traffico intercontinentale, incrementi che l'Italia deve saper intercettare. Infatti, l'andamento con crescita a due cifre dei traffici del Canale mostra che il raddoppio sta gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest. Le compagnie marittime fanno il loro dovere con grandi investimenti in naviglio sempre più grande, in tecnologia e logistica terrestre adeguata per il "just in time".

Ci attendiamo che la politica nazionale ed europea faccia la sua parte. I porti vanno dragati, connessi ad una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione posto che oramai i c.d. "high cube" sono la maggioranza nelle flotte delle compagnie e molte linee ferroviarie hanno tunnel non compatibili.

La Cina è una opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi che qui in Europa vigono le regole della economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudichino gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche. Proprio questo contesto di rinnovato interesse cinese dovrebbe far capire quanto importante può tornare a essere il nostro Paese sulle rotte dell'interscambio mondiale, oltre che nello scacchiere di equilibri geopolitici precari.

E allora la nostra proposta è chiara. ASSARMATORI si candida a promuovere da subito un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture. C'è bisogno che il Governo tracci una efficiente ed armonizzata "VIA ITALIANA" alla Via della Seta.

Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare. Una "VIA ITALIANA" che si basi su regole del libero mercato e che non sia frutto di scelte imposte dalla geo-politica di potenze straniere.

L'Italia ha le risorse economiche e le competenze tecniche per rafforzare e sviluppare il proprio sistema infrastrutturale. Altri Stati non hanno le medesime risorse e si affidano ad altri per tutelare la loro crescita. Lo capisco. Ma non capiremmo l'Italia se prendesse quella strada.

Le

nostre

Conclusioni

Ecco, in estrema sintesi, le proposte che avanziamo ai nostri Rappresentanti e Decisori:
– in primo luogo, il rilancio del lavoro marittimo italiano: occorre concludere il censimento dei marittimi e mettere in campo tutte le misure per incrementare l'occupazione italiana a bordo;

– la protezione dei nostri interessi in sede europea: prima di tutto le Autostrade del Mare vanno tutelate e sostenute perché sono vitali per il nostro Paese più che per altri che sino ad oggi hanno maggiormente beneficiato del sostegno dell'Unione;

– siamo poi consapevoli che sarà difficile ottenere un Commissario ai Trasporti italiano ma deve essere chiaro che, in ogni caso, si dovrà lavorare per ottenere l'attenzione e il sostegno dalla Unione che il nostro Paese merita per la sua importanza economica e sociale, soprattutto nell'evoluto scacchiere mediterraneo ove l'Italia deve essere al centro delle politiche europee dei trasporti;

– l'alta politica deve tornare ad occuparsi di mare mettendo al centro dell'azione del Governo le misure di programmazione centrale delle politiche marittime e dei trasporti anche attraverso gli strumenti di gestione centrale e di coordinamento che sono previsti dalla legge portuale; mi riferisco alla Conferenza dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale che rimane l'elemento più importante ma inattuato della recente riforma di settore;

– infine, chiediamo al Governo una maggiore e qualificata attenzione che merita un comparto che costituisce l'ossatura portante del sistema Paese, che trasporta alcune decine di milioni di persone per mare garantendo la continuità territoriale, che assicura all'industria le materie prime e le esportazioni su cui vive il nostro tessuto economico, che allarga gli orizzonti del turismo con milioni di croceristi in ogni angolo d'Italia, che mantiene altissima la ricca tradizione marinara del nostro Paese.

[Leggi qui l'intervento integrale del presidente di Assarmatori](#)

Assarmatori, l'Europa guardi più al mercato globale

Via della Seta, Cina, ma anche lavoro dei marittimi e opportunità di svolta nella politica dei trasporti. Sono stati questi gli elementi trainanti il dibattito, talora molto acceso, che si è svolto a Roma, durante il primo Annual Meeting di ASSARMATORI. Di fronte a un auditorio di circa 600 persone, nella quasi totalità addetti ai lavori, operatori, ma anche economisti e politici, i temi del ruolo dell'Europa negli equilibri sempre più fragili dell'economia mondiale, nella prospettiva di una diarchia Stati Uniti-Cina, hanno tenuto banco anche e specialmente per i riflessi che inevitabilmente hanno e avranno con sempre maggiore intensità sui traffici marittimi.

L'ex Presidente del Consiglio, Enrico Letta, nella veste di esperto internazionale di geopolitica, ha sottolineato la necessità che il Governo italiano punti con decisione, non tanto al ruolo di Commissario alla concorrenza, ma a quello di Commissario ai trasporti che risulterà strategico per il futuro dell'Unione e per la difesa degli interessi italiani.

Da Giuseppe Bono, CEO di Fincantieri e dall'economista Giulio Sapelli sono state lanciate accuse circostanziate alla politica, o meglio, alla "non politica" europea degli ultimi vent'anni. Una politica ossessionata dalle norme sulla concorrenza che oggi renderebbe impossibile un'operazione come quella che ha prodotto uno dei rari successi industriali europei, il consorzio Airbus, e che dietro a un'attenzione maniacale per la finanza, ha soffocato qualsiasi riferimento alla realtà.

"Perché non esiste un telefonino made in Europa?" Si è chiesto polemicamente Bono (che fra l'altro ha annunciato un importante lavoro con Enel per l'elettrificazione low-cost delle banchine dei porti italiani), che ha invitato l'Europa a guardare alla competizione con il mondo e a temere le vere minacce egemoniche che sono rappresentate più dall'India che dalla Cina.

Sapelli ha spostato con decisione il tiro sull'Africa, definendola la grande sfida degli anni a venire, connotando di contenuti strategico-militari e non commerciali la cosiddetta Via della Seta e definendo un'utopia la presunta spinta egemonica della Cina, da lui definita "una tigre di carta" sul commercio mondiale.

Carlo Secchi, coordinatore di uno dei più importanti progetti di rete TEN-T ha individuato in multimodalità, digitalizzazione e sostenibilità, le tre chiavi sulla base delle quali l'Europa compierà scelte di priorità nell'erogazione di finanziamento alle reti di trasporto.

Per Achille Onorato esiste una necessità cogente di sbloccare anche le opere strategiche del trasporto oltre che di sostenere, attraverso piani specifici anche di finanziamento comunitario, (in quanto vere e proprie infrastrutture) il rinnovamento delle flotte di navi traghetto impegnate sulle autostrade del mare. Onorato ha anche ribadito il paradosso di approvvigionamenti all'industria italiana che continuano a dipendere dal sistema dei porti del Nord Europa.

Fabrizio Palenzona, Presidente di quella Confratrasporto che ha salutato con particolare entusiasmo l'integrazione attraverso ASSARMATORI di tutte le modalità di trasporto, questo settore sconta il fallimento di una politica e di una programmazione del trasporto, quando trasporto e logistica significano per il nostro Paese occupazione e competitività. Palenzona ha anche denunciato come né Genova né Trieste siano oggi in grado di svolgere il ruolo che dovrebbe essere naturale di porta sud dell'Europa.

Ha concluso i lavori il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli che, nel condividere le indicazioni fornite dal Presidente Messina nella sua relazione introduttiva, ha annunciato i lavori di un tavolo tecnico per snellire le norme sui dragaggi nei porti e lo sblocco della cabina di regia delle Autorità di Sistema Portuale al fine di rendere competitivo, anche con misure che riguardano i collegamenti ferroviari da e per gli scali marittimi, l'intero sistema trasportistico italiano.

Paola Martino



***Il CEO di Fincantieri, Giuseppe Bono,
annuncia la collaborazione con Enel per le
banchine elettrificate***



Assarmatori tra Cina ed Europa, Messina: "Dobbiamo essere protagonisti"

martedì 16 luglio 2019

<http://www.primocanale.it/video/assarmatori-tra-cina-ed-europa-messina-dobbiamo-essere-protagonisti--110551.html>

L'intreccio Letta-Renzi-Franceschini

Il Pd che corteggia il Movimento 5 Stelle

di Maurizio Rossi - Senatore XVII legislatura

martedì 23 luglio 2019



Era il 9 di luglio quando, vedendo il ritorno politico di Enrico Letta in Italia come ospite d'onore di Assarmatori, ho ipotizzato un possibile accordo tra Pd e 5 Stelle (*leggi qui*)

Letta proprio in quei giorni tirava bordate a Salvini sui social. Il ministro Centinaio che doveva partecipare anch'egli ad Assarmatori poco prima dell'inizio del convegno, adducendo a motivi istituzionali, annullò la sua presenza. Ma il motivo vero era evitare uno scontro con l'ex presidente del consiglio "antisalviniano" e di trovarsi "in mezzo" tra lui e il pentastellato Danilo Toninelli. Nei giorni successivi il Pd con Franceschini ha aperto una ipotesi di Governo "antiLega" e ha espresso parole di apprezzamento per Luigi Di Maio e Davide Casaleggio.

Buona parte del partito si è dichiarato vicino a quel pensiero mentre Renzi ha perso le staffe aggredendo verbalmente le posizioni di Franceschini e minacciando di uscire dal partito se dovesse avverarsi una ipotesi del genere. Non può sfuggire infine quanto dichiarato dall'autorevole tesoriere del Pd, Luigi Zanda, nella diatriba fra i due: "Franceschini è stato molto equilibrato. Nessuno nel Pd pensa a governi o alleanze con M5s ma naturalmente la politica chiede un'attenzione a 360 gradi. Non giudico nessuno, ma mi sembra che, a fronte di un ragionamento serio di Franceschini, Renzi non abbia parlato di politica ma abbia avuto una reazione di carattere molto personale".

<http://www.primocanale.it/video/speciale-assarmatori-europa-alla-ricerca-del-mare-110636.html>

Uiltrasporti si ritiene soddisfatta della linea di Assarmatori

[Condividi su Facebook](#)

±

17 luglio 2019 - (Teleborsa) – **Più attenzione alle politiche del mare da parte dell'Unione europea e rinnovo del Contratto Collettivo di lavoro**, questi sono stati i due punti fondamentali sottolineati dal **Presidente di Assarmatori Stefano Messina durante l'Annual Meeting dell'Associazione**, che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali. Soprattutto il secondo punto ha incontrato grande interesse da parte di **Uiltrasporti che ha sottolineato l'importanza di definire tempi certi per il Contratto per riconoscere la serietà dimostrata alle organizzazioni sindacali confederali**. “Auspichiamo che tali dichiarazioni – afferma **Paolo Fantappiè, Segretario nazionale Uiltrasporti** – siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l'aumento dell'occupazione marittima italiana”.

ASSARMATORI: "Politica marittima e Mediterraneo sono i grandi fallimenti dell'Unione Europea"

Pubblicato da [Redazione](#)
il 16 luglio 2019, ore 23:07



Roma, 16 luglio 2019 – All'Annual Meeting dell'Associazione, il **Presidente Stefano Messina** chiede un cambio di rotta all'Europa, ma anche la messa a punto di una formula italiana per essere protagonisti e non soggetti passivi sulla "Via della Seta" lanciata dalla Cina.

Il più grande fallimento dell'Unione Europea? La politica marittima e una politica per il Mediterraneo. L'atto di accusa porta la firma di **ASSARMATORI**, l'Associazione che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali con prevalenti interessi in Italia.

Secondo Stefano Messina, che di ASSARMATORI è il Presidente e che ha illustrato oggi a Roma in occasione dell'Annual Meeting le linee strategiche dell'Associazione, la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale.

Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione.

Per ASSARMATORI il cambio di rotta è un'emergenza alla quale la nuova Commissione UE non potrà sottrarsi. E in questo senso l'Associazione degli armatori le cui compagnie associate controllano più di **450 navi** e che rappresenta la più importante concentrazione mondiale di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica anche la scelta di un italiano per il ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Ma esiste anche una seconda motivazione forte per un'inversione di rotta: **La Silk & Road Initiative**, ovvero la Via della Seta lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti

italiani. Secondo Stefano Messina, l'Italia ha il dovere di imporre una **"VIA ITALIANA"** a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

"La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi – ha affermato Messina – che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche".

ASSARMATORI si è candidata quindi a promuovere da subito "un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture". "C'è bisogno che il Governo – ha sottolineato il Presidente di ASSARMATORI – tracci un'efficiente e armonizzata **"VIA ITALIANA"** alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare".

ASSARMATORI ha anche puntato il dito contro la cronica sottovalutazione dell'importanza dei trasporti marittimi e dell'industria del mare sottolineando come questo comparto valga circa il **3% del PIL italiano** (dati Unioncamere); in termini di valore ciò significa **45 miliardi di euro e lavoro a oltre 880 mila italiani**; considerando l'effetto indotto sul resto dell'economia il fatturato dell'industria del mare balza a circa 130 miliardi di euro e a titolo di esempio, l'automotive si ferma a **93 miliardi di euro**.

"Il più grande fallimento dell'Ue? La politica marittima e per il Mediterraneo di cui non ci si è mai occupati in modo razionale anche se per Paesi come l'Italia sulle navi e per i porti transiti più **dell'80%** dell'interscambio commerciale".

"Sull'asse industriale e produttivo del Paese lo shipping non è affatto marginale".

"Assarmatori nasce come un soggetto nuovo in grado di affrontare le grandi tematiche da un punto di vista del tutto particolare: il mare".

"La nostra associazione riunisce compagnie di navigazione che prestano servizi altamente diversificati e che operano globalmente per portare, da ogni angolo della terra, merci, passeggeri e turisti nel Paese".

"L'Italia è la seconda fabbrica d'Europa, la seconda più grande comunità insulare del continente e per questo lo shipping deve assicurare alla popolazione continuità territoriale verso la terraferma".

"Le navi sono sempre più grandi e i nostri porti sono diventati piccoli e poco profondi. Intervenire è un tema di sopravvivenza per il sistema industriale e logistico".

Il presidente Stefano Messina ha parlato anche di necessità di prestare grande attenzione alla efficienza degli interporti. Passaggio anche sui servizi di crociera "che devono essere aiutati con una politica lungimirante".

Il presidente ha poi plaudito alla **Guardia costiera** per i tanti fondamentali interventi di soccorso in mare: "Sapere di poter contare su uomini e donne di grande efficienza e dedizione è una grande sicurezza".



“Per il futuro del Mediterraneo i nostri armatori sono pronti a fare la loro parte con i servizi di trasporto di linea di contenitori, con le **AdM** e con navi moderne, veloci e sempre più capienti”.

Nel corso del suo intervento il presidente Messina ha toccato anche gli argomenti di Autostrade del Mare, **Blue economy**, via della seta, lavoro marittimo, nuove regole del Registro Internazionale, commercio marittimo mondiale, BER, impatto ambientale e GNL.

Giuseppe Bono: “L’interpretazione delle norme ingessa l’Europa, che dovrebbe cambiare passo perché la competizione oggi è fuori dal nostro continente, è con il mondo. Autostrade del mare? Il loro vero sviluppo sarebbe favorito da un Fondo europeo rotativo, a lungo agognato, che agevoli gli armatori per il rinnovo delle proprie flotte e, di conseguenza, i costruttori navali”

Giulio Sapelli: “Ha ragione Bono quando dice che il Paese per lo sviluppo avrebbe bisogno di più economia reale e meno finanziaria. L’Italia deve capire che la politica interna dipende dalla politica estera. Solo tale comprensione potrà garantire un futuro economico al Paese, anche per ciò che riguarda il settore armatoriale. L’economia reale ci salverà”.

Sen. Danilo Toninelli: “Sono pienamente convinto che ogni scelta e decisione politica non risulti pienamente efficace se non condivisa con i propri interlocutori. Questo vale anche per il settore marittimo a livello europeo nel quale troppo spesso l’Italia non ha inciso a sufficienza. Il Governo deve accompagnare questa crescita individuando una visione organica sullo shipping che valorizzi il settore. Tre sono le tematiche su cui lavorare e su cui portare avanti il lavoro anche in Italia: le superfici per imbarco e sbarco, i problemi legati al dragaggio e le vie d’accesso ai porti. C’è fermento nel Mediterraneo dove i traffici sono aumentati del 500%. Convocheremo inoltre la conferenza delle AdSP per fare davvero sistema ed evitare che i porti si facciano inutile concorrenza. Interverremo anche sulla digitalizzazione per semplificare e uniformare le procedure”.

Fit Cisl in rotta con AssArmatori (e Confitarma)

Sospese le relazioni industriali sul rinnovo del CCNL, il sindacato snobba la premiere della neonata organizzazione. Come il ministro leghista Centinaio, il cui partito pensa a Grimaldi per le regionali campane



La folla accorsa alla prima assemblea pubblica di AssArmatori – circa 600 persone secondo l'associazione – è sicuramente stata, come raccontato ieri, un segnale positivo per l'organizzazione.

Ma forse proprio per questo, alla luce della dirompenza di certe posizioni della neonata sigla e della spaccatura creata fra gli armatori in un cluster marittimo dove le divisioni già abbondano (basti pensare al proliferare di sigle sindacali autonome, alle due associazioni di piloti, alle due di rimorchio, alle svariate rappresentanze terminalistiche, alla frattura interna persino ad un'associazione come Assoporti che raggruppa pubbliche amministrazioni), le poche assenze fra alcune delle principali controparti di AssArmatori si sono fatte notare.

A partire da quella del Ministro leghista al Turismo Gian Marco Centinaio, fino a poche ore dall'inizio accreditato, come da programma, all'apertura del meeting. A sala appena riempita, invece, l'inaspettato forfait. Senza spiegazioni né sostituzioni né note di saluto o altre formalità in uso in simili occasioni. Un impegno improvviso certamente.

Inevitabile però che più d'uno fra i 600 astanti, memore della repentina ed obbligata conclusione del flirt di AssArmatori con l'ex viceministro Edoardo Rixi sulle modifiche al Registro Internazionale (nato, più che per affinità partitiche, per l'amicizia del leghista con Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, come AssArmatori parte della galassia Confindustria) abbia legato assenza e modalità alle ripetute partecipazioni del segretario di partito nonché Ministro dell'Interno e vicepremier Matteo Salvini alle convention della ALIS di Guido Grimaldi. E ai rumor su una possibile candidatura alle regionali campane

della prossima primavera di quest'ultimo, nome della società civile che, secondo i fautori di questa ipotesi, faciliterebbe alla Lega il compito di aggregare le diverse forze del centrodestra locale.

Rivendicata esplicitamente, invece, l'assenza dei rappresentanti di Fit Cisl, significativa sia per la presenza di quelli delle altre sigle firmatarie del contratto nazionale (Filt Cgil, Uiltrasporti, Usclac/Uncdim/Smacd), delle autonome (Federmar/Cisal) e delle movimentiste (Marittimi per il Futuro), che per le motivazioni, spiegate dal segretario generale Salvatore Pellecchia: "Due elementi hanno dettato la nostra scelta. Il primo attiene a una questione di garbo istituzionale: in caso di congressi sindacali o assemblee datoriali l'invito pro forma è di norma preceduto da una telefonata che in questo caso non c'è stata. E non è nostro stile entrare in chiesa a dispetto dei santi".

Più sostanziale e foriera di conseguenze la seconda ragione che ha indotto la Fit a marcare visita: "Alla nostra proclamazione dello sciopero generale dei trasporti del 24 luglio AssArmatori, congiuntamente a Confitarma, ha reagito rinviando sine die le riunioni già convocate per proseguire la trattativa sul rinnovo del CCNL. Una sospensione di fatto delle relazioni industriali. Che non ha eguali fra le molte sigle datoriali del settore (oggi ad esempio è in corso un incontro con le concessionarie autostradali). E che dimostra come gli armatori non abbiano capito o non abbiano voluto capire le ragioni politiche dell'iniziativa, apertamente indetta, peraltro, per sollecitare la stessa attenzione governativa richiesta proprio da AssArmatori".

Lettura diametralmente opposta, per restare alle spaccature fra categorie, a quella del collega Paolo Fantappiè (Uiltrasporti), che ha "apprezzato l'affermazione di Stefano Messina, presidente AssArmatori, di voler definire in tempi certi il rinnovo del CCNL del settore marittimo e il riconoscimento della serietà dimostrata dalle organizzazioni sindacali confederali per il lavoro fin qui svolto". Ma diversa anche dalla quella delle altre sigle firmatarie, pur caute, a proposito delle posizioni di AssArmatori su CCNL e Registro Internazionale.

Al netto di Assorimorchiatori, del resto associata alla rivale Confitarma, erano presenti invece i rappresentanti dei servizi tecnico nautici (Fedepiloti e Angopi), altro stakeholder dai rapporti non pianissimi con AssArmatori, non a caso oggetto di una stoccata da parte di Messina – nell'auspicio di un "un cambiamento nel loro modo di esercitare l'attività di impresa" – ben colta da Francesco Bandiera. Il presidente dei piloti, tuttavia, sceglie la diplomazia: "La nostra non è un'attività d'impresa, gli armatori lo sanno benissimo. Come sanno bene che non sono prezzi, bensì tariffe, i corrispettivi pagati per i nostri servizi. Né è una trattativa commerciale, bensì un'istruttoria, la procedura per rinnovarle. Su quest'ultima, però, più che di tensioni parlerei, quanto ai rapporti con AssArmatori, di dialettica forte".

Understatement impeccabile, ma mai come quello dell'associazione ospite, capace di metter una sordina impenetrabile, in occasione della prima vetrina della storia, alle diatribe interne: dalla querelle Onorato-GNV sull'autoproduzione alla querela *strictu senso* che Caronte&Tourist (divisione Isole Minori, la capogruppo aderisce invece a Confitarma) avrebbe presentato a carico dello stesso Onorato per le sue esternazioni in tema di sovvenzioni pubbliche.

Andrea Moizo

Grandi Navi Veloci ha messo in stand-by i nuovi ordini in Cina

Aponte ha confermato che la società per ora non procede alla formalizzazione dell'investimento in nuovi traghetti per una questione di prezzo



Roma – Grandi Navi Veloci, almeno per il momento, non procederà con la definitiva formalizzazione dei contratti di costruzione relativi alle nuove navi ro-pax commissionate un anno fa ai cantieri cinese GSI (Guangzhou Shipyard International).

L'indiscrezione circolava fra gli addetti ai lavori già da alcuni giorni ma la conferma è arrivata direttamente da Gianluigi Aponte, patron di MSC e azionista di controllo di Grandi Navi Veloci. "I piani sono sempre gli stessi, non sono cambiati. A cambiare, però, sono stati i prezzi e quindi stiamo ancora discutendo" ha detto l'armatore di origini sorrentine in occasione dell'annual meeting di Assarmatori.

Già un anno fa il bilancio di Grandi Navi Veloci (quello relativo all'esercizio 2017) dava notizia del fatto che alla firma della prima intesa con il cantiere navale non aveva fatto seguito la formalizzazione dei relativi contratti. Moby, invece, recentemente ha annunciato la firma dei contratti relativi alla costruzione dei primi due traghetti (con opzione per altre due unità) le cui consegne inizieranno a partire dall'estate del 2021.

I progetti in questione riguardavano unità ro-pax 'LNG-ready' lunghe 230 metri, con una capacità di trasporto pari a 2.500 passeggeri e 3.700 metri lineari. Proprio la mancanza di gas naturale liquefatto nel orto di Genova come carburante navale aveva già fatto storcere il naso ai tecnici di Grandi Navi Veloci che avevano sollevato le criticità legate all'urgenza di dotare lo scalo del capoluogo ligure del carburante pulito.

Altre fonti spiegano la scelta di Aponte di congelare temporaneamente i nuovi ordini in Cina con un preciso cambio di strategia volto a privilegiare subito (senza dunque attendere i lunghi tempi di consegna dei cantieri cinesi) l'acquisto di naviglio usato da far valere fra un anno quando il Ministero dei Trasporti metterà nuovamente a gara i contributi pubblici per la continuità territoriale marittima verso le isole (Sardegna e Sicilia).

Nicola Capuzzo

Aponte a tutto campo su porti e logistica in Italia

Il patron di MSC critica la Cina, esalta il porto di Gioia Tauro, prepara l'avvio dei servizi di Medlog e guarda al rinnovo della convenzione pubblica di Tirrenia



Gianluigi Aponte - presidente e fondatore del Gruppo MSC

Roma – Al primo meeting annuale della nuova associazione di categoria Assarmatori presieduta da Stefano Messina l'ospite d'onore, o per meglio dire il padrone di casa a guardar bene il peso delle sue società rispetto al resto della base associativa, era certamente Gianluigi Aponte. Il fondatore di MSC, 'scortato' dai suoi molteplici collaboratori e partner della prima e dell'ultima ora, al termine dell'evento si è concesso alle domande della stampa, ben consapevole che la sua immagine serve molto a dare peso alle richieste avanzate da Assarmatori.

Signor Aponte partiamo dal nuovo terminal container di Genova a Calata Bettolo, a che punto siete?

"Su Bettolo stiamo andando avanti, cerchiamo di fare le cose concrete. Sempre. C'è un po' di ritardo ma è normale. Difficile dire quando verrà sbarcato il primo container, penso nel giro di 6 o 7 mesi."

Sul porto di Genova c'è un problema di investimenti lenti a concretizzarsi?

“Sul porto di Genova io non vedo problemi di investimenti. Il problema del ponte Morandi è stato risolto molto bene, problemi logistici secondo me non ce ne sono. Quindi non è cambiato niente.

Su Genova continuerò a investire tutto quello che sarà necessario, non all'infinito ma quello che è strategico per noi.”

Palenzona (Confcommercio) ha detto che Genova e Trieste oggi non sono hub portuali in grado di servire i mercati del Centro Europa, è d'accordo?

“In Italia da quel punto di vista siamo ancora indietro. Terzo Valico per questo è importantissimo”.

Il piano di rilancio su Gioia Tauro rischia di essere vanificato dalla scarsa produttività e dall'assenteismo dei lavoratori?

“Penso che problemi con i lavoratori non ce ne siano. Sono contenti ed entusiasti che il porto di Gioia Tauro sia stato ripreso da noi e noi ci aspettiamo da loro una grande contribuzione, stiamo investendo moltissimo e siamo sicuri che risponderanno positivamente. Noi faremo di Gioia Tauro sicuramente il primo terminal nel Mediterraneo, questo è sicuro.”

Solo come traffico di transhipment o anche come scalo gateway?

“Come porto gateway c'è da vedere, se riusciamo a realizzare un collegamento fra Gioia Tauro e il Nord Italia e anche con l'Europa un domani sicuramente potrebbe esserci un futuro.”

La vostra nuova società di trasporto e logistica Medlog è pronta a partire in Italia?

“Stiamo cercando di sviluppare tutto ciò che è terrestre, laddove è strategico per noi. La progressiva integrazione verticale anche dei servizi a terra noi non la possiamo fare a livello mondiale, la faremo piano piano con Medlog ma non è sicuramente il nostro intento quello di fare la parte mare e la parte terra. Faremo la parte terra solo dove riteniamo che sia strategico, necessario ed economico per noi. Ma non si può fare a livello mondiale.”

Al La Spezia Container Terminal, dove siete partner di Contship Italia (che controlla il 60%), è possibile che si arrivi a uno sconto come è avvenuto a Gioia Tauro?

“A La Spezia siamo soci passivi, siamo lì. Loro gestiscono il terminal, noi portiamo i volumi e va bene.”

In materia di traghetti vi state preparando alla gara per il rinnovo della convenzione pubblica per la continuità territoriale con le isole?

“Sì.”

Cosa avete in mente?

“Non abbiamo nessun piano, vediamo cosa viene proposto.”

Riguardo ai traghetti che avevate ordinato al cantiere GSI in Cina sono cambiati i piani?

“Il piano sono sempre gli stessi, sono cambiati i prezzi. Stiamo discutendo.”

A proposito di consolidamento di mercato fra global carrier nei container, si aspetta un'ulteriore ondata di fusioni e acquisizioni?

“Forse pochissimo. Vedo magari un apparentamento di ONE con Hapag Lloyd.”

Il ruolo di Amazon nei trasporti e nella logistica la spaventa?

“No.”

Sul ruolo della Cina sui mercati mondiali lei continua a essere severo?

“Sì, continuo a esserlo. Qua non abbiamo capito che è la Cina ad avere bisogno di noi e non noi della Cina. Noi siamo clienti della Cina, che se non esporta su di noi ne ha un risvolto negativo. Noi esportiamo pochissimo in Cina e si tratta di merce che non ha alcun valore. Mentre loro esportano prodotti finiti. Noi siamo per loro un cliente importante come lo sono gli Stati Uniti.”

Non teme quindi che la Cina possa prendere il sopravvento?

“Noi siamo sovrani della nostra nazione e dell’Europa. La Cina non prenderà nessun sopravvento. Non possono prendere il sopravvento. Noi dobbiamo fare blocco con Trump, con gli Stati Uniti, non con la Cina. Io penso che in futuro il problema dell’Europa è che debba diventare una federazione, fin quando non lo saremo non conteremo nel gioco mondiale e globale. Quindi ci dobbiamo augurare che questo nuovo presidente della Comunità Europea lavori nel senso di creare in futuro una federazione. Questo è fondamentale. Se non diventiamo una federazione non abbiamo nessun potere geopolitico.”

Nicola Capuzzo



PORTI, APONTE: “FAREMO DI GIOIA TAURO IL PRIMO TERMINAL DEL MEDITERRANEO”

10:02 - 17 luglio 2019 [In evidenza](#), [Reggio Calabria](#)

“Faremo di Gioia Tauro il primo terminal container del Mediterraneo”. È l’obiettivo fissato per lo scalo calabrese dal numero uno di Msc, Gianluigi Aponte, diventato azionista unico della società concessionaria dopo aver rilevato la quota dell’ex socio Contship Italia. Aponte, intervenendo a margine dell’assemblea annuale di AssArmatori a Roma, ha assicurato che a Gioia Tauro “non ci sono problemi con i lavoratori.

Sono entusiasti che abbiamo preso noi il terminal, e da loro ci aspettiamo un grande contributo: Msc sta investendo molto e siamo sicuri che loro risponderanno positivamente. Faremo di Gioia Tauro il primo terminal del Mediterraneo”. Primato che potrebbe essere raggiunto non solo con attività di transhipment, ma anche come porto gateway (quindi di destinazione finale delle merci), “se si riusciranno a realizzare, in futuro, i collegamenti ferroviari con il Nord Italia e con l’Europa”. L’armatore sorrentino ha poi parlato dell’integrazione verticale della logistica, processo che vede i grandi armatori globali del settore container operare sempre più spesso anche a terra: “Con la nostra nuova società Medlog stiamo cercando di sviluppare tutto ciò che è terrestre, ma solo dove è strategico per noi. Non possiamo farlo a livello mondiale, lo faremo dove è possibile. Non è nostro intento fare parte mare e parte terra. Faremo la parte terra solo dove riteniamo che sia strategico, necessario ed economico per noi”.

Uiltrasporti si ritiene soddisfatta della linea di Assarmatori

Il Segretario nazionale di Uiltrasporti ha espresso apprezzamento per le parole del Presidente di Assarmatori Stefano Messina

[commenta](#) [altre news](#)

Economia · 17 luglio 2019 - 12.01

0



(Teleborsa) - **Più attenzione alle politiche del mare da parte dell'Unione europea e rinnovo del Contratto Collettivo di lavoro**, questi sono stati i due punti fondamentali sottolineati dal **Presidente di Assarmatori Stefano Messina** durante l'[Annual Meeting dell'Associazione](#), che raggruppa i principali armatori italiani e internazionali. Soprattutto il secondo punto ha incontrato grande interesse da parte di **Uiltrasporti** che ha sottolineato l'importanza di **definire tempi certi per il Contratto per riconoscere la serietà dimostrata alle organizzazioni sindacali confederali**.

"Auspichiamo che tali dichiarazioni – afferma **Paolo Fantappiè, Segretario nazionale Uiltrasporti** - siano preludio del raggiungimento di una visione comune di riforma del sistema marittimo, da condividere con tutti gli attori dello shipping, per far sì che ad un progetto di sviluppo del settore si coniughi l'aumento dell'occupazione marittima italiana".

Aponte: “Genova e Trieste ancora indietro per servire il centro Europa”

L'armatore di Msc: "Il problema di ponte Morandi è stato risolto positivamente"



Genova e Trieste, nella competizione per servire i mercati del centro Europa, “sono ancora indietro”. Lo ha dichiarato l’armatore Gianluigi Aponte, patron del colosso mondiale dei trasporti marittimi Msc, intervenendo a margine dell’assemblea annuale di AssArmatori, associazione guidata dal genovese Stefano Messina. Aponte si è detto d’accordo con i contenuti dell’intervento del presidente di Confrtrasporto-Conffcommercio Fabrizio Palenzona, secondo cui i due scali italiani non sono ancora in grado di servire adeguatamente i mercati dell’Europa centrale, ma ha aggiunto che continuerà comunque a investire su Genova “tutto quello che sarà necessario e strategico per il nostro gruppo”. Il vertice di Msc ha quindi ribadito che “il problema del Ponte Morandi è stato risolto molto bene” e che “problemi logistici, secondo me, non ce ne sono”. Parlando poi dei lavori di completamento del terminal container di Calata Bettolo, che sarà gestito da Msc, Aponte ha ammesso che “potrebbe esserci qualche ritardo, ma è una cosa normale. Difficile dirlo con precisione, ma i primi container potrebbero arrivare già in 6 o 7 mesi”.

Dubbi e speranze dello shipping italiano nel mercato mondiale

Il punto di Paolo Lingua



I poli mondiali dello shipping (ma anche della politica e dell'economia in generale) oggi sono tre: gli Usa e il loro sistema; l'Europa con tutte le sue contraddizioni; il mondo emergente (con oscillazioni) della Cina. Detto questo, considerata la vorticoso evoluzione dei mercati e delle merci e le continue modifiche degli assetti politici internazionali non sempre è semplice trovare assetti funzionali e continui nel tempo. E' quanto emerso dalla vivace e stimolante assemblea dell'Assarmatori che nei giorni scorsi s'è svolta a Roma. Anche in questo caso la situazione non è delle più semplici perché in Italia esistono due associazioni di categoria degli armatori, un po' come era avvenuto negli anni Sessanta. Le situazioni generali tendono a complicarsi. Ma sono emerse novità interessanti sul nostro immediato futuro. In linea di massima il mondo marittimo d'un Paese come l'Italia tende, d'istinto, a privilegiare i rapporti con le economie occidentali, su un asse ideale tra gli Usa e l'area legata all'Unione Europea. Però da alcuni anni è emersa la realtà della Cina, una economia in crescita vorticoso che punta a imporre in Occidente (più in Europa che in America) un mercato che potrebbe essere decisamente più conveniente per i prezzi più bassi delle offerte: di qui la annunciata e, tutto sommato in progress, realtà trasportistica che va sotto il nome storico di "Via della Seta".

Al tempo stesso però, in parte per l'ira di Trump che punta invece a rialzare i tassi doganali per difendere la produzione e l'occupazione interna degli Usa, in parte perché si teme una sorta di invasione di un nuovo monopolio, la corsa cinese è in parte arrestata. Per la verità il discorso soprattutto in Europa, è assai complesso, perché l'Ue ha diverse aree trasportistiche da gestire. Una è il Nord Europa con i suoi fiorenti porti in aree del Belgio, dell'Olanda e della Germania. Poi ci sono i diversi assi del Mediterraneo: i poli di Barcellona e di Marsiglia, in parte complementari ma in parte concorrenti con l'asse più forte italiano (quello che è sotto l'occhio della "Via della Seta") ovvero il sistema Genova – Trieste. Una organizzazione in più rotte che coinvolge il sistema crescente del Mediterraneo del Nord Africa, proprio mentre cresce la penetrazione, anche industriale, della Cina nelle nuove realtà statuali africane. Tutto questo è emerso, con grande lucidità, nell'assemblea dell'Assarmatori. E' ovvio che tutte le problematiche si presentano con aspetti contrastanti e valutazioni che sono allo stesso tempo positive e negative. Senza contare che la politica di Trump nei confronti dell'Europa va a zig zag e l'Europa al suo interno va a scarti e l'Italia non è sempre privilegiata. Resta comunque un impegno vivace dell'armamento italiano (basterebbe pensare solo al gruppo mondiale Msc di Aponte) sia nel settore merci sia in quello della crocieristica, con una connessione nei rapporti con il mondo industriale e produttivo, basterebbe pensare agli accordi stipulati recentemente dall'Ansaldo con la Cina. I limiti dell'intero problema, per quel che riguarda i nostri affari interni italiani, possono venire piuttosto da una certa fragilità politica che caratterizza gli ultimi passaggi del nostro Governo e i contrasti tra i vertici dell'alleanza "gialloverde" di queste ultime settimane, con l'ombra di una ulteriore potenza politica ed economica (un po' meno sul piano dello shipping) quale è la Russia che ha rapporti alterni con la Cina e gli Usa di Trump. I prossimi mesi e i prossimi anni ci sapranno rivelare chi ha giocato meglio di tutti le proprie carte in questo scorcio storico di trasformazione di molte strategie, anche perché l'evoluzione delle tecnologie più avanzate e sofisticate potrà portare a nuovi e sempre più rapidi cambiamenti.

<https://telenord.it/category/assarmatori/>

Settore marittimo: vale moltissimo, perfino più dell'industria dell'auto, ma quanti lo sanno?

martedì, 16 luglio 2019

“Il settore marittimo occupa 880mila addetti diretto generando un valore aggiunto di 45 miliardi di euro e ha un indotto che raggiunge i 130 miliardi di euro ben maggiore, solo per fare un esempio, a quello, di 93 miliardi, dell'indotto dell'industria automotive, che pure è considerata una delle principali manifatture nazionali. Un settore che, contribuendo per il 3 per cento al Pil nazionale, ha quindi un peso determinante, che spesso però non viene percepito, in parte per nostra stessa responsabilità”. A mettere sul piatto della bilancia il reale peso, “tutt'altro che marginale” dello shipping e dell'economia marittima, in Italia, è Stefano Messina, presidente di AssArmatori, che aprendo i lavori del primo annual meeting dell'associazione ha voluto evidenziare il “ruolo fondamentale dei servizi di trasporto marittimo per l'import delle materie prime e per l'export dei prodotti della nostra manifattura, con il 90 per cento dei carichi che arrivano o partono dal nostro Paese via mare” sottolineando come “la bandiera tricolore posseda la seconda flotta al mondo di navi ro-ro, che diventa la prima se consideriamo non il numero di unità ma il tonnellaggio”. Uno scenario in cui le aziende aderenti ad AssArmatori, organizzazione nata a inizio 2018, “gestiscono in totale 450 navi, occupando 60mila addetti di cui 35marittimi nella metà dei casi di nazionalità italiana”.

Aponte: “I porti di Genova e Trieste attardati nella corsa a servire il mercato europeo”

martedì, 16 luglio 2019

Genova e Trieste sono ancora attardate nella competizione per servire i mercati del centro Europa. Un ritardo confermato da uno che di servizi offerti ai mercati “via mare” ne sa come pochissimi altri al mondo, Gianluigi Aponte, patron del colosso mondiale dei trasporti marittimi Msc, che in occasione dell’assemblea annuale di AssArmatori, associazione guidata dal genovese Stefano Messina, si è detto d’accordo con quanto appena sostenuto dal presidente di Confraspporto-Confcommercio, Fabrizio Palenzona, secondo cui i due scali italiani non sono ancora in grado di servire adeguatamente i mercati dell’Europa centrale. Gianluigi Aponte ha però aggiunto che il suo gruppo continuerà comunque a investire su Genova “tutto quello che sarà necessario e strategico”.

<https://www.rainews.it/tgr/liguria/notiziari/video/2019/07/ContentItem-eaf33d9b-3dc0-4ff7-a86b-abb5f561ff83.html>

minuto 9.20

<https://www.youtube.com/watch?v=mGbJOJTzVQg>

<https://www.youtube.com/watch?v=zh3y39DdRcE>

Mare, Assarmatori: l'UE cambi subito rotta sulle politiche marittime

MARTEDÌ 16 LUGLIO 2019 15:22:35



È in svolgimento a Roma l'**Annual Meeting** dell'Associazione **Assarmatori**.

L'evento ha rappresentato l'occasione per fare il punto sulle attuali politiche europee legate ai trasporti e sui possibili argini ai rischi legati alla "Via della Seta" promossa dalla Cina.

Il presidente di Assarmatori **Stefano Messina** ha chiesto un cambio di rotta all'Europa: "Il più grande fallimento dell'Unione Europea? La politica marittima e una politica per il **Mediterraneo**" - ha dichiarato Messina - "La Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che per Paesi come l'Italia sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale. Le conseguenze sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: **l'Unione Europea** eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione".

Esiste anche una seconda motivazione forte per un'inversione di rotta: "La Silk & Road Initiative, ovvero la **Via della Seta** lanciata dalla Cina, con un investimento globale di 8.000 miliardi di dollari, rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani." - ha aggiunto Stefano Messina - "L'Italia ha il dovere di imporre una **"Via Italiana"** a questo progetto. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito. La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni Europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche".

Assarmatori si è candidata quindi a promuovere da subito un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture: "C'è bisogno che il Governo - ha sottolineato il **Presidente dell'associazione** - tracci un'efficiente e armonizzata **"Via Italiana"** alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare".

Aponte spiega la strategia Msc nella logistica italiana

Venerdì 19 Luglio 2019 15:23

Al primo incontro annuale di Assarmatori, l'armatore ha criticato la Cina, esaltato il porto di Gioia Tauro e annunciato l'avvio dei servizi terrestri di Medlog e il rilancio di Gioia Tauro anche come gateway. Gnv ha sospeso la costruzione di nuove ro-ro in Cina.



Durante la prima assemblea annuale della nuova associazione di categoria Assarmatori l'ospite d'onore, o per meglio dire il padrone di casa a guardar bene il peso delle sue società rispetto al resto della base associativa, era certamente Gianluigi Aponte. Il fondatore di Mediterranean Shipping Company, secondo vettore mondiale nel trasporto marittimo di container, si è concesso per qualche minuto alla stampa partendo dal porto di Genova. "Sul **nuovo terminal di Bettolo** stiamo andando avanti, cerchiamo di fare le cose concrete. C'è un po' di ritardo ma è normale. Difficile dire quando verrà sbarcato il primo container, penso nel giro di sei o sette mesi» ha dichiarato l'armatore. Non è però parso preoccupato dalla lentezza con cui progrediscono le nuove opere infrastrutturali nel capoluogo ligure: "Sul porto di Genova io non vedo problemi di investimenti. Il problema del ponte Morandi è stato risolto molto bene, problemi logistici secondo me non ce ne sono. Quindi non è cambiato niente. Su Genova continuerò a investire tutto quello che sarà necessario, non all'infinito ma quello che è strategico per noi".

Concordando con Fabrizio Palenzona, presidente di Confrasperto, sul fatto che né Genova né Trieste oggi posso essere considerati hub portuali in grado di servire i mercati del Centro Europa, ("In Italia da quel punto di vista siamo ancora indietro"), il patron di Msc ha dedicato poi la sua attenzione ai **portuali di Gioia Tauro**: "Penso che problemi con i lavoratori non ce ne siano. Sono contenti ed entusiasti che il porto di Gioia Tauro sia stato ripreso da noi e noi ci aspettiamo da loro una grande contribuzione, stiamo investendo moltissimo e siamo sicuri che risponderanno positivamente. Noi faremo di Gioia Tauro sicuramente il primo terminal nel Mediterraneo, questo è sicuro". Ciò avverrà come scalo per il transhipment ma anche come porto di origine e destinazione finale: «Come porto gateway c'è da vedere, se riusciamo a realizzare un collegamento fra Gioia Tauro e il Nord Italia e anche con l'Europa un domani sicuramente potrebbe esserci un futuro.

Rispondendo a una specifica domanda **sull'inizio delle attività in Italia di Medlog**, Aponte ha risposto che "stiamo cercando di sviluppare tutto ciò che è terrestre, laddove è strategico per noi. La progressiva integrazione verticale anche dei servizi a terra noi non la possiamo fare a livello mondiale, la faremo piano piano con Medlog. Ma non è sicuramente il nostro intento quello di fare la parte mare e la parte terra. Attiveremo la parte terrestre solo dove riteniamo che sia strategico, necessario ed economico per noi. Ma non si può fare a livello mondiale".

A proposito delle **nuove navi ro-pax** annunciate un anno fa per Grandi Navi Veloci Aponte ha rivelato che la definitiva formalizzazione degli ordini è congelata: "I piani di sviluppo sono sempre gli stessi ma sono cambiati i prezzi del cantiere. Per questo stiamo discutendo". L'armatore di origini sorrentine, ma residente a Ginevra, in Svizzera, afferma anche di non temere l'ingresso sul mercato di Amazon e ritiene che il trasporto marittimo di container difficilmente potrà consolidarsi ulteriormente: "Forse pochissimo. Vedo magari un apparentamento dell'alleanza One con Hapag-Lloyd".

Nicola Capuzzo

Confrtrasporto critica con i porti di Genova e Trieste

Venerdì 19 Luglio 2019 15:19

Durante il suo intervento nell'assemblea di Assarmatori, il presidente della confederazione, Fabrizio Palenzona, ha addebitato agli operatori genovesi anche il mancato decollo della retroportualità a Rivalta.



Fabrizio Palenzona, presidente di Confrtrasporto, ha bocciato la portualità del Nord Adriatico e del Nord Tirreno, così come più in generale la logistica in Italia. Lo ha fatto, senza usare mezzi termini, dal palco del primo meeting annuale di Assarmatori dov'è intervenuto in collegamento video. "In Italia manca la politica. Crediamo che intermodalità significhi maggiore competitività", ha esordito avocando poi a sé una primogenitura nella richiesta di avere un Commissario ai trasporti italiano nella Commissione Europea. "In Italia noi non siamo ancora stati in grado di intercettare le merci che transitano nel Mediterraneo. Un porto hub dell'Europa in Italia ancora non esiste. Non vedo né a Genova né a Trieste le condizioni per essere porti del Centro Europa. servono ferrovie efficienti e condizioni di certezza" sui tempi necessari a movimentare le merci. Un punto di vista, quello di Palenzona sugli scali di Genova e Trieste, condiviso anche dal patron di Msc, Gianluigi Aponte, che ha condiviso il concetto affermando: "In Italia da quel punto di vista siamo ancora indietro". Il presidente di Confrtrasporto ha concluso il suo intervento affermando che "nei porti italiani, si vive di piccoli commerci, di piccole aziende. Rivalta, il progetto di Giacomo Costa di 50 anni fa, non è mai decollato per una questione di egoismo dei genovesi. I colpevoli della situazione attuale nei trasporti in Italia siamo noi, non è l'Europa".

Nicola Capuzzo

Assarmatori contro UE sulla politica del mare

Mercoledì 17 Luglio 2019 14:30



Il presidente dell'associazione degli armatori, Stefano Messina, ha contestato l'operato di Bruxelles durante l'assemblea annuale del 16 luglio 2019 e chiede una via italiana per la Belt and Road.

Critiche all'Unione Europea sulla politica marittima e richiesta di una via italiana per la Belt and Road. Il presidente di Assarmatori strizza l'occhio ai sovranisti nel suo intervento all'assemblea dell'associazione, che si è svolta a Roma il 16 luglio 2019. Riguardo alle politica comunitaria, Messina afferma che la Commissione uscente non si è occupata, salvo rarissime occasioni, della politica del mare, **causando "distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa"**. Per sostenere questa tesi, il presidente di Assarmatori spiega che "l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi Paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione". L'associazione chiede quindi un "cambio di rotta" alla nuova Commissione, anzi rilancia chiedendo un italiano come Commissario ai Trasporti.

Messina ha anche **parlato della Belt and Road** che "rappresenta un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani". In tale contesto, bisogna imporre una "via italiana" che, in concreto significa dragare i porti e connetterli alla rete ferroviaria. "La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le Istituzioni europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche".

Messina candida Assarmatori come promotore di un **Tavolo permanente politica-industria-shipping** che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture: "Da quel Tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare", conclude il presidente degli armatori.

Toninelli: porteremo nuovo contratto programma Rfi al Cipe

17 LUGLIO 2019, 11:00

CRONACA



È in arrivo un nuovo contratto di programma di Rfi. Lo ha annunciato il ministro delle Infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli all'assemblea di Assarmatori spiegando che “stiamo cercando, e potremmo farcela, di portare un nuovo contratto di programma di Rfi al Cipe del 22 luglio”. “Anche se la manutenzione è scollegata dal contratto ci saranno tante novità che significano tanti cantieri in più”, ha spiegato, evidenziando che “anche Rfi deve fare di più. La cosa che più mi fa arrabbiare e aver visto come non fossero stati impegnate tutte le risorse a disposizione, soprattutto parlo di Anas”.

“Domani al CIPE – ha aggiunto – verrà valutata la nostra proposta di destinare da subito 242 milioni di euro per l'ulteriore potenziamento dei collegamenti ferroviari ai porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno”. “Con Gianfranco Battisti, amministratore delegato di Fs, lavoriamo a stretto contatto affinché le ferrovie tornino protagoniste nei nostri porti. La spesa stanziata da RFI per questo obiettivo nel quinquennio 2019-2023 cuba circa 1,2 miliardi di euro e, per darvi una misura della concretezza di questo lavoro”, ha spiegato.

Elettificazione delle banchine, spunta un progetto Enel-Fincantieri

Postato da: Redazione TRCil: 17 Luglio 2019, 10:28In: AttualitàNessun commento
Stampa Email



Il progetto per l'elettificazione delle banchine del porto, di cui si parla da oltre un decennio e che non hai trovato una possibilità di concreta attuazione, potrebbe tornare prepotentemente d'attualità e coinvolgere addirittura Enel. E' quanto emerso ieri a Roma nel corso dell'annuale incontro di Assarmatori, l'associazione che raccoglie tutte le maggiori compagnie armatoriali italiane.

Quello che sta diventando uno degli argomenti più discussi a livello globale, ovvero la riduzione dell'inquinamento ambientale prodotto dalle navi, soprattutto quando sono ormeggiate nei porti, è stato oggetto di dibattito grazie all'intervento dell'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, intervenuto all'incontro. Il massimo esponente della società triestina, operante nel settore della cantieristica navale e leader a livello mondiale, ha infatti svelato che assieme ad Enel stanno lavorando per dotare tutti i principali porti italiani di un sistema di cold ironing, ovvero la possibilità di alimentare le navi con corrente elettrica fornita da terre quando queste sono ferme in banchina. Normalmente, infatti, le navi ormeggiate tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema dell'aria condizionata, per far funzionare le cucine e per dare energia alle cabine che ospitano personale di bordo e passeggeri. I risultati, in termini di inquinamento ambientale, sono sotto gli occhi di tutti i residenti nelle città portuali. L'elettificazione delle banchine altro non è che un sistema di cavi elettrici collegati a cabine a terra, che consente alle navi di avere l'energia di cui hanno bisogno. L'amministratore delegato di Fincantieri ha sottolineato che per lanciare il metodo messo a punto congiuntamente con Enel è necessario che il sistema sia economicamente competitivo, altrimenti nessuno poi lo utilizzerà e le navi ne farebbero a meno. Adesso bisognerà vedere se il progetto lanciato dai due colossi industriali troverà un accoglimento favorevole e, per quanto riguarda direttamente Civitavecchia, come potrà in qualche modo legarsi allo sviluppo dei rapporti futuri tra l'azienda energetica e la città di cui è praticamente uno dei simboli da oltre mezzo secolo.

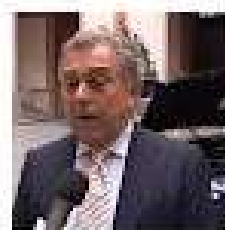


ad
agosto:
6 isole
da

sogno scelte da
Volagratis.com
15 ore fa



Auto Notizie



Maldariz
zi, al via
il

Recruiting Day
1 giorno fa



Crociere Notizie



Assarmatori: "Politica
marittima e
Mediterraneo sono i
grandi fallimenti
dell'Unione Europea"
1 giorno fa



Summer Sale
Swisscom Shop



Home

Trasporto marittimo, l'Italia reclama il commissario dell'Unione Europea

GIOVEDÌ 18 LUGLIO 2019 05:25 |

ROMA. La Cina, tra prospettive e timori, è stata la grande protagonista del meeting annuale di Assarmatori che si è svolto ieri mattina a Roma davanti a circa 600 persone. C'è chi, come l'ex presidente del consiglio Enrico Letta, prevede a breve termine una sorta «di G2 con Cina e Stati Uniti....

Posted: 2019-07-18 05:25:00

[Leggi tutto](#)

Assarmatori, il vertice chiede una svolta all'Ue sui trasporti marittimi

ROMA

Via della Seta, Cina, ma anche lavoro dei marittimi e opportunità di svolta nella politica dei trasporti verso le isole. Sono stati questi gli elementi che hanno trainato il dibattito, molto acceso, che si è svolto a Roma durante il primo *annual meeting* di Assarmatori. Davanti a un auditorio di circa 600 persone, nella quasi totalità addetti ai lavori, operatori, ma anche economisti e politici, i temi del ruolo dell'Europa negli equilibri sempre più fragili dell'economia mondiale, nella prospettiva di una diarchia Stati Uniti-Cina, hanno tenuto banco anche e specialmente per i riflessi che inevitabilmente hanno e avranno con sempre maggiore intensità sui traffici marittimi. Il Presidente Stefano Messina ha chiesto un drastico cambio di rotta all'Europa. Secondo Messina la Commissione uscente di Bruxelles, salvo rarissime occasioni, non si sarebbe mai occupata in modo razionale della politica del mare e nonostante in Paesi come l'Italia sulle navi, e quindi attraverso, i porti transitano più dell'80 per cento dell'interscambio commerciale. Le conseguenze, sempre secondo



Stefano Messina

Messina, sono state drammatiche e hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa. Un esempio per tutti: l'Unione Europea eroga finanziamenti predominanti alle compagnie che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico con la motivazione che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica né per quelli extraeuropei. Ecco perché Assarmatori chiede all'Ue un drastico cambio di rotta.





LIBERO 24x7

Prima pagina Lombardia Lazio Campania Emilia Romagna Veneto Piemonte Puglia Sicilia Toscana
Cronaca Economia Mondo Politica Spettacoli e Cultura Sport Scienza e Tecnologia

"Sull'industria del mare l'Europa ha fallito"

Il Giornale |  24 |  Crea Alert | 18-7-2019

Politica - I duri attacchi del presidente Messina, Aponte, Msc, e Bono, Fincantieri.
All'Annual Meeting di Assarmatori - l'associazione che raggruppa i principali
armatori italiani e internazionali - il presidente Stefano Messina chiede un deciso
cambio di ...

[Leggi la notizia](#)

Persone: messina trump
Organizzazioni: ue via della sete
Prodotti: pil trasporti
Luoghi: europa cina
Tags: industria mare



LIBERO 24x7

Prima pagina Lombardia Lazio Campania Emilia Romagna Veneto Piemonte Puglia Sicilia Toscana

Cronaca Economia Politica Spettacoli e Cultura Sport Scienza e Tecnologia

Assarmatori guarda al futuro in Europa: 'Opere strategiche e mercato globale' - SardiniaPost.it

SardiniaPost |  24 | 16-7-2019

Si è discusso di via della Seta, Cina, ma anche lavoro dei marittimi e opportunità di svolta nella politica dei trasporti. All'incontro hanno partecipato circa seicento persone, quasi tutti addetti ai lavori, ma non sono mancati economisti e ...

[Leggi la notizia](#)

Persone: assarmatori achille onorato

Organizzazioni: airbus autorità

Luoghi: europa cina

Tags: opere mercato globale



SardiniaPost



LIBERO 24x7

Prima pagina Lombardia Lazio Campania Emilia Romagna Veneto Piemonte Puglia Sicilia Toscana
Cronaca Economia Politica Spettacoli e Cultura Sport Scienza e Tecnologia

Porti, Aponte: "Faremo di Gioia Tauro il primo terminal del Mediterraneo"



"Faremo di Gioia Tauro il primo terminal container del Mediterraneo". È l'obiettivo fissato per lo scalo calabrese dal numero uno di Msc, Gianluigi Aponte, diventato azionista unico della società ...

Strill.it - 17-7-2019

Persone: [gianluigi aponte](#)

Organizzazioni: [porti msc](#)

Luoghi: [gioia tauro mediterraneo](#)

Tags: [terminal terra](#)



LIBERO 24x7

Prima pagina Lombardia Lazio Campania Emilia Romagna Veneto Piemonte Puglia Sicilia Toscana
Cronaca Economia Mondo Politica Spettacoli e Cultura Sport Scienza e Tecnologia

Settore marittimo: vale moltissimo, perfino più dell'industria dell'auto, ma quanti lo sanno?

TGCom24 - StradaFacendo |  24 |  Crea Alert | 16-7-2019

Politica - Uno scenario in cui le aziende aderenti ad AssArmatori, organizzazione nata a inizio 2018, 'gestiscono in totale 450 navi, occupando 60mila addetti di cui 35marittimi nella metà dei casi di nazionalità italiana'

[Leggi la notizia](#)

Persone: stefano messina
Organizzazioni: settore
assarmatori
Prodotti: pil
Luoghi: italia
Tags: industria auto