

Rassegna stampa Assarmatori del 19-21/12/2019

Indice delle testate

Adriaeco – Fincantieri.....	2
Adriaeco.....	4
Amare Gaeta.....	6
Ansa.....	8
Confcommercio.....	9
Corriere Adriatico motori.....	10
Corriere marittimo (1).....	12
Corriere marittimo.....	13
Ctsnotize.....	15
Economy Sicilia	16
Eventi culturali magazine	17
Ferpress.....	18
Filo diretto Monreale.....	19
Gente e territorio.....	21
Giornale cittadino	22
Giornale del Mediterraneo.....	23
Giornale di Sicilia.....	25
Giornale l’Ora.....	27
Il gazzettino motori	29
Il messaggero motori.....	31
Informare	33
Informazioni marittime.....	35
Informazioni marittime (2).....	36
La legge per tutti.....	38
Leggo motori	40
The Meditelegraph.....	42
Messaggero Marittimo.....	44
Messaggero Marittimo (2).....	46
Nauticareport.....	48
Non solo nautica.....	49
Palermo today.....	50
Primomagazine.....	52
Quotidiano di Puglia.....	53
Repubblica (21/12).....	55
Ship2Shore.....	56
Ship2Shore (2).....	61
Sicilia Ammare.....	63
Repubblica.....	65
Telenord.....	68

Porto di Palermo, Fincantieri costruirà navi da crociera nello scalo

19 dicembre 2019

67



Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del Gruppo cantieristico italiano sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno "Noi, il Mediterraneo" che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani.



Il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci

L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.



Stefano Messina Presidente di ASSARMATORI

Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.



Il Presidente di Confitarma Mauro Mattioli

Per Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

ASSARMATORI: adeguare subito il livello degli incentivi Marebonus

19 dicembre 2019

58



container port seen from the air

A rischio le Autostrade del Mare e il rapporto di collaborazione instaurato con successo nell'intero sistema dei trasporti

È urgente che il Governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le Autostrade del Mare. Ad affermarlo è una nota di ASSARMATORI, nella quale si sottolinea come il Marebonus, ovvero l'incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti dall'adeguamento delle navi alla normativa IMO (International Maritime Organization) che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. Soluzioni che comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%.

I nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se ASSARMATORI non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine

sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare.



Stefano Messina Presidente di ASSARMATORI

Secondo Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, che ha parlato a margine del convegno “Noi, il Mediterraneo” organizzato a Palermo dall’Autorità di Sistema Portuale, “Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l’unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud”.

ASSARMATORI, che da sempre è sulla linea del fronte nel campo delle tecnologie ambientali e dell’adozione di tutte le misure atte a garantire la massima eco-compatibilità del trasporto, ritiene indispensabile che il Governo e in particolar modo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall’altro di non incidere sulla competitività delle aziende dell’autotrasporto che opteranno per l’opzione mare – oggi ancora più green – con gli oneri che ne conseguiranno.

Serve una più generale condivisione degli oneri certamente attraverso una trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all’impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall’incentivo Marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi.

Fincantieri costruirà cruiser anche a Palermo

Pubblicato da [amaregaeta06](#) il 20 dicembre 2019 in [Generale](#)

di **Paolo Bosso**

Nel 2023 lo stabilimento Fincantieri del porto di Palermo realizzerà la prima nave da crociera moderna. Lo ha annunciato il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, nel corso del convegno Noi, il Mediterraneo, tenutosi giovedì nel capoluogo siciliano.

Tutto ciò sarà possibile grazie a lavori di ammodernamento, a spese dell'autorità di sistema siciliana, e all'impegno di due dei principali armatori del settore, Msc Crociere e Costa Crociere, che nel corso della manifestazione hanno firmato un accordo di affidamento da parte dell'Adsp per una concessione trentennale da un milione di euro l'anno per la gestione di questo traffico passeggeri. Un documento firmato da Monti; Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere, e Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere.

Secondo il direttore Navi Mercantili di Fincantieri, Luigi Matarazzo, il ripristino dello storico bacino di carenaggio «è un primo passo per portare queste navi a Palermo, ma ci vuole anche l'indotto, dall'alberghiero all'impiantistica. Da parte nostra, ce la metteremo tutta». «Scuola nautica, specializzazione, al nostro intervento statale e a quello privato di Fincantieri bisognerà aggiungere un rilancio a un ampio circolo dell'indotto, ridando dignità alla navalmeccanica», aggiunge Monti. L'obiettivo è ambizioso, perché si tratta di portare a Palermo fino a un milione e mezzo l'anno di crocieristi in transito.

Al convegno erano presenti anche il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, e quello di Assarmatori, Stefano Messina, che hanno partecipato a una tavola rotonda moderata dai giornalisti Nicola Porro e Luca Telese, con un intervento del collega Gian Antonio Stella sulle lungaggini della burocrazia nella realizzazione delle opere portuali, in particolare i dragaggi.

Un porto più ordinato

Il sistema portuale di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, amministrati dall'Adsp siculo occidentale, sta programmando e investendo parecchio per rinnovare le strutture e rilanciare i commerci. In primo luogo, sta riorganizzando gli spazi e le concessioni per mettere un po' d'ordine nei vari comparti industriali, principalmente nel turismo, nella cantieristica, nel ro-ro, nell'autotrasporto e nel magazzinaggio, oggi tutti un po' sparsi. È in atto una razionalizzazione urbanistica e portuale degli spazi, cosa che sta già portando benefici. Da qualche mese, per esempio, il traffico pesante è stato concentrato nella zona occidentale, mentre prima era spalmato lungo tutta la costa.

Da quando Monti si è insediato, il sistema portuale della Sicilia occidentale ha avviato 45 cantieri, concludendo anche lavori bloccati da decenni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. Le entrate dell'autorità sono cresciute da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni quest'anno. Discorso simile nell'occupazione dove sono state tagliate le ore di cassa integrazione. Le giornate lavorate sono passate da 13,664 del 2017 a 16,690 del 2019. Le Indennità di Mancato Avviamento sono scese da 10,059 ore del 2017 a 3,136 del 2019.

La burocrazia dei controlli

Tutto questo è reso possibile a un prezzo, sottolinea Monti: l'esposizione a una burocrazia dei controlli e delle procedure che nel tempo si fa sempre più bizantina anziché semplificarsi. Il presidente dei porti siciliani occidentali ha puntato il dito contro i danni di questa caratteristica endemica del sistema pubblico italiano, che secondo lui la riforma dei porti del 2016, pur ridando slancio alla portualità con le autorità di sistema portuale, ha peggiorato la situazione inserendoli in una riforma della pubblica amministrazione, accentuando un contenimento del debito che, secondo Monti, frena gli investimenti e non sviluppa il Prodotto interno lordo. «L'esperienza di Palermo – ha detto Monti – sta dimostrando che si può fare, anche se ciò comporta per chi gestisce la cosa pubblica, e in particolare i porti, l'assunzione di rischi personali». Monti si riferisce alla possibilità che il funzionario pubblico, di fronte alle lungaggini burocratiche, vada a compiere illeciti amministrativi al solo fine di velocizzare le procedure, anche se,

quando si tratta di illeciti per violazione formale, «nessuno è mai stato condannato», sottolinea il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, secondo il quale la grave conseguenza di questa baraonda stratificata di regolamenti è che «al funzionario pubblico conviene non fare nulla». Nel ricordare i tempi biblici per l'inizio dei lavori di un'opera marittima sopra soglia, come i dragaggi, Monti ha rilanciato l'idea di «un ordinamento speciale che consenta ai porti di rispondere nei tempi che il mercato richiede alle istanze dei grandi operatori, generando ricchezza per il territorio».

Trasporti: armatori, le autostrade del mare sono a rischio per i costi

Messina, contro caro prezzi serve aumento Marebonus

19 dicembre, 14:53



(ANSA) - GENOVA, 19 DIC - "Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano, le Autostrade del mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade sia i livelli di inquinamento e il numero degli incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud". Il presidente di Assarmatori Stefano Messina lancia l'allarme a Palermo, a margine del convegno "Noi, il Mediterraneo" e chiede al governo di varare "con urgenza un aumento del Marebonus", l'incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo del trasferimento di camion dalla terra al mare e non azzoppare le Autostrade del mare. "Oggi l'incentivo non è più sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare per l'adeguamento delle navi alla normativa Imo che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al GNL" spiega una nota di Assarmatori. Queste soluzioni, sottolinea, comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato fra il 20 e il 30% che renderà meno competitivo il trasporto via mare dei tir. Per compensarlo almeno in parte, gli armatori chiedono quindi il potenziamento degli incentivi Marebonus alla mobilità marittima.(ANSA).

ASSARMATORI: "ADEGUARE LIVELLO INCENTIVO MAREBONUS"

19 dicembre 2019

"È urgente che il Governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le Autostrade del Mare". Ad affermarlo è una nota di Assarmatori, nella quale si sottolinea come il Marebonus, ovvero l'incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, "non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti dall'adeguamento delle navi alla normativa Imo (International Maritime Organization) che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. Soluzioni che comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%". "I nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se Assarmatori non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare". Secondo Stefano Messina, presidente di Assarmatori, che ha parlato a margine del convegno "Noi, il Mediterraneo" organizzato a Palermo dall'Autorità di Sistema Portuale, "Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud". Assarmatori, che "da sempre è sulla linea del fronte nel campo delle tecnologie ambientali e dell'adozione di tutte le misure atte a garantire la massima eco-compatibilità del trasporto, ritiene indispensabile che il Governo e in particolar modo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di non incidere sulla competitività delle aziende dell'autotrasporto che opteranno per l'opzione mare - oggi ancora più green - con gli oneri che ne conseguiranno". "Serve una più generale condivisione degli oneri certamente attraverso una trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall'incentivo Marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi", conclude Assarmatori.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani tornano ad essere un polo strategico

di Antonino Pane

- [condividi l'articolo](#)

Super Yacht: Azimut-Benetti si conferma leader mondiale ma non si ferma: al Boot di Düsseldorf per stupire ancora

PALERMO - Sbloccati 45 cantieri fermi da anni. Arriva dal porto di Palermo il più clamoroso esempio positivo di vittoria sulla burocrazia. Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha convocato lo stato maggiore dello Shipping nazionale per sottolineare che i porti della Sicilia occidentale sono vivi, eccome. «Abbiamo - ha detto Monti - avviato nuove opere e vero la conclusione lavori bloccati, in taluni casi da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. Questo ha consentito oggi di porre concretamente le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti basi operative del mercato delle crociere. Il primo passo è stato compiuto con la firma dell'accordo con due fra i più importanti colossi crocieristici del mondo, Costa Crociere (del Gruppo americano Carnival) e Msc Crociere (del Gruppo che fa capo all'armatore Gianluigi Aponte) che gestiranno congiuntamente, in regime di concessione, il nuovo impianto portuale. Tutto questo - ha sottolineato Pasqualino Monti - ha risvegliato il porto di Palermo e insieme quelli di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle che, usciti dal letargo, sono stati capaci di tranciare le catene della burocrazia e riconquistare il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano. Sforzi che riportano questa straordinaria e unica area al centro del Mediterraneo e degli interessi dei grandi gruppi del mercato delle crociere».

E non basta. Palermo punta al rilancio anche della cantieristica. «Lavoriamo con Fincantieri - ha aggiunto Monti - per fare del polo cantieristico palermitano un centro non solo di riparazione e allungamento delle navi, ma anche di costruzione delle grandi navi passeggeri di cui Fincantieri è leader mondiale».

Complessivamente il progetto in atto nei porti della Sicilia occidentale ha già fatto impennare le entrate del sistema da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Notevole anche l'urto occupazionale riflesso da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani sono anche un polo strategico per le Autostrade del mare, il trasporto di tir via mare che abbate notevolmente costi e inquinamento. E non a caso il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha scelto proprio Palermo per sottolineare l'urgenza di un supporto per accompagnare le politiche ambientali che impongono dal prossimo primo gennaio l'utilizzo di combustibili con una percentuale di zolfo non superiore allo 0,5% contro l'attuale 3,5%. «Insomma - ha sottolineato Messina - almeno in

questa prima fase dal punto di vista economico l'avvio del Sulphur Cap 2020 si sta rivelando decisamente più impegnativo del previsto e ad oggi il passaggio dal combustibile 3,5% al combustibile allo 0,5%, porta ad un differenziale di 250/260 dollari Usa /tonnellata. Il che significa un rincaro di oltre l'80% della bolletta energetica delle compagnie di navigazione».

Per Mario Mattioli, presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito, dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Assarmatori al Governo: Autostrade del Mare «Marebonus non è sufficiente» servono misure urgenti

19 Dec, 2019

Assarmatori chiede al Governo e al ministro De Micheli l'adeguamento degli incentivi Marebonus che non sono sufficienti a coprire gli investimenti che gli armatori sostengono per l'allineamento delle navi alla normativa IMO in materia ambientale e mettono a rischio la sopravvivenza delle Autostrade del Mare.

ROMA - «Marebonus non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare». Lo dice in una nota **Assarmatori**, l'associazione che rappresenta il cluster marittimo italiano.

Marebonus è l'incentivo nato per le imprese di trasporto e va a sostenere il trasferimento di camion dalla terra al mare, al fine di incrementare lo sviluppo delle **Autostrade del mare**. Tuttavia secondo quanto denunciato da Assarmatori è urgente che **«il Governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le Autostrade del Mare»** pertanto il provvedimento non sarebbe sufficiente **a coprire gli investimenti che gli armatori devono sostenere per l'adeguamento delle navi alla normativa IMO** (International Maritime Organization) che prevede l'utilizzo dal 1 gennaio 2020 di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. «Soluzioni che comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%» sottolinea l'associazione.

L'Associazione pertanto ritiene indispensabile che il Governo e in particolar modo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di non incidere sulla competitività delle aziende dell'autotrasporto che opteranno per l'opzione mare - oggi ancora più green - con gli oneri che ne conseguiranno.

«Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano» - ha detto **Stefano Messina, presidente di Assarmatori** a margine del convegno "Noi, il Mediterraneo" a Palermo organizzato dall'Authority portuale - «le Autostrade del Mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud». - conclude il presidente di Assarmatori - «Serve una più generale condivisione degli oneri certamente attraverso una trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall'incentivo Marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi».

Messina: «Sulphur Cap 2020, saltate tutte le previsioni»-Costi energetici +80% /

INTERVISTA

21 Dec, 2019

Interviene Stefano Messina, presidente Assarmatori: «Il passaggio dal combustibile 3,5% al combustibile allo 0,5%, si traduce in un rincaro di oltre l'80% della bolletta energetica delle compagnie di navigazione». IMO Global Sulphur Cap 2020 impatterà fortemente sui trasporti marittimi e sull'intera catena logistica della merce, fino al consumatore finale.

ROMA - Non è bella la sorpresa che gli armatori hanno trovato sotto l'albero. Da anni è noto che il primo gennaio 2020 sarebbero scattate le **nuove regole volute dall'IMO** (International Maritime Organization), quelle relative al cosiddetto **Global Sulphur Cap 2020**, ossia il limite alle emissioni di zolfo nell'atmosfera, **ma non si sapeva quanto caro sarebbe costato l'adeguamento alle nuove misure.**

Dall'inizio del nuovo anno, infatti, **gli armatori avranno solo due opzioni:** o utilizzare **carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,5%**, oppure montare sulle navi degli speciali filtri, gli scrubbers, in grado di catturare la quota eccedente di zolfo, **così da non disperderla in aria. Esiste poi una terza possibilità, spostata avanti nel tempo, consistente nell'utilizzo di motori Gpl.** Chi ha scelto la **seconda opzione** ha già dovuto **investire cifre notevoli** per l'adeguamento (si parla di milioni di euro), chi ha optato per la **prima si era già rassegnato** a dover spendere di più per il bunker.

«*Tutti prevedevamo*» - **spiega Stefano Messina, presidente di ASSARMATORI, oltre che del Gruppo Messina** - «*che il nuovo carburante a basso contenuto di zolfo, sarebbe risultato più costoso con un trend in crescita determinato dall'impennata della domanda, ma l'ipotesi era comunque di una quotazione di circa 70-80 dollari al di sotto del gasolio marino, valutato stabilmente nel corso del 2019 fra i 665 e i 670 dollari alla tonnellata. E invece attualmente sulla piazza di Genova ed anche a Napoli il prezzo del combustibile allo 0,5% viaggia di poco sotto il prezzo del gasolio con alcuni casi di "sorpasso" e con il fuel all'1% che ha raggiunto i massimi storici in Nord Europa.* Sulla **Sulphur Cap 2020 sono quindi saltate tutte le previsioni** e oggi il passaggio dal combustibile **3,5% al combustibile allo 0,5%**, con un differenziale di 250/260 dollari alla tonnellata, **si traduce in un rincaro di oltre l'80% della bolletta energetica delle compagnie di navigazione».**

E che effetti avrà questo aumento?

«*Sia gli investimenti attuati per l'adeguamento delle navi, sia i maggiori costi operativi per il bunker a basso contenuto di zolfo impatteranno sui margini economici delle compagnie di navigazione, già penalizzate da una concorrenza esasperata e da una crisi cronica del mercato dei noli. È inevitabile quindi che un aumento così consistente nelle quotazioni del combustibile non potrà non riflettersi sul costo generale del servizio; in caso contrario sarebbe messa in discussione la capacità delle aziende armatoriali di restare sul mercato*».

Gli autotrasportatori, ossia i vostri clienti principali lungo le Autostrade del Mare, sono già sul piede di guerra. Hanno paura che un aumento del costo del servizio cancelli i loro margini economici, che sono altrettanto esigui.

«*È una strada senza alternative: i nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi condivisi dall'intera filiera del trasporto nonché dalla merce e quindi dal consumatore finale; gli armatori sono consci*

delle preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare».

Che fare a questo punto?

*«Bisogna difendere il percorso compiuto che ha prodotto già una consistente riduzione delle emissioni nocive: le **Autostrade del Mare** sono state e sono un **tassello fondamentale sulla rotta dell'eco-compatibilità del trasporto**; trasferendo dalle strade alle navi una quota consistente del traffico su gomma si sono ottenuti grandi risultati in termini di minori emissioni nocive nell'ambiente, decongestionamento della rete di strade e autostrade, riduzione degli incidenti stradali. È indispensabile oggi pervenire a una più generale condivisione degli oneri "ambientali" non solo attraverso la trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche tramite un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di farsi carico di una quota di aumenti compatibile per le imprese».*

Pensate al Marebonus? È stato appena rifinanziato.

*«Il **Marebonus** si è già dimostrato uno **strumento utile** nel triennio appena passato, ora è stato rinnovato ma lo stanziamento è stato ridotto a 20 milioni di euro. Crediamo, invece, che vada decisamente potenziato e ci rivolgiamo per questo al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. Se è vero che è **necessaria una svolta green nei trasporti**, allora sarebbe davvero incomprensibile un passo indietro per le **Autostrade del Mare**».*

Fincantieri costruirà navi da crociera a Palermo

SHARE ON: [Facebook](#) [Twitter](#) [Google +](#)



Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano, sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento deliberato dall’Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull’intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri.

È quanto annunciato da Pasqualino Monti, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, a conclusione del convegno “Noi, il Mediterraneo” che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell’atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

L’evento ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un “presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l’immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti”.

Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un’eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Fincantieri: Cantiere navale Palermo, dal 2023 costruirà navi da crociera

BY ECONOMYSICILIA ON 20 DICEMBRE 2019

[Facebook](#)³ [Twitter](#) [WhatsApp](#) [Print](#) [Friendly](#) [Copy Link](#) [Telegram](#) [Email](#) [LinkedIn](#) [Flipboard](#) [Condividi](#)³

Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano, sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno "Noi, il Mediterraneo" che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani .

L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Per Mario Mattioli, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

MONTI: ANCHE PALERMO FRA I CANTIERI PER LA COSTRUZIONE DI NAVI DA CROCIERA

by **Redazione**
1 MINUTO AGO



MONTI: ANCHE PALERMO FRA I CANTIERI

PER LA COSTRUZIONE DI NAVI DA CROCIERA

Palermo, 19 dicembre 2019 – Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del Gruppo cantieristico italiano sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall’Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull’intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno “Noi, il Mediterraneo” che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell’atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani .

L’evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l’immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un’eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Per Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l’Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli “affari di mare” oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

ASSARMATORI: adeguare subito il livello degli incentivi Marebonus

(FERPRESS) – Roma, 19 DIC – “È urgente che il Governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le Autostrade del Mare”. Ad affermarlo è una nota di ASSARMATORI, nella quale si sottolinea come il Marebonus, ovvero l’incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti dall’adeguamento delle navi alla normativa IMO (International Maritime Organization) che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l’utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in alternativa l’uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. Soluzioni che comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%.

Dal 2023 la Fincantieri di Palermo costruirà le moderne navi da crociera

Uno sviluppo importante che darà molto lavoro ai dipendenti dell'azienda. Mattioli: "La Sicilia possiede risorse preziose e bisogna saperle sfruttare"

Pubblicato il 21 dicembre 2019

PALERMO – Ieri, alla conferenza *Noi, il Mediterraneo* che si è tenuta a Villa Tasca, sono stati discussi dei punti molto importanti per quanto concerne il porto di Palermo e il suo sviluppo.

In particolar modo ci si è soffermati sullo sviluppo della Fincantieri di Palermo che da un po' di anni sembra essere in crisi a causa di un non frequente arrivo in bacino di navi a cui effettuare la manutenzione.

La Fincantieri, quindi, dopo tante pressioni fatte nel corso degli anni, costruirà, a partire dal 2023, navi passeggeri. Il tutto potrà svolgersi solo dopo che verrà effettuato un intervento massiccio di adeguamento per ospitare e supportare la costruzione di grandi unità come le moderne navi da crociera. È quanto annunciato da Pasqualino Monti presidente dell'AdSP del mare della Sicilia Occidentale al termine della conferenza.

"Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile" - hanno dichiarato Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e Beniamino Maltese, Senior e vice presidente di Costa Crociere, che sarebbero pronti a concentrarsi sui porti siciliani.

L'evento di oggi ha quindi evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo; unicità che secondo Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti.

Tra i presenti vi era Stefano Messina, presidente di AssaArmatori che afferma: "il caso Palermo rappresenta un'eccezione, un caso da seguire con attenzione, ed è la prova che con una forte volontà si possono ottenere i risultati che sembrano impossibili".

Per Mario Mattioli il deficit della bolletta logistica dimostra che l'Italia possiede risorse preziose e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretariato con delega totale agli affari di mare oggi dispersi fra nove ministri diversi.

A questo punto anche gli operai di Fincantieri sperano che lo stabilimento palermitano diventi un punto di riferimento per le grandi compagnie passeggeri al mondo.

Ricordiamo che il porto di Palermo attualmente funge da punto strategico anche per la cantieristica. Nel 2012 la portacontainer più grande al mondo, Emma Maersk, approdò nello stabilimento a causa di un guasto in sala macchine.

“Noi, il Mediterraneo”

scritto da Redazione 22 Dicembre 2019



Giovedì scorso, 19 dicembre, si è tenuto a Palermo il convegno dal titolo “*Noi, il Mediterraneo*”, organizzato dall'**Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale**. Palermo si è scoperta al centro del Mediterraneo. Vediamo come.

Primo: nei porti della Sicilia occidentale (Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle) sono stati **sbloccati 45 cantieri** e lavori infrastrutturali per **645 milioni** di euro.

Secondo: **Costa Crociere e MSC Crociere hanno firmato** l'accordo per la gestione dei terminal crocieristici del Sistema.

Terzo: l'ipotesi di fare del polo cantieristico di **Fincantieri** un centro non solo di riparazione e allungamento delle imbarcazioni, ma anche di costruzione di grandi navi passeggeri, starebbe diventando realtà.

Si è dunque parlato di basi concrete per la realizzazione, in Sicilia, di uno dei più importanti poli del mercato delle crociere. A partire proprio dall'accordo con i due colossi crocieristici mondiali, Costa Crociere (del Gruppo americano Carnival) e MSC Crociere (del Gruppo ginevrino che fa capo a Gianluigi Aponte), per la gestione congiunta, in regime di concessione, del nuovo impianto portuale.

Il progetto di sviluppo, in atto nei porti della Sicilia occidentale, ha già portato le entrate del Sistema Portuale, dai quasi 26 milioni di euro del 2017, agli oltre 153 del 2019. Le giornate lavorate sono passate, nello stesso periodo, da 13.664 a 16.690, riducendo drasticamente il ricorso alla cassa integrazione.

Quanto a Fincantieri, a partire dal 2023, una delle navi nel portafoglio ordini del Gruppo sarà realizzata a Palermo, con l'intenzione di dar vita ad un sistema di filiera. Lo ha annunciato **Pasqualino Monti**, presidente dell'AdSP. Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole.

Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, ha parlato di una sorta di unicità di Palermo. Per **Stefano Messina**, Presidente di Assarmatori, il caso Palermo rappresenta un'eccezione da seguire. **Mario Mattioli**, Presidente di Confitarma, ha auspicato una delega totale agli “affari di mare”, oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Durante il convegno, è stato poi presentato lo studio: “*La rilevanza e gli impatti economici dell'attività crocieristica nella Sicilia Occidentale*”. **Francesco Di Cesare**, Presidente di Risposte Turismo, ha richiamato la necessità di “*supportare la capacità delle realtà produttive siciliane di cogliere le opportunità derivanti da possibili e maggiori legami di fornitura e subfornitura al comparto crocieristico, capaci di aumentare la rilevanza degli effetti indiretti*”.

FINCANTIERI COSTRUIRÀ NAVI DA CROCIERA ANCHE NEL PORTO DI PALERMO di
Redazione -20 Dicembre 2019 Palermo cantieri navali/ANSA RUGGERO FARKAS A partire
dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano Fincantieri,
sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato
dall'Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di
filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È
quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno "Noi, il Mediterraneo"
che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a
Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema
della Sicilia Occidentale. Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa
possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e
da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui
porti siciliani . L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo:
unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un
presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e
quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi
scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti. Anche per Stefano Messina,
Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da
seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.
Per Mario Mattioli, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve
cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli
"affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

“Noi, il Mediterraneo”. Monti: anche Palermo fra i cantieri per la costruzione di navi da crociera

19 DICEMBRE, 2019



Palermo – Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano, sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall’Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull’intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno “Noi, il Mediterraneo” che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell’atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da

Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani .

L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Per Mario Mattioli, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Cantieri sbloccati, navi da costruire Il porto sarà traino per l'economia

Pioggia di finanziamenti pure per altri scali
Costa e Msc gestiranno il nuovo impianto

Simonetta Trovato

Investimenti, cantieri sbloccati, l'avvio di nuove commesse. Ma soprattutto, lavoro, lavoro, lavoro. I porti siciliani danno uno schiaffo alla burocrazia e si pongono come esempio di best practice. Che in soldoni, vale 645 milioni di euro, di cui 387 solo a Palermo: è il valore del lavoro di Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale - che gestisce anche Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle - che in poco più di un anno ha sbloccato 45 cantieri per la costruzione di nuove opere, avviando lavori bloccati in certi casi da oltre vent'anni. Un lavoro che ha raccolto il plauso di Confindustria, ma soprattutto dei colossi privati delle crociere che si vedranno consegnare veri e propri modelli fattivi di accoglienza per i nuovi impianti completamente rinnovati. Soprattutto Palermo sta trasformando una zona del tutto invivibile, vecchia e infrequentabile come è stata finora il porto, in un front office ultimo modello. In cui il traffico commerciale è perfettamente diviso da quello turistico, in cui non si rischia di vedersi tranciare la strada da un tir che sfreccia a 40 chilometri orari dentro il porto; in cui i turisti non vengono abbandonati tra calessi e venditori di souvenir a basso costo, ma accolti in una stazione marittima bella ed elegante, in cui attendere, mangiare, comprare. Insomma, spendere:

perché la ricaduta economica sarà enorme.

Complessivamente il progetto in atto nei porti della Sicilia occidentale ha già fatto impennare le entrate del sistema da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Notevole anche l'urto occupazionale riflesso da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione. Se ne è discusso ieri mattina agli "Stati generali" dei porti della Sicilia occidentale, ovvero il convegno "Noi, il Mediterraneo... 12 mesi all'anno" a Villa Tasca, condotto da Nicola Porro e Luca Telese. Una vera e propria vetrina di cose fatte e da fare. E tra le cose fatte, c'è un accordo tra l'Autorità Portuale e i due colossi, Costa Crociere e Msc che gestiranno insieme, in regime di concessione, il nuovo impianto portuale. Che, una volta finito, potrà accogliere le "supernavi". Un affidamento trentennale ad un canone di un milione di euro all'anno per gestire tutto il traffico e i servizi per le navi da crociera.

«Il porto di Palermo, insieme a quelli di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle sono usciti dal letargo - ha detto Pasqualino Monti di fronte a un parterre

enorme - e sono stati capaci di tranciare le catene della burocrazia e riconquistare il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano». E da Fincantieri arriva qualcosa di più di una semplice aspettativa: il convegno si è chiuso con la notizia che costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano, sarà infatti realizzata qui, anche grazie al nuovo bacino di carenaggio annunciato. Promessa raccolta con piacere da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, e da Stefano Messina, a capo di Assarmatori per i quali «il caso Palermo è un esempio da seguire», mentre per Mario Mattioli, «il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi». La notizia della commessa di Fincantieri è accolta con soddisfazione anche dai sindacati, dal segretario generale Fiom Cgil Palermo Angela Biondi e Francesco Foti della Fiom Cgil Palermo.

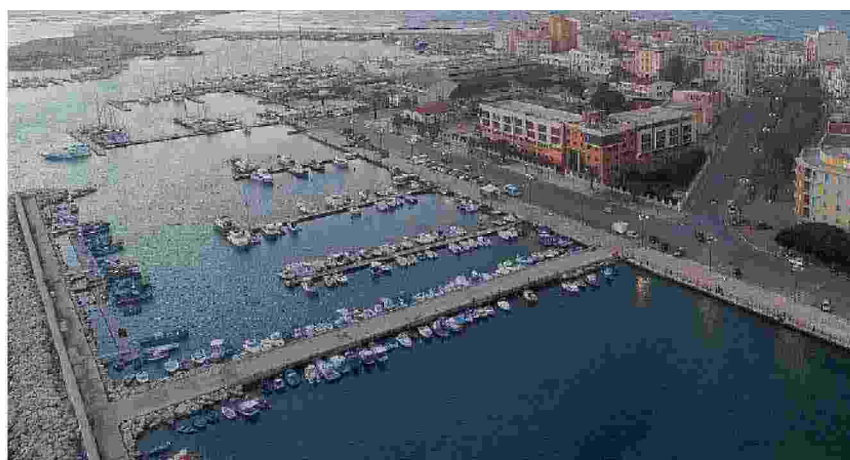
Ma torniamo al Porto: Monti ha puntato con forza il dito contro i danni da burocrazia che considera i porti componenti della pubblica amministrazione, sottoposti a leggi e imposte che frenano la crescita e gli investimenti. Templi biblici, complessi ingranaggi ferruginosi che minacciano il lavoro invece di avvantaggiarlo. «Palermo per come si sta proponendo sul

mercato possa svolgere il ruolo di Bruxelles del Mediterraneo. «Il porto raccoglie la sfida della città e segna il passo: è un momento da celebrare, lavorando tutti insieme per il rilancio, collaborando con chi investe e chi ci crede» - ha detto il sindaco Leoluca Orlando intervenuto al convegno. In poco più di un anno l'autorità portuale ha sbloccato 45 cantieri nei porti per la costruzione di nuove opere, avviando a conclusione lavori bloccati in taluni casi da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. «Oggi abbiamo un muro fatto di burocrazia, di preconcetti e pregiudizi - ha detto il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia intervenuto al convegno - Oggi di fronte a questo muro dobbiamo prendere come esempio da imitare, il modello di intervento dell'autorità portuale palermitana». (*SIT*)

**Dodici mesi all'anno
Obiettivo: rivoluzionare
tutto con 645 milioni
Nel 2023 la commessa
per Fincantieri**



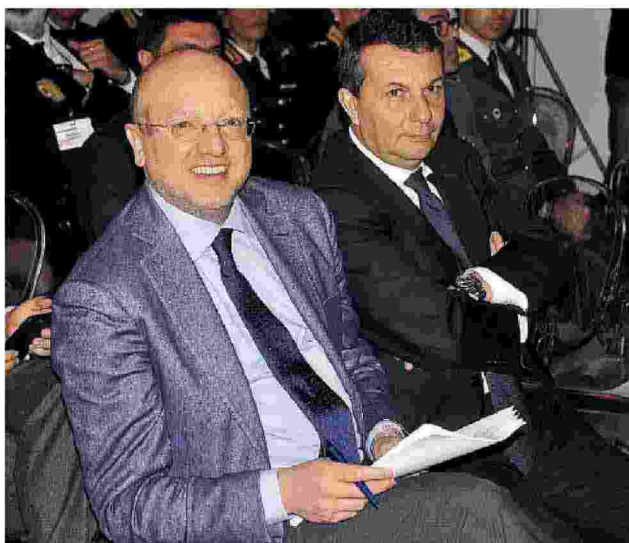
Palermo. Il principale porto siciliano punta al milione di passeggeri



Risorse e incontri.

In alto
una veduta
del molo
Martello
di Trapani
a fianco
Vincenzo Boccia,
Presidente
di Confindustria
assieme
ad Alessandro
Albanese

FOTO FUCARINI-1



Palermo sconfigge la burocrazia e si scopre al centro del mediterraneo

Published 3 ore ago - [REDAZIONE](#)

Palermo, 19 dicembre 2019 – Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano, sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall’Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull’intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri.

È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno “Noi, il Mediterraneo” che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell’atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani .

L’evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l’immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Per Mario Mattioli, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani tornano ad essere un polo strategico

di Antonino Pane

PALERMO - Sbloccati 45 cantieri fermi da anni. Arriva dal porto di Palermo il più clamoroso esempio positivo di vittoria sulla burocrazia. Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha convocato lo stato maggiore dello Shipping nazionale per sottolineare che i porti della Sicilia occidentale sono vivi, eccome. «Abbiamo - ha detto Monti - avviato nuove opere e vero la conclusione lavori bloccati, in taluni casi da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. Questo ha consentito oggi di porre concretamente le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti basi operative del mercato delle crociere. Il primo passo è stato compiuto con la firma dell'accordo con due fra i più importanti colossi crocieristici del mondo, Costa Crociere (del Gruppo americano Carnival) e Msc Crociere (del Gruppo che fa capo all'armatore Gianluigi Aponte) che gestiranno congiuntamente, in regime di concessione, il nuovo impianto portuale. Tutto questo - ha sottolineato Pasqualino Monti - ha risvegliato il porto di Palermo e insieme quelli di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle che, usciti dal letargo, sono stati capaci di tranciare le catene della burocrazia e riconquistare il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano. Sforzi che riportano questa straordinaria e unica area al centro del Mediterraneo e degli interessi dei grandi gruppi del mercato delle crociere».

E non basta. Palermo punta al rilancio anche della cantieristica. «Lavoriamo con Fincantieri - ha aggiunto Monti - per fare del polo cantieristico palermitano un centro non solo di riparazione e allungamento delle navi, ma anche di costruzione delle grandi navi passeggeri di cui Fincantieri è leader mondiale».

Complessivamente il progetto in atto nei porti della Sicilia occidentale ha già fatto impennare le entrate del sistema da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Notevole anche l'urto occupazionale riflesso da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani sono anche un polo strategico per le Autostrade del mare, il trasporto di tir via mare che abbate notevolmente costi e inquinamento. E non a caso il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha scelto proprio Palermo per sottolineare l'urgenza di un supporto per accompagnare le politiche ambientali che impongono dal prossimo primo gennaio l'utilizzo di combustibili con una percentuale di zolfo non superiore allo 0,5% contro l'attuale 3,5%. «Insomma - ha sottolineato Messina - almeno in questa prima fase dal punto di vista economico l'avvio del Sulphur Cap 2020 si sta rivelando decisamente più impegnativo del previsto e ad oggi il passaggio dal combustibile 3,5% al

combustibile allo 0,5%, porta ad un differenziale di 250/260 dollari Usa /tonnellata. Il che significa un rincaro di oltre l'80% della bolletta energetica delle compagnie di navigazione».

Per Mario Mattioli, presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito, dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani tornano ad essere un polo strategico

di Antonino Pane

PALERMO - Sbloccati 45 cantieri fermi da anni. Arriva dal porto di Palermo il più clamoroso esempio positivo di vittoria sulla burocrazia. Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha convocato lo stato maggiore dello Shipping nazionale per sottolineare che i porti della Sicilia occidentale sono vivi, eccome. «Abbiamo - ha detto Monti - avviato nuove opere e vero la conclusione lavori bloccati, in taluni casi da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. Questo ha consentito oggi di porre concretamente le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti basi operative del mercato delle crociere. Il primo passo è stato compiuto con la firma dell'accordo con due fra i più importanti colossi crocieristici del mondo, Costa Crociere (del Gruppo americano Carnival) e Msc Crociere (del Gruppo che fa capo all'armatore Gianluigi Aponte) che gestiranno congiuntamente, in regime di concessione, il nuovo impianto portuale. Tutto questo - ha sottolineato Pasqualino Monti - ha risvegliato il porto di Palermo e insieme quelli di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle che, usciti dal letargo, sono stati capaci di tranciare le catene della burocrazia e riconquistare il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano. Sforzi che riportano questa straordinaria e unica area al centro del Mediterraneo e degli interessi dei grandi gruppi del mercato delle crociere».

E non basta. Palermo punta al rilancio anche della cantieristica. «Lavoriamo con Fincantieri - ha aggiunto Monti - per fare del polo cantieristico palermitano un centro non solo di riparazione e allungamento delle navi, ma anche di costruzione delle grandi navi passeggeri di cui Fincantieri è leader mondiale».

Complessivamente il progetto in atto nei porti della Sicilia occidentale ha già fatto impennare le entrate del sistema da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Notevole anche l'urto occupazionale riflesso da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani sono anche un polo strategico per le Autostrade del mare, il trasporto di tir via mare che abbate notevolmente costi e inquinamento. E non a caso il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha scelto proprio Palermo per sottolineare l'urgenza di un supporto per accompagnare le politiche ambientali che impongono dal prossimo primo gennaio l'utilizzo di combustibili con una percentuale di zolfo non superiore allo 0,5% contro l'attuale 3,5%. «Insomma - ha sottolineato Messina - almeno in questa prima fase dal punto di vista economico l'avvio del Sulphur Cap 2020 si sta rivelando decisamente più impegnativo del previsto e ad oggi il passaggio dal combustibile 3,5% al

combustibile allo 0,5%, porta ad un differenziale di 250/260 dollari Usa /tonnellata. Il che significa un rincaro di oltre l'80% della bolletta energetica delle compagnie di navigazione».

Per Mario Mattioli, presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito, dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Assarmatori, il successo del Marebonus rischia di essere compromesso dai maggiori costi determinati dalle norme IMO 2020

L'associazione sottolinea di non poter non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio

infosMARE - La dotazione finanziaria del Marebonus, il contributo concesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per sostenere l'istituzione e realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o per il miglioramento di tali servizi, non è più sufficiente per coprire i costi che gli armatori devono affrontare per adeguare le proprie flotte alle nuove disposizioni normative internazionali sul tenore di zolfo nei combustibili navali che entreranno in vigore il prossimo primo gennaio. Lo sostiene Assarmatori sottolineando la necessità che il governo si faccia urgentemente carico «di un problema reale che - ha evidenziato l'associazione armatoriale - minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le Autostrade del Mare».

Assarmatori ha spiegato che il Marebonus, che è riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso il trasferimento di camion dalla terra al mare, «non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti dall'adeguamento delle navi alla normativa IMO (International Maritime Organization) che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. Soluzioni - ha osservato l'associazione - che comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%».

Specificando che «i nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale», Assarmatori ha precisato che l'associazione armatoriale «non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare».

«Si profila - ha denunciato oggi il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, a margine del convegno “Noi, il Mediterraneo” in corso a Palermo - il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud».

Assarmatori ritiene quindi «indispensabile che il governo e in particolar modo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di non incidere sulla competitività delle aziende

dell'autotrasporto che opteranno per l'opzione mare - oggi ancora più green - con gli oneri che ne conseguiranno».

Per Assarmatori, «serve una più generale condivisione degli oneri certamente attraverso una trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall'incentivo Marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi». (41)

Assarmatori sollecita l'adeguamento di Marebonus

Secondo il presidente dell'associazione, Stefano Messina, l'incentivo non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare



Stefano Messina

Marebonus, da solo, non basta. Ad affermarlo è una nota di Assarmatori indirizzata al governo, nella quale si sottolinea come l'incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti dall'adeguamento delle navi alla normativa Imo (International Maritime Organization) che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. Soluzioni che comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%.

I nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se Assarmatori non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare. Secondo **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, che ha parlato a margine del convegno "*Noi, il Mediterraneo*" organizzato a Palermo dall'Autorità di Sistema Portuale, "Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud".

Assarmatori ritiene indispensabile che il governo e in particolar modo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di non incidere sulla competitività delle aziende dell'autotrasporto che operano per l'opzione mare - oggi ancora più green - con gli oneri che ne conseguiranno. Serve una più generale condivisione degli oneri certamente attraverso una trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall'incentivo Marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi.

Fincantieri costruirà cruiser anche a Palermo

Azienda e autorità portuale si impegnano al 2023. Accordo di concessione con Msc e Costa Crociere. Ma la burocrazia dei controlli è una tenaglia



Il porto di Palermo

di **Paolo Bosso**

Nel 2023 lo stabilimento Fincantieri del porto di Palermo realizzerà la prima nave da crociera moderna. Lo ha annunciato il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, nel corso del convegno Noi, il Mediterraneo, tenutosi giovedì nel capoluogo siciliano.

Tutto ciò sarà possibile grazie a lavori di ammodernamento, a spese dell'autorità di sistema siciliana, e all'impegno di due dei principali armatori del settore, Msc Crociere e Costa Crociere, che nel corso della manifestazione hanno firmato un accordo di affidamento da parte dell'Adsp per una concessione trentennale da un milione di euro l'anno per la gestione di questo traffico passeggeri. Un documento firmato da Monti; Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere, e Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere.

Secondo il direttore Navi Mercantili di Fincantieri, Luigi Matarazzo, il ripristino dello storico bacino di carenaggio «è un primo passo per portare queste navi a Palermo, ma ci vuole anche l'indotto, dall'alberghiero all'impiantica. Da parte nostra, ce la metteremo tutta». «Scuola nautica, specializzazione, al nostro intervento statale e a quello privato di Fincantieri bisognerà aggiungere un rilancio a un ampio circolo dell'indotto, ridando dignità alla navalmeccanica», aggiunge Monti.

Al convegno erano presenti anche il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, e quello di Assarmatori, Stefano Messina, che hanno partecipato a una tavola rotonda moderata dai giornalisti Nicola Porro e Luca Telese, con un intervento del collega Gian Antonio Stella sulle lungaggini della burocrazia nella realizzazione delle opere portuali, in particolare i dragaggi.

Un porto più ordinato

Il sistema portuale di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, amministrati dall'Adsp siculo occidentale, sta programmando e investendo parecchio per rinnovare le strutture e rilanciare i commerci. In primo luogo, sta riorganizzando gli spazi e le concessioni per mettere un po' d'ordine nei vari comparti industriali, principalmente nel turismo, nella cantieristica, nel ro-ro, nell'autotrasporto e nel magazzinaggio, oggi tutti un po' sparsi. È in atto una razionalizzazione urbanistica e portuale degli spazi, cosa che sta già portando benefici. Da qualche mese, per esempio, il traffico pesante è stato concentrato nella zona occidentale, mentre prima era spalmato lungo tutta la costa.

Da quando Monti si è insediato, il sistema portuale della Sicilia occidentale ha avviato 45 cantieri, concludendo anche lavori bloccati da decenni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. Le entrate dell'authority sono cresciute da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni quest'anno. Discorso simile nell'occupazione dove sono state tagliate le ore di cassa integrazione. Le giornate lavorate sono passate da 13,664 del 2017 a 16,690 del 2019. Le Indennità di Mancato Avviamento sono scese da 10,059 ore del 2017 a 3,136 del 2019.

La burocrazia dei controlli

Tutto questo è reso possibile a un prezzo, sottolinea Monti: l'esposizione a una burocrazia dei controlli e delle procedure che nel tempo si fa sempre più bizantina anziché semplificarsi. Il presidente dei porti siciliani occidentali ha puntato il dito contro i danni di questa caratteristica endemica del sistema pubblico italiano, che secondo lui la riforma dei porti del 2016, pur ridando slancio alla portualità con le autorità di sistema portuale, ha peggiorato la situazione inserendoli in una riforma della pubblica amministrazione, accentuando un contenimento del debito che, secondo Monti, frena gli investimenti e non sviluppa il Prodotto interno lordo. «L'esperienza di Palermo – ha detto Monti – sta dimostrando che si può fare, anche se ciò comporta per chi gestisce la cosa pubblica, e in particolare i porti, l'assunzione di rischi personali». Monti si riferisce alla possibilità che il funzionario pubblico, di fronte alle lungaggini burocratiche, vada a compiere illeciti amministrativi al solo fine di velocizzare le procedure, anche se, quando si tratta di illeciti per violazione formale, «nessuno è mai stato condannato», sottolinea il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, anche se la grave conseguenza di questa barabanda di norme stratificate è che «di fronte a questa complessità al funzionario pubblico conviene non fare nulla». Nel ricordare i tempi biblici per l'inizio dei lavori di un'opera marittima sopra soglia, nonché la follia della normativa sui dragaggi, Monti ha rilanciato l'idea di un ordinamento speciale che consenta ai porti di rispondere nei tempi che il mercato richiede alle istanze dei grandi operatori, generando ricchezza per il territorio.

Manovra, marebonus: rischio di aumento dei costi

19 Dicembre 2019



A rischio Autostrade del Mare e rapporto di collaborazione dell'intero sistema dei trasporti.

Il Marebonus, l'incentivo pubblico italiano riconosciuto alle imprese di trasporto per **sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare** attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, preoccupa Assarmatori (l'associazione che rappresenta il cluster marittimo italiano).

”È urgente che il Governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo **shipping**: le **Autostrade del Mare**“. Ad affermarlo è una nota di Assarmatori che la nostra redazione ha appena ricevuto dall'agenzia di stampa Adnkronos, nella quale si sottolinea come il Marebonus ”non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli **investimenti** e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti dall'adeguamento delle navi alla normativa Imo (International Maritime Organization) che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore

allo 0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. Soluzioni che comporteranno un **aumento dei costi** di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%".

"I **nuovi oneri** dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di **trasporto marittimo** e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se Assarmatori non può non condividere le preoccupazioni delle **imprese di trasporto**, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare".

Secondo Stefano Messina, presidente di Assarmatori, che ha parlato a margine del convegno "Noi, il Mediterraneo" organizzato a Palermo dall'Autorità di Sistema Portuale, "Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il **numero di incidenti**, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud".

Assarmatori, che "da sempre è sulla linea del fronte nel campo delle **tecnologie ambientali** e dell'adozione di tutte le misure atte a garantire la massima **eco-compatibilità del trasporto**, ritiene indispensabile che il Governo e in particolar modo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso **misure straordinarie** che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori **costi di adeguamento alla normativa internazionale**, dall'altro di non incidere sulla **competitività delle aziende** dell'autotrasporto che opteranno per l'opzione mare – oggi ancora più green – con gli oneri che ne conseguiranno".

"Serve una più generale condivisione degli oneri certamente attraverso una trasmissione degli stessi al **consumatore finale**, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall'incentivo Marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi", conclude Assarmatori.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani tornano ad essere un polo strategico

di Antonino Pane

PALERMO - Sbloccati 45 cantieri fermi da anni. Arriva dal porto di Palermo il più clamoroso esempio positivo di vittoria sulla burocrazia. Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha convocato lo stato maggiore dello Shipping nazionale per sottolineare che i porti della Sicilia occidentale sono vivi, eccome. «Abbiamo - ha detto Monti - avviato nuove opere e vero la conclusione lavori bloccati, in taluni casi da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. Questo ha consentito oggi di porre concretamente le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti basi operative del mercato delle crociere. Il primo passo è stato compiuto con la firma dell'accordo con due fra i più importanti colossi crocieristici del mondo, Costa Crociere (del Gruppo americano Carnival) e Msc Crociere (del Gruppo che fa capo all'armatore Gianluigi Aponte) che gestiranno congiuntamente, in regime di concessione, il nuovo impianto portuale. Tutto questo - ha sottolineato Pasqualino Monti - ha risvegliato il porto di Palermo e insieme quelli di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle che, usciti dal letargo, sono stati capaci di tranciare le catene della burocrazia e riconquistare il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano. Sforzi che riportano questa straordinaria e unica area al centro del Mediterraneo e degli interessi dei grandi gruppi del mercato delle crociere».

E non basta. Palermo punta al rilancio anche della cantieristica. «Lavoriamo con Fincantieri - ha aggiunto Monti - per fare del polo cantieristico palermitano un centro non solo di riparazione e allungamento delle navi, ma anche di costruzione delle grandi navi passeggeri di cui Fincantieri è leader mondiale».

Complessivamente il progetto in atto nei porti della Sicilia occidentale ha già fatto impennare le entrate del sistema da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Notevole anche l'urto occupazionale riflesso da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani sono anche un polo strategico per le Autostrade del mare, il trasporto di tir via mare che abbate notevolmente costi e inquinamento. E non a caso il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha scelto proprio Palermo per sottolineare l'urgenza di un supporto per accompagnare le politiche ambientali che impongono dal prossimo primo gennaio l'utilizzo di combustibili con una percentuale di zolfo non superiore allo 0,5% contro l'attuale 3,5%. «Insomma - ha sottolineato Messina - almeno in questa prima fase dal punto di vista economico l'avvio del Sulphur Cap 2020 si sta rivelando decisamente più impegnativo del previsto e ad oggi il passaggio dal combustibile 3,5% al

combustibile allo 0,5%, porta ad un differenziale di 250/260 dollari Usa /tonnellata. Il che significa un rincaro di oltre l'80% della bolletta energetica delle compagnie di navigazione».

Per Mario Mattioli, presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito, dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Imo 2020 fa esplodere la guerra dei traghetti

Genova - La nuova normativa internazionale fa lievitare le tariffe per i passaggi in traghetto dei tir: Confcommercio chiede di aumentare il Marebonus, mentre per Trasportounito gli armatori andranno a guadagnare doppio

19/12/2019

Genova - Capodanno amaro per le aziende di autotrasporto che viaggiano sulle Autostrade del mare. Dal 1 gennaio 2020, infatti, tutte le navi per il trasporto marittimo dovranno ridurre gli ossidi di zolfo dell'85%. La conseguenza sarà un aumento dei costi compreso fra il 20% e il 30% per effetto del maggior costo dei carburanti meno inquinanti. Un incremento, prevedono le associazioni dell'autotrasporto, destinato a ricadere sulle imprese dell'autotrasporto e sugli utenti finali, e che parrebbe in parte confermato anche da Assarmatori, che calcoli alla mano chiedono un incremento del marebonus, l'incentivo per l'utilizzo delle Autostrade del mare, erogato alle compagnie e da queste girate all'autotrasporto, che con l'aumento del costo del carburante rischia di diventare inefficace. Per Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio e Conftrasporto, l'utilizzo dei nuovi carburanti comporterà un aggravio dei costi che non potrà in alcun modo essere sostenuto dai trasportatori e metterà a rischio la possibilità delle imprese di rimanere sul mercato: "Questo adeguamento è certo un passaggio molto importante per la sostenibilità del nostro settore, il cui beneficiario principale è rappresentato dalla collettività nella sua interezza - premette Uggè - Ma sia le imprese dello shipping che quelle dell'autotrasporto, per rispondere a questa esigenza, saranno poste in una situazione di difficoltà". "Per questo è fondamentale che il governo italiano preveda misure adeguate per evitare una situazione fortemente problematica per tutta la filiera, consentendo una condivisione dei costi da parte di tutta la collettività. In questa direzione riteniamo che un passo possa essere rappresentato dal potenziamento degli incentivi già esistenti, come il Marebonus", suggerisce il vicepresidente di Conftrasporto che, in una lettera inviata al ministro dei Trasporti Paola De Micheli, chiede un ulteriore stanziamento. Tesi, quella dell'incremento dell'incentivo,

sostenuta anche dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, secondo cui i costi di Imo 2020 comporteranno per le compagnie di navigazione un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%. I nuovi oneri, dicono dall'associazione (anch'essa aderente alla Confcommercio) "dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se Assarmatori non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto". "Si profila il rischio - dice Messina - di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud".

Visione totalmente opposta quella di Trasportounito, secondo cui già in questi giorni si stanno registrando "aumenti record" delle tariffe presentate dagli armatori per il passaggio sui traghetti, situazione che "sta facendo esplodere una contraddizione a dir poco clamorosa: a partire da gennaio, lo Stato si trova infatti a pagare gli armatori per inquinare di meno e gli armatori, intestatari dei contributi del Marebonus, nel momento di porre in essere misure per ridurre l'inquinamento e investire, fanno bis (contributi e aumento record dei noli) facendo pagare il conto all'autotrasporto". L'associazione chiede urgentemente "una verifica da parte delle Istituzioni preposte sulle modalità e utilità con cui vengono erogati gli incentivi, ha preannunciato per domani 20 dicembre, a Roma, la messa a punto di linee di azione che saranno intraprese, a tutela degli interessi delle imprese, dell'economia e di rilevanti realtà sociali".

Il marebonus consta di complessivi 118 milioni di euro, su base triennale, che le compagnie di navigazione devono retrocedere, nella misura di un contributo minimo pari al 70% di quanto ricevuto dallo Stato, ai loro clienti-autotrasportatori, che imbarcano più di 150 mezzi l'anno. La norma fissa anche che per la differenza (il 30% residuo), le compagnie di navigazione siano obbligate a fornire una rendicontazione degli investimenti effettuati nell'ambito della durata dei progetti; investimenti che - secondo quanto previsto dal ministero - devono essere pertinenti, congrui, effettivi, temporalmente riferibili, comprovabili, legittimi, contabilizzati e tracciabili. "Il tutto - aggiungono da Trasportounito - comprovato dal fatto che la compagnia di navigazione dovrebbe essere stata costretta a dichiarare gli interventi sull'impatto ambientale e impegnarsi a non incrementare immotivatamente i prezzi di listino praticati durante il periodo di incentivazione".

Fincantieri costruirà navi da crociera a Palermo

Conseguenza di un intervento dell'AdSp sul bacino di carenaggio



Pubblicato

31 minuti fa

il giorno

19 Dicembre 2019

Da

[Massimo Belli](#)



PALERMO – Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano, sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'Autorità portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri.

Lo ha annunciato **Pasqualino Monti** a conclusione del convegno “Noi, il Mediterraneo” che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da **Pier Francesco Vago**, executive chairman di Msc Crociere e da **Beniamino Maltese**, senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani. Nella foto, insieme al presidente Pasqualino Monti al momento della firma dell'affidamento. L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Anche per **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Infine, secondo il presidente di Confitarma, **Mario Mattioli**, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Sempre durante la conferenza, è stato presentato lo studio "La rilevanza e gli impatti economici dell'attività crocieristica nella Sicilia Occidentale", da parte di **Francesco Di Cesare**, presidente di Risposte Turismo.

Di Cesare ha sottolineato come "alle ricadute economiche attuali e prospettiche potranno aggiungersi altri vantaggi anche in chiave di promozione del territorio, a patto di mantenere soddisfacente l'esperienza di visita a fronte di un maggior numero di turisti. Proprio su questi aspetti – il livello di soddisfazione e la capacità di accogliere più turisti – si gioca una partita importante e determinante per il successo dell'area, che potrà essere garantito solo se si riuscirà a non farsi trovare impreparati quando aumenterà la scala dimensionale dei flussi turistici in arrivo".

Nel concludere, il presidente di Risposte Turismo ha ricordato come sia opportuno "seguire e monitorare con attenzione e per quanto possibile supportare la capacità delle realtà produttive siciliane di cogliere le opportunità derivanti da possibili e maggiori legami di fornitura e subfornitura al comparto crocieristico, capaci di aumentare la rilevanza degli effetti indiretti".

SHIPPING

Autostrade del mare a rischio distruzione

L'appello di Assarmatori perchè il Governo intervenga sul marebonus



Pubblicato
4 ore fa

il giorno
19 Dicembre 2019

Da
[Giulia Sarti](#)



PALERMO – “È urgente che il Governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le **Autostrade del mare**”.

Ad affermarlo è una nota di **Assarmatori**, che sottolinea come il **marebonus**, l'incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del mare attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti **dall'adeguamento delle navi alla normativa IMO** che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo

0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. Soluzioni che comporteranno un **aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%**.

I nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se Assarmatori non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare.

“Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud”. Sono le parole di **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, a margine del convegno “Noi, il Mediterraneo” organizzato a Palermo dall'Autorità di Sistema portuale.

Da sempre l'associazione è sulla linea del fronte nel campo delle tecnologie ambientali e dell'adozione di tutte le misure atte a garantire la massima eco-compatibilità del trasporto, ritiene indispensabile che il Governo e in particolar modo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Paola De Micheli**, si facciano carico del problema attraverso **misure straordinarie** che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di **non incidere sulla competitività** delle aziende dell'autotrasporto che opteranno per l'opzione mare -oggi ancora più green- con gli oneri che ne conseguiranno.

“Serve -conclude la nota- **una più generale condivisione degli oneri** certamente attraverso una trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall'incentivo marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi”.



Monti: anche Palermo fra i cantieri per la costruzione di navi da crociera

Palermo, 19 dicembre 2019 - Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo.

A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del Gruppo cantieristico italiano sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri.

È quanto annunciato da **Pasqualino Monti** a conclusione del convegno “**Noi, il Mediterraneo**” che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a **Msc Crociere** e **Costa Crociere** della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della **Sicilia Occidentale**.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da **Pier Francesco Vago**, executive chairman di Msc Crociere e da **Beniamino Maltese**, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani.

L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo **Gian Enzo Duci**, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Anche per **Stefano Messina**, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Per **Mario Mattioli**, Presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli “affari di mare” oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo

Di [Fabio Iacolare](#) 20 Dicembre, 2019 01

CONDIVIDI0



A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del Gruppo cantieristico italiano sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno "Noi, il Mediterraneo" che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani .

L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Per Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Fincantieri punta su Palermo: dal 2023 costruirà navi da crociera

”

Fincantieri punta su Palermo: dal 2023 costruirà navi da crociera

Una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano, sarà realizzata in città. L'annuncio arriva dal presidente dell'Autorità di sistema portuale Pasqualino Monti: "Riconquistiamo il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano"



Redazione

19 dicembre 2019 15:02

Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano, sarà realizzata in città, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno "Noi, il Mediterraneo" che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani. L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti. Anche per Stefano Messina, presidente di Assarmatori, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Per Mario Mattioli, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Il convegno è servito anche a fare il punto sulla trasformazione del porto di Palermo. In poco più di un anno l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha sbloccato 45 cantieri per la costruzione di nuove opere, avviando a conclusione lavori bloccati in taluni casi da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo.

“Per noi – ha sottolineato Pasqualino Monti – quella odierna è una data doppiamente importante. Da un lato, siamo in grado oggi di affermare di aver risvegliato il porto di

Palermo e insieme quelli di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle che, usciti dal letargo, sono stati capaci di tranciare le catene della burocrazia e riconquistare il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano. Dall'altro, abbiamo riportato questa straordinaria e unica area al centro del Mediterraneo e degli interessi dei grandi gruppi del mercato delle crociere”.

Conquista riflessa anche dall'ipotesi che sta diventando realtà di fare del polo cantieristico di Fincantieri un centro non solo di riparazione e allungamento delle imbarcazioni, ma anche di costruzione delle grandi navi passeggeri di cui Fincantieri è leader mondiale”. Complessivamente il progetto in atto nei porti della Sicilia occidentale ha già fatto impennare le entrate del sistema da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Noto anche l'urto occupazionale riflesso da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione.

Il presidente Monti ha puntato con forza il dito contro i danni da burocrazia derivati dall'equiparazione dei porti a componenti della pubblica amministrazione, che ha accentuato il difetto sistemico per cui si punta a contenere il debito piuttosto che a porre in atto le misure che consentano al Pil di svilupparsi. “L'esperienza di Palermo – ha detto Monti – sta dimostrando che 'si può fare' anche se ciò comporta per chi gestisce la cosa pubblica, e in particolare i porti, l'assunzione di rischi personali”. Nel ricordare tempi biblici per l'inizio dei lavori di un'opera marittima sopra soglia, nonché la follia della normativa sui dragaggi, Monti ha rilanciato l'idea di un ordinamento speciale che consenta ai porti di rispondere nei tempi che il mercato richiede alle istanze dei grandi operatori, generando ricchezza per il territorio. Rispondendo indirettamente anche alla provocazione positiva lanciata dal sindaco Leoluca Orlando, che aveva affermato come “Palermo per come si sta proponendo sul mercato possa svolgere il ruolo di Bruxelles del Mediterraneo, il presidente dell'AdSP ha lanciato un doppio segnale: “Non arrendersi al muro invalicabile eretto dalla burocrazia e non aver paura”. Come sta accadendo a Palermo, pronta a “realizzare l'impossibile”.

Palermo fra i cantieri per le navi da crociera

GAM EDITORI 04:00 0



20 dicembre 2019 - Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del Gruppo cantieristico italiano sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno "Noi, il Mediterraneo" che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani. L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Per Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi. Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani tornano ad essere un polo strategico

di Antonino Pane

PALERMO - Sbloccati 45 cantieri fermi da anni. Arriva dal porto di Palermo il più clamoroso esempio positivo di vittoria sulla burocrazia. Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha convocato lo stato maggiore dello Shipping nazionale per sottolineare che i porti della Sicilia occidentale sono vivi, eccome. «Abbiamo - ha detto Monti - avviato nuove opere e vero la conclusione lavori bloccati, in taluni casi da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. Questo ha consentito oggi di porre concretamente le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti basi operative del mercato delle crociere. Il primo passo è stato compiuto con la firma dell'accordo con due fra i più importanti colossi crocieristici del mondo, Costa Crociere (del Gruppo americano Carnival) e Msc Crociere (del Gruppo che fa capo all'armatore Gianluigi Aponte) che gestiranno congiuntamente, in regime di concessione, il nuovo impianto portuale. Tutto questo - ha sottolineato Pasqualino Monti - ha risvegliato il porto di Palermo e insieme quelli di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle che, usciti dal letargo, sono stati capaci di tranciare le catene della burocrazia e riconquistare il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano. Sforzi che riportano questa straordinaria e unica area al centro del Mediterraneo e degli interessi dei grandi gruppi del mercato delle crociere».

E non basta. Palermo punta al rilancio anche della cantieristica. «Lavoriamo con Fincantieri - ha aggiunto Monti - per fare del polo cantieristico palermitano un centro non solo di riparazione e allungamento delle navi, ma anche di costruzione delle grandi navi passeggeri di cui Fincantieri è leader mondiale».

Complessivamente il progetto in atto nei porti della Sicilia occidentale ha già fatto impennare le entrate del sistema da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Notevole anche l'urto occupazionale riflesso da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione.

Crociere, cantieristica e non solo. I porti siciliani sono anche un polo strategico per le Autostrade del mare, il trasporto di tir via mare che abbate notevolmente costi e inquinamento. E non a caso il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha scelto proprio Palermo per sottolineare l'urgenza di un supporto per accompagnare le politiche ambientali che impongono dal prossimo primo gennaio l'utilizzo di combustibili con una percentuale di zolfo non superiore allo 0,5% contro l'attuale 3,5%. «Insomma - ha sottolineato Messina - almeno in questa prima fase dal punto di vista economico l'avvio del Sulphur Cap 2020 si sta rivelando decisamente più impegnativo del previsto e ad oggi il passaggio dal combustibile 3,5% al

combustibile allo 0,5%, porta ad un differenziale di 250/260 dollari Usa /tonnellata. Il che significa un rincaro di oltre l'80% della bolletta energetica delle compagnie di navigazione».

Per Mario Mattioli, presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito, dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Autostrade del mare: allarme

di Stefano Messina *

È urgente che il Governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le Autostrade del Mare. Il Marebonus, ovvero l'incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti dall'adeguamento delle navi alla normativa Imo (International Maritime Organization) che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il

ricorso al gas Gnl. Soluzioni che comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%. I nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se Assarmatori non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare. Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud. Assarmatori ritiene indispensabile che il Governo e

in particolar modo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di non incidere sulla competitività delle aziende dell'autotrasporto che opereranno per l'opzione mare – oggi ancora più green – con gli oneri che ne conseguiranno. Serve una più generale condivisione degli oneri certamente attraverso una trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall'incentivo Marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi.

**presidente Assarmatori*

“
Il governo si
faccia carico
del problema
attraverso
misure ad
hoc che
consentano e
di affrontare
i maggiori
costi
”



Palermo, ombelico del Mediterraneo: il porto di Monti ha cambiato faccia

Convegno-apoteosi per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale che tira le somme sui risultati già ottenuti ed alza l'asticella della sua sfida palermitana fino a ribaltare completamente uno scalo 'dimenticato e negletto' Fincantieri farà nuove costruzioni nelle navi da crociera anche dallo stabilimento di Palermo



Dal nostro inviato

Palermo – Non è stata probabilmente una scelta casuale quella di collocare a stretto ridosso del Natale il piccolo summit ‘Noi, il Mediterraneo’, che replica quello di esordio del luglio 2018.

Organizzando, senza lesinare spese e sfarzo, un evento da grandeur francese – tra ville patrizie da Gattopardo per la cena di gala e per la location del congresso, e quelle auto di lusso anche per i transfer coerenti ad un certo stile di vita – Pasqualino Monti si è fatto proclamare sul campo nuovo Re di Palermo (versante economia).

Ma la sua non è stata una nomina meramente sulla fiducia, bensì un'attestazione dei dati di fatto, ovvero sui risultati raggiunti in questa prima metà abbondante del suo mandato quadriennale iniziato nell'estate del 2017.

Dall'avvento due anni e mezzo fa nel maggiore (ma un po' paludato e obsoleto) porto della Sicilia del nuovo Re Mida dei porti (o forse, visto il periodo natalizio, più un Gesù Bambino?) è innegabile che lo scalo palermitano abbia

radicalmente cambiato faccia, fino a diventare (se verranno realizzati i numerosi progetti messi in pista) al contempo un bel biglietto da visita per la sesta città d'Italia e un nuovo motore socio-economico di un territorio storicamente depresso sotto diversi profili.

Perché è innegabile che Monti sia giovane, bello e fortunato; ma è anche, da sempre, un abile procacciatore di affari, capace di far convergere su un porto confuso come quello palermitano - che era rimasto alla periferia dell'impero anche per la scarsa dimestichezza e proattività dei suoi precedenti amministratori - valanghe di soldi, interessi e iniziative, reiterando quella capacità di approfittare di finanziamenti piovuti da ogni dove che, in realtà, era un dato comune a tutti i presidenti di autorità portuali di Civitavecchia saliti al potere dal 1994 in poi (da Nerli a Moscherini fino a Ciani), sfruttando la splendida rendita di posizione dello scalo di Roma.

Insomma la sfida palermitana di super-Pasqualino sembra già ampiamente vinta prima ancora della scadenza del suo primo mandato; e chissà se al prossimo giro di valzer il manager pubblico di origine ischitana vorrà accettare una riconferma (che apparirebbe quasi scontata), o piuttosto - viste le sue sconfessate ambizioni personali e politiche - miri a qualcosa di più in alto...

Nel frattempo Monti si gode la sua grande festa di fine dicembre, cui ha invitato mezzo mondo che conta in Italia nei settori dell'industria, del marittimo e delle istituzioni politiche.

Poco importa che abbiano dovuto marcare visita alcuni grossi nomi - dal ministro dei trasporti De Micheli al presidente della Regione Sicilia Sebastiano Musumeci - perché il messaggio è stato comunque dato chiaro e forte.

Spetta proprio alla ministra piacentina avviare i lavori con un videomessaggio in remoto; De Micheli conclude i saluti di prammatica augurandosi che "si aprano presto tanti cantieri di lavoro in Italia"; e che si chiudano altrettanto presto, aggiungiamo noi.

È molto forte l'endorsement del sindaco 'forever' Leoluca Orlando, che 'minaccia' di restare in sella sino al 2050 raccogliendo scherzosamente la battuta d'attacco della premiata ditta Luca Telese & Nicola Porro, i due giornalisti TV d'assalto, ingaggiati per imbastire un talk show quasi inedito per il settore marittimo-portuale, che ironizzano sull'immarcescibile primo cittadino siculo ("c'era già nella notte dei tempi"), seduti come due irriverenti scolaretti ad una scrivania d'epoca "dove - preannunciano - tra poco si firmerà la storia del porto di Palermo"; in concreto, il tavolo dove si apporrà la firma dell'atto concessorio del terminal passeggeri al binomio MSC-Costa Crociere.

"Palermo è il futuro" esclama roboante Orlando. "Siamo una città medio-orientale in Europa, vogliamo diventare la Beirut del Vecchio Continente; siamo moderni, i più cablati di tutti e abbiamo meno crimini della media italiana, insomma non siamo più la capitale della mafia e stop.

E da quando è arrivato Monti anche il porto è cambiato, da così a così. Basta guardare al grande progetto di Fincantieri, sono finiti i tempi in cui 20 anni fa dovetti supplicare Guido Grimaldi Senior a fare qualche nave anche qua per dare lavori agli operai" conclude il sindaco, prima di cedere la parola all'Ammiraglio Roberto Isidori, insediato da un anno quale Comandante del Porto, per i canonici saluti istituzionali.

In platea, Mario Mattioli (Confitarma) e Stefano Messina (Assarmatori) chiacchierano amabilmente fianco a fianco; chissà che non siano i prodromi di una clamorosa 'reunion' sul fronte diviso degli armatori, tipo quella che ha sancito l'agognata riappacificazione tra Nautica Italiana e Ucina appena siglata...

E poi c'è una fetta della galassia-Aponte, di cui peraltro anche Messina fa parte insieme al gruppo di Assarmatori (col segretario generale Alberto Rossi), a fare da scorta a Pierfrancesco Vago, numero uno di MSC Crociere - che di lì a poco sarà impegnato in una tavola rotonda, peraltro molto morbida, con Beniamino Maltese, Vice Presidente di Costa

Crociere – col vertice della controllata GNV, il managing director Matteo Catani, e con Luigi Merlo, presidente di Federlogistica.

Tra gli armatori locali, presenti Vincenzo Franza (Caronte & Tourist), Alfredo Barbaro (Finaval) e Alessandro Russo (Rimorchiatori Laziali).

In ambito portuale sono schierati il nuovo e il past president della rinnovata AdSP di Messina, rispettivamente Mario Mega e Antonino De Simone.

Per gli agenti marittimi, il binomio alla testa di Federagenti, il presidente Gian Enzo Duci e il segretario generale Marco Paifelmann, oltre ai consiglieri Alessandro Santi di Venezia e Julia Fernandez di Cagliari; in rappresentanza dei privati di Trapani, fa capolino l'operatore portuale multitask Gaspare Panfalone (Sanges-Trident), da Catania Luigi Pandolfo (EST) e da Genova Sergio Senesi (Cemar).

In extremis giunge anche Maurizio Lupi, ex ministro dei trasporti, sempre vicino al settore, citato da Monti per la disponibilità a collaborare fattivamente.

L'ospite più atteso è il Presidente di Confindustria Vincenzo Boccia – arrivato appositamente dalla logisticamente scomoda Matera - che non tradisce le attese, trasformando il suo intervento in un arringa politica da Masaniello degli industriali, sottoscrivendo in toto la politica di sviluppo economico professata da Monti.

E quando il padrone di casa viene chiamato a calcare il palco di Villa Tasca, il terreno è ampiamente preparato per una grande performance strappa applausi, anche con la complicità di un ottimo filmato introduttivo che riepiloga le opere già fatte e soprattutto quelle da fare a Palermo.

“Questo porto era un suk di disordinate economie, ora sta diventando una realtà moderna e razionalizzata, rafforzando le proprie infrastrutture, recuperando il rapporto con le borgate marinare, con nuovi spazi di waterfront resi vivibili anche per i palermitani, in un'ottica di interazione tra città e scalo marittimo” esordisce l'ex enfant prodige della portualità italiana, che trasforma in finanziamenti pubblici (da Roma, da Bruxelles e da Palermo) quasi tutto ciò che progetta.

La sfilza di progetti completati e di quelli in corso è numerosa.

Spiccano l'espansione degli spazi per i passeggeri delle crociere alle banchine Sammuzzo, Piave e Vittorio Veneto (nuova stazione marittima dedicata agli aliscafi, secondo terminal crociere e rinnovamento della vecchia stazione marittima) grazie anche alla demolizione avvenuta dell'antico silos; la creazione di varie marina per yacht a Villa Igea, Marina Bay e Arenella; la passeggiata al Foro Italico; il riordino delle banchine commerciali Puntone e Quattroventi; il ‘salpamento’ (taglio) del molo frangiflutto per agevolare la manovra delle grandi navi da crociera; lo spostamento dei bacini galleggianti; e soprattutto tanti dragaggi, l'operazione più necessaria ed insidiosa, anche a livello di onerosità. Ma la lista della spesa che Monti presenta all'attenta audience contempla anche gli altri tre porti che ricadono sotto la giurisdizione di quello capoluogo: Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle.

Per il primo – la ‘falce caduta in mare’, che ha ormai abdicato ai suoi aneliti ‘irredentisti’ e naviga sereno sotto l'ala protettiva palermitana - è previsto un ampio dragaggio, la realizzazione di un nuovo terminal multipurpose al Molo T, la rettifica del Molo Garibaldi per poter ormeggiare navi da crociera più lunghe, la costruzione di un nuovo terminal crociere.

Qui il presidente dell'AdSP siculo occidentale ha già messo in carriera l'avvenuto completamento del nuovo terminal per i fast ferry che vanno alle isole Egadi, “un patrimonio da 2 milioni di passeggeri che meritano dignità, da trattare adeguatamente”.

Anche al porto satellite di Termini Imerese - 'granaio di Sicilia' - sarà fondamentale fare un dragaggio a -10 metri coi fondi PON nonché completare il molo sopraflutto e di sottoflutto, mentre il Molo Trapezoidale vedrà la banchina Veniero destinata alle crociere di nicchia ed ai ro-ro.

Il cruccio di Monti è però quanto resta a spasso: "la FIAT ha abbandonato un capannone da 160mila mq dove si può fare logistica, stiamo parlando con industrie, anche se non ricade nella nostra giurisdizione; ideale sarebbe destinarlo a nuova produzione anche per far rinascere l'occupazione".

A Porto Empedocle "la prima mossa è demolire la banchina Sciangula e quindi realizzare il nuovo terminal passeggeri sulla banchina nord; anche qui indispensabile sarà dragare a fondo. E poi vogliamo un terminal multipurpose al Molo Crispi e un deposito costiero LNG".

In tutto, il cassetto dei sogni siciliani contiene 45 cantieri da aprire o aperti per la fantastica cifra di 645 milioni di euro nell'intero poker portuale, di cui il 60% circa (387 milioni) a Palermo.

Le esose pretese di Monti sono accampate su dati di crescita vertiginosa, seppure tutti da verificare.

In particolare, le entrate dell'AdSP si sarebbero moltiplicate di circa 6 volte dal 2017 (25 milioni di euro) al 2019 (153 milioni), ma non è chiaro se il dato di due anni fa fosse riferito solo al porto capoluogo. E, in ogni caso, quali cespiti siano registrati alla voce 'entrate': forse anche finanziamenti ricevuti in dote?

A prescindere da tali osservazioni, quali che siano i numeri commensurabili, il passo è senz'altro da marcia sostenuta. "Qualcosina l'abbiamo fatta negli ultimi anni, e mi compiaccio dell'ideale rapporto instaurato col primo cittadino: è costante, se non proprio quotidiano, il confronto con Orlando. Il problema è a Roma; purtroppo ci vogliono 5 anni in media in Italia per varare qualunque opera, e per i dragaggi occorrono 3 anni solo di analisi. Noi accorciamo i tempi, perché ci assumiamo certe responsabilità, ma tutte le sere prima di andare a dormire preghiamo che nessuno faccia ostacolo o ricorso.

La burocrazia rappresenta un muro invalicabile, anche se a Palermo proviamo a sconfiggerla, riuscendoci. La questione sarebbe risolvibile: basterebbe scrivere per i porti un Ordinamento Speciale. La classe politica non si deve prendere il consenso mandando in galera tutti, ma avviando manovre accorte per una semplificazione reale; occorre scegliere le persone giuste nei posti giusti" si slancia Monti, quasi scendendo su un terreno di campagna elettorale, prima di virare a dritta su questioni globali.

"Sul tema dell'infrazione italiana dei porti alle norme UE, vogliamo ricordare che le ferrovie tedesche, così come quella cantieristica, hanno usufruito degli aiuti di stato?

E poi basta, per favore, continuare a porre l'equivalenza tra il porto di Rotterdam e la miriade di porti italiani, spesso raccontata dai politici; è un paragone che non regge perché abbiamo un sistema diffuso sul territorio.

Il nostro processo di infrastrutturazione è governato dal centro dallo Stato da 25 anni.

L'errore madornale dunque è dimenticare che l'industria principale del Paese, che vale il 3% del PIL non deve essere inserita nella pubblica amministrazione (*come da elenco Istat, nda*).

È prevalso un indirizzo burocratico su quello politico da parte di quei funzionari che non hanno idea del senso strategico delle iniziative ma che purtroppo applicano le norme pedissequamente. La discussione misera sulla natura giuridica del Paese è l'ennesima battaglia di retroguardia perduta; non dobbiamo fare notizia con gli stanziamenti decisi, ma con gli investimenti completati in opere".

Dulcis in fundo, arriva il tanto atteso momento della firma sull'atto di aggiudicazione definitiva dell'attività crocieristica dei 4 scali a due dei più grandi armatori mondiali. La concessione siglata da Monti, Vago e Maltese

riguarda 30 anni e prevede la gestione delle banchine in joint-venture 50:50 dietro all'impegno di portare in 5 anni un traffico di 1,5 milioni di passeggeri, a triplicare quello attuale, a fronte di investimenti tra 'hardware' e 'software' di 30 milioni di euro.

“Ma nel 2021 mi aspetto di portare a Palermo anche Royal Caribbean” conclude l'insaziabile Monti. Di fatto, l'unica nota forse stonata di una giornata trionfale è proprio quello della compagnia di crociere USA, la seconda al mondo dopo il Gruppo Carnival; Royal Caribbean - assente a sorpresa al convegno il vicepresidente Adam Goldstein - che dunque si è sfilata dall'intesa iniziale che pareva avere sottoscritto.

In extremis giunge una (mezza) bomba, la ciliegina su una torta già molto appetitosa.

“Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del Gruppo cantieristico italiano sarà realizzata qui, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'AdSP sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri” annuncia radioso Pasqualino Monti a conclusione del convegno.

Angelo Scorza

Marebonus: è polemica tra armatori e autotrasporto

Per AssArmatori l'incentivo non basta più (a causa dei costi di IMO2020), mentre Trasportounito accusa le compagnie di applicare aumenti dei noli ingiustificati (soprattutto alla luce del sostegno pubblico). Intanto in Liguria i TIR preparano un 'congestion surcharge'



In attesa di capire se lo strumento sarà effettivamente rifinanziato anche per gli anni a venire (a 'parlare' sarà la versione definitiva della legge di bilancio che dovrebbe essere approvata a breve), monta la polemica sul Marebonus, incentivo introdotto con una legge del 2016 che dovrebbe favorire lo shift modale dalla strada al mare, finanziando gli armatori che operano servizi di autostrade del mare (AdM).

Secondo AssArmatori, infatti, alla luce dei maggiori oneri che ricadono sulla categoria a causa delle misure necessarie per rispettare i nuovi limiti alle emissioni di zolfo in vigore dal prossimo 1° gennaio, il Governo dovrebbe fare di più per sostenere la categoria, mentre invece secondo Trasportounito le compagnie marittime sarebbero colpevoli di applicare un ingiustificato aumento dei noli per i carichi rotabili, nonostante gli incentivi pubblici incamerati proprio tramite il Marebonus.

Secondo l'associazione di armatori guidata da Stefano Messina, "il Marebonus non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare per adeguare le navi alla nuova normativa IMO", che comporteranno "un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%".

Questi maggiori costi dovranno essere assorbiti dal prezzo del servizio, e quindi ribaltati sull'intera filiera fino al consumatore finale, ma AssArmatori si dice consapevole che "le imprese di trasporto, talvolta costrette a operare sul

confine sottile dell'equilibrio di bilancio" dovranno affrontare una "resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare".

Situazione che per l'associazione rischia di compromettere "una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare", motivo per cui AssArmatori ritiene indispensabile che il Governo, e il MIT in particolare, si facciano carico del problema "con misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di non incidere sulla competitività delle aziende dell'autotrasporto che opereranno per l'opzione mare, con gli oneri che ne conseguono".

In sostanza, il ragionamento è: gli armatori devono sopportare maggiori costi per IMO2020, che verranno ribaltati sui clienti, ovvero gli autotrasportatori. Questi ultimi, però, avranno difficoltà a ribaltare a loro volta l'extra costo sull'anello più a valle della catena, e quindi per evitare che l'opzione marittima perda di competitività e venga abbandonata, è lo Stato che deve farsi carico di almeno una parte di questo maggior costo, integrando gli incentivi erogati col Marebonus, non più sufficienti a garantire l'attrattività delle Autostrade del Mare.

Di ben altro avviso è però Trasportounito, associazione di autotrasportatori che in una nota denuncia i rincari che gli armatori del settore ferry e ro-ro hanno già annunciato sulle rotte da e per Sardegna e Sicilia e che entreranno in vigore dal prossimo gennaio.

"A parte da gennaio, l'intero sistema di incentivazione – scrive Trasportounito, criticando più o meno esplicitamente la traslazione del beneficio pubblico dall'autotrasportatore (com'era con l'Ecobonus) all'armatore (come avviene con il Marebonus) – è destinato a implodere su un'equazione che non torna. Lo Stato si trova infatti a pagare gli armatori per inquinare di meno e gli armatori, intestatari dei contributi del Marebonus, nel momento di porre in essere misure per ridurre l'inquinamento e investire, fanno bis (contributi e aumento record dei noli) facendo pagare il conto all'autotrasporto".

L'aumento delle tariffe che a breve verrà applicato dagli armatori in conseguenza di IMO2020 si andrà peraltro a sommare ai maggiori oneri che già in queste settimane le società di autotrasporto sono costrette a sostenere nel Nord Italia, dove la chiusura di alcune arterie autostradali sta seriamente ostacolando il flusso di merci su gomma in entrata e in uscita dei porti della Liguria.

Motivo per cui Trasportounito ha già reso noto alle controparti, "ovvero alle imprese che movimentano la loro merce attraverso i porti liguri" che applicherà un "congestion surcharge" sui trasporti da e per i porti liguri, per "consentire alle imprese di autotrasporto di assorbire e coprire, almeno in parte, gli extra costi diventati generati dai colli di bottiglia che si sono creati in questi mesi sul sistema stradale e autostradale, "e che sono diventati ormai insopportabili".

Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, precisa a *Ship2Shore* che "mediamente i ritardi sono stimabili in 2 ore addizionali per ogni tratta. Almeno un'ora verrà addebitata alla committenza, con un 'surcharge' stimato in 40 euro".

F.B.

Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo

DI [REDAZIONE](#) · 20 DICEMBRE 2019



Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del gruppo cantieristico italiano, sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno "Noi, il Mediterraneo" che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani .

L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Per Mario Mattioli, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Il commento

Autostrade del mare: allarme

di Stefano Messina *

È urgente che il Governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le Autostrade del Mare. Il Marebonus, ovvero l'incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti dall'adeguamento delle navi alla normativa Imo (International Maritime Organization) che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in

“
*Il governo si
faccia carico
del problema
attraverso
misure ad
hoc che
consentano e
di affrontare
i maggiori
costi*
”

alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. Soluzioni che comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%. I nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se Assarmatori non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare. Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud. Assarmatori ritiene indispensabile che il Governo e in particolar modo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori

costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di non incidere sulla competitività delle aziende dell'autotrasporto che opteranno per l'opzione mare – oggi ancora più green – con gli oneri che ne conseguiranno. Serve una più generale condivisione degli oneri certamente attraverso una trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall'incentivo Marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi.

**presidente Assarmatori*

Sicilia Occidentale, sbloccati 45 cantieri per 645 milioni di euro

di Redazione

Fincantieri costruirà navi da crociera anche a Palermo



Arriva dal porto di Palermo il più clamoroso esempio positivo di lotta e di vittoria sulla burocrazia. In poco più di un anno l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale presieduta da Pasqualino Monti ha sbloccato 45 cantieri per la costruzione di nuove opere, avviando a conclusione lavori bloccati in taluni casi da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo.

Questo ha consentito oggi di porre concretamente le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti basi operative del mercato delle crociere. Il primo passo è stato compiuto con la firma dell'accordo con due fra i più importanti colossi crocieristici del mondo, Costa Crociere (del Gruppo americano Carnival) e MSC Crociere (del Gruppo ginevrino che fa capo all'armatore Gianluigi Aponte) che gestiranno congiuntamente, in regime di concessione, il nuovo impianto portuale.

E proprio sulle potenzialità e sulle ricadute che il mercato crocieristico, specie grazie alle supernavi di ultima generazione, garantisce al territorio, si è articolato questa mattina il convegno, "Noi, il Mediterraneo", che l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale ha organizzato richiamando a Palermo alcuni fra i più importanti protagonisti dello shipping internazionale.

"Per noi – ha sottolineato Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale –

quella odierna è una data doppiamente importante. Da un lato, siamo in grado oggi di affermare di aver risvegliato il porto di Palermo e insieme quelli di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle che, usciti dal letargo, sono stati capaci di tranciare le catene della burocrazia e riconquistare il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano. Dall'altro, abbiamo riportato questa straordinaria e unica area al centro del Mediterraneo e degli interessi dei grandi gruppi del mercato delle crociere". Conquista riflessa anche dall'ipotesi che sta diventando realtà di fare del polo cantieristico di Fincantieri un centro non solo di riparazione e allungamento delle imbarcazioni, ma anche di costruzione delle grandi navi passeggeri di cui Fincantieri è leader mondiale".

Complessivamente il progetto in atto nei porti della Sicilia occidentale ha già fatto impennare le entrate del sistema da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Notevole anche l'urto occupazionale riflesso da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione.

Il presidente Monti ha puntato con forza il dito contro i danni da burocrazia derivati dall'equiparazione dei porti a componenti della pubblica amministrazione, che ha accentuato il difetto sistemico per cui si punta a contenere il debito piuttosto che a porre in atto le misure che consentano al Pil di svilupparsi.

"L'esperienza di Palermo – ha detto Monti – sta dimostrando che "si può fare" anche se ciò comporta per chi gestisce la cosa pubblica, e in particolare i porti, l'assunzione di rischi personali". Nel ricordare i tempi biblici per l'inizio dei lavori di un'opera marittima sopra soglia, nonché la follia della normativa sui dragaggi, Monti ha rilanciato l'idea di un ordinamento speciale che consenta ai porti di rispondere nei tempi che il mercato richiede alle istanze dei grandi operatori, generando ricchezza per il territorio.

Rispondendo indirettamente anche alla provocazione positiva lanciata dal Sindaco Leoluca Orlando, che aveva affermato come "Palermo per come si sta proponendo sul mercato possa svolgere il ruolo di Bruxelles del Mediterraneo, il presidente dell'AdSP ha lanciato un doppio segnale: "Non arrendersi al muro invalicabile eretto dalla burocrazia e non aver paura". Come sta accadendo a Palermo, pronta a "realizzare l'impossibile".

FINCANTIERI COSTRUIRA' NAVI DA CROCIERA ANCHE A PALERMO

Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del Gruppo cantieristico italiano sarà realizzata a Palermo, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'Autorità Portuale sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri. È quanto annunciato da Pasqualino Monti a conclusione del convegno "Noi, il Mediterraneo" che si era già caratterizzato di grande concretezza con la firma dell'atto di affidamento a Msc Crociere e Costa Crociere della gestione del traffico passeggeri nei porti del sistema della Sicilia Occidentale.

Non una formalità, ma una svolta convinta e consapevole, resa possibile, come ribadito sia da Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere e da Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere, pronti a concentrare sui porti siciliani.

L'evento di oggi ha evidenziato con forza una sorta di unicità di Palermo: unicità che secondo Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, è rappresentata da un presidente in grado di infrangere non a parole ma con fatti concreti, una burocrazia e quindi una paura

diffusa di subire, anche a livello personale, le conseguenze di qualsiasi scelta, l'immobilismo che paralizza la quasi totalità dei porti.

Anche per Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, il caso Palermo rappresenta un'eccezione e un caso da seguire e la prova che una forte volontà può ottenere i risultati che sembrano impossibili.

Per Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, il deficit della bolletta logistica, dimostra che l'Italia ha e deve cambiare, magari da subito dando vita almeno a un sottosegretario con delega totale agli "affari di mare" oggi dispersi fra nove ministeri diversi.

Assarmatori: "Adeguare subito il livello degli incentivi Marebonus"
di Redazione

Messina: "A rischio le Autostrade del Mare"



È urgente che il Governo si faccia carico di un problema reale che minaccia di distruggere una delle più innovative operazioni mai condotte dallo shipping: le Autostrade del Mare. Ad affermarlo è una nota di ASSARMATORI, nella quale si sottolinea come il Marebonus, ovvero l'incentivo riconosciuto alle imprese di trasporto per sostenere lo sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso il trasferimento crescente (come accaduto) di camion dalla terra al mare, non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare; entrambi derivanti dall'adeguamento delle navi alla normativa IMO (International Maritime Organization) che entrerà in vigore fra due settimane imponendo l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% o in alternativa l'uso di scrubbers o il ricorso al gas Gnl. Soluzioni che comporteranno un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%.

I nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se ASSARMATORI non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare.

Secondo Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, che ha parlato a margine del convegno "Noi, il Mediterraneo" organizzato a Palermo dall'Autorità di Sistema Portuale, "Si profila il rischio di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud".

ASSARMATORI, che da sempre è sulla linea del fronte nel campo delle tecnologie ambientali e dell'adozione di tutte le misure atte a garantire la massima eco-compatibilità del trasporto, ritiene indispensabile che il Governo e in particolar modo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si facciano carico del problema attraverso

misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di non incidere sulla competitività delle aziende dell'autotrasporto che opteranno per l'opzione mare - oggi ancora più green - con gli oneri che ne conseguiranno.

Serve una più generale condivisione degli oneri certamente attraverso una trasmissione degli stessi al consumatore finale, ma anche attraverso un potenziamento degli incentivi all'impiego della mobilità marittima che permetta alle imprese di trasporto di equilibrare i nuovi aumenti, ribadendo in questo modo gli obiettivi previsti dall'incentivo Marebonus e che ora rischierebbero di essere compromessi.