

STEFANO MESSINA Il Presidente di Assarmatori lancia il suo progetto: «Partire dai temi per riavvicinarci a Confitarma»

«Bandiera europea e tutele ai marittimi Così riapriamo il dialogo tra armatori»

STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
ASSARMATORI

«Nel Continente
va superata
la situazione attuale,
con tanti Paesi
in concorrenza tra loro,
anche fiscale»

L'INTERVISTA

Simone Gallotti / GENOVA

Qualcosa si muove nel mondo dello shipping: la prima mossa l'ha fatta, qualche giorno fa, Emanuele Grimaldi, rivolgendosi direttamente a Gianluigi Aponte, fondatore e proprietario di MSG, per dirgli che «la divisione tra armatori non ha più senso», il che fa pensare ad una possibile riunificazione dopo la scissione di Confitarma di poco più di due anni fa. A rispondergli è il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che però non vuole parlare di assetti e sigle, ma dei «temi veri, quelli dirimenti: cominciamo da lì. Dai marittimi, dalla bandiera europea. Troviamo una strada comune su quegli argomenti, poi vediamo. Vorrei iniziare a parlare delle proposte, non delle strutture associative».

Grimaldi vorrebbe la pace tra le associazioni. Ha scritto anche ad Aponte...

«Grimaldi dice che l'esistenza di questa sorta di bipolarismo comporterebbe una perdita di efficienza delle azioni associative proprio a causa della divisione. Non credo sia

così: Assarmatori è nata all'interno di Confrasperto come braccio operativo nell'economia marittima, proprio per contribuire e fare crescere una pluralità di interessi, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del sistema e consentire alle imprese, europee e non, di investire in Italia nell'ambito dell'armamento e nella filiera logistica. Tra gli obiettivi fondamentali, c'è proprio quello della crescita della modalità del trasporto marittimo - indipendentemente dallo Stato di bandiera - posto che noi abbiamo numerose imprese associate che battono bandiera italiana, che quindi sostengono la sua competitività e il suo utilizzo».

La bandiera è ancora un tema divisivo?

«Dunque, al centro dell'azione, Assarmatori pone il lavoro marittimo: per questo seguiamo con attenzione il procedimento di approvazione del regime di aiuto al settore marittimo da parte della Commissione europea. Un regime che deve portare all'allargamento del contributo di sostegno per l'imbarco dei marittimi (oggi previsto solo per le navi con bandiera italiana) a tutte le navi che battono una bandiera europea. Questo, oltre che un obbligo imposto dalla legge comunitarie, è un provvedimento che avrebbe anche un significato sostanziale ed etico: perché consentirebbe l'imbarco di migliaia di italiani, con un incremento significativo dell'occupazione marittima. Aggiungo che al riguardo, sarebbe piuttosto opportuno riprendere il progetto della bandiera europea, per creare un li-

vello di azione comune all'interno dell'Ue. Superando una situazione parcellizzata come quella di adesso, dove ci sono tante realtà, spesso in concorrenza - anche fiscale - tra di loro».

Quindi chiude alla proposta di Confitarma?

«Vede, in tutti i Paesi democratici non c'è un partito unico e un unico pensiero: per cui, prima di porci il problema delle strutture associative, dobbiamo allineare le nostre proposte sui temi più importanti. Una convergenza che peraltro abbiamo già chiesto a gran voce sulla salvaguardia della gente di mare, incontrando purtroppo delle forti chiusure. Ripartiamo da qui, cominciando ad allinearci sugli argomenti prioritari e di interesse comune».

Che sarebbero?

«Uno di questi è senz'altro il ruolo dello shipping nella società e nell'industria italiana. Se il contesto portuale, fiscale e normativo non asseconda i servizi marittimi ne soffre il Paese. Un esempio: il marebonus è l'incentivo alle imprese del trasporto su gomma che dovrebbe spingerle a utilizzare la nave rispetto alla strada. Se si guarda alla geografia, l'Italia è l'unico Paese Ue che per la sua conformazione territoriale consente un vero e articolato servizio marittimo alternativo alla strada. Peccato però che nonostante vi sia addirittura un incentivo per usare i nostri servizi, il regime di sostegno alle imprese marittime sia considerato ambientalmente dannoso e lo si voglia ridurre gradualmente. L'altro esempio, quello del limite della bandiera, è ancora più evidente». —

STEFANO MESSINA Il Presidente di Assarmatori lancia il suo progetto: «Partire dai temi per riavvicinarci a Confitarma»

«Bandiera europea e tutele ai marittimi Così riapriamo il dialogo tra armatori»

L'INTERVISTA

Simone Gallotti / GENOVA

Qualcosa si muove nel mondo dello shipping: la prima mossa l'ha fatta, qualche giorno fa, Emanuele Grimaldi, rivolgendosi direttamente a Gianluigi Aponte, fondatore e proprietario di Msc, per dirgli che «la divisione tra armatori non ha più senso», il che fa pensare ad una possibile riunificazione dopo la scissione di Confitarma di poco più di due anni fa. A rispondergli è il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che però non vuole parlare di assetti e sigle, ma dei «temi veri, quelli dirimenti: cominciamo da lì. Dai marittimi, dalla bandiera europea. Troviamo una strada comune su quegli argomenti, poi vediamo. Vorrei iniziare a parlare delle proposte, non delle strutture associative».

Grimaldi vorrebbe la pace tra le associazioni. Ha scritto anche ad Aponte...

«Grimaldi dice che l'esistenza di questa sorta di bipolarismo comporterebbe una perdita di efficienza delle azioni associative proprio a causa della divisione. Non credo sia così: Assarmatori è nata all'interno di Confrasperto come braccio operativo nell'economia marittima, proprio per contribuire e fare crescere una pluralità di interessi, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del sistema e consentire alle imprese, europee e non, di investire in Italia nell'ambito dell'armamento e nella filiera logistica. Tra gli obiettivi fondamentali, c'è proprio quello della crescita della modalità del trasporto marittimo - indipendentemen-



Un traghetto della Grandi Navi Veloci, compagnia di navigazione del gruppo Msc

te dallo Stato di bandiera - posto che noi abbiamo numerose imprese associate che battono bandiera italiana, che quindi ne sostengono la sua competitività e il suo utilizzo».

La bandiera è ancora un tema divisivo?

«Dunque, al centro dell'azione, Assarmatori pone il lavoro marittimo: per questo seguiamo con attenzione il procedimento di approvazione del regime di aiuto al settore marittimo da parte della Commissione europea. Un regime che deve portare all'allargamento del contributo di sostegno per l'imbarco dei marittimi (oggi previsto solo per le navi con bandiera italiana) a tutte le navi che battono una bandiera

europea. Questo, oltre che un obbligo imposto dalla legge comunitaria, è un provvedimento che avrebbe anche un significato sostanziale ed etico: perché consentirebbe l'imbarco di migliaia di italiani, con un incremento significativo dell'occupazione marittima. Aggiungo che al riguardo, sarebbe piuttosto opportuno riprendere il progetto della bandiera europea, per creare un livello di azione comune all'interno dell'Ue. Superando una situazione parcellizzata come quella di adesso, dove ci sono tante realtà, spesso in concorrenza - anche fiscale - tra di loro».

Quindi chiude alla proposta di Confitarma?

«Vede, in tutti i Paesi democratici non c'è un partito unico e un unico pensiero: per cui, prima di porci il problema delle strutture associative, dobbiamo allineare le nostre proposte sui temi più importanti. Una convergenza che peraltro abbiamo già chiesto a gran voce sulla salvaguardia della gente di mare, incontrando purtroppo delle forti chiusure. Ripartiamo da qui, cominciando ad allinearci sugli argomenti prioritari e di interesse comune».

Che sarebbero?

«Uno di questi è senz'altro il ruolo dello shipping nella società e nell'industria italiana. Se il contesto portuale, fiscale e normativo non asseconda i



STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
ASSARMATORI

«Nel Continente
va superata
la situazione attuale,
con tanti Paesi
in concorrenza tra loro,
anche fiscale»

servizi marittimi ne soffre il Paese. Un esempio: il marebo- no è l'incentivo alle imprese del trasporto su gomma che dovrebbe spingerle a utilizzare la nave rispetto alla strada. Se si guarda alla geografia, l'Italia è l'unico Paese Ue che per la sua conformazione territoriale consente un vero e articolato servizio marittimo alternativo alla strada. Peccato però che nonostante vi sia addirittura un incentivo per usare i nostri servizi, il regime di sostegno alle imprese marittime sia considerato ambientalmente dannoso e lo si voglia ridurre gradualmente. L'altro esempio, quello del limite della bandiera, è ancora più evidente».

IN BREVE

Riconfermato Maccarone
Fitd, lo scorso anno
impegnati 640 milioni

Il Fondo interbancario di tutela dei depositi (Fitd) archivia un 2019 nel quale ha impegnato 640,9 milioni per le crisi Carige, Popolare Bari e per la garanzia a favore di Banca del Fucino: «Abbiamo riattivato - commenta al termine dell'assemblea di bilancio Salvatore Maccarone, riconfermato presidente per un triennio - le capacità del Fondo che erano state sopite dalla decisione della Commissione Ue, e abbiamo la soddisfazione di avere concluso l'intervento su Carige». Proprio in relazione al salvataggio della banca genovese, dalla relazione al bilancio emerge che Malacalza Investimenti, Vittorio Malacalza e altri 42 azionisti Carige hanno presentato tre citazioni nei confronti del Fitd per un totale complessivo di 498 milioni. Il Fondo «ritiene che allo stato non risultino elementi da indurre a ritenere probabile una passività» a seguito delle cause avviate.

Assicurazioni

**Riassetto Itas Mutua
dipendenti in sciopero**

Sciopero per l'intera giornata, martedì prossimo, per i lavoratori della sede genovese della compagnia assicurativa Itas Mutua, e presidio di due ore (se non verrà promulgata l'ordinanza sul coronavirus) dalle 11.00 sotto la sede del Comune di Genova contro la decisione dell'azienda di ridimensionare il sito produttivo e trasferire i dipendenti. Il presidio si terrà in concomitanza dell'incontro delle rappresentanze sindacali alla conferenza dei capigruppo del Comune di Genova. Nel piano industriale 2020-2022 la società prevede infatti una riorganizzazione aziendale, con trasferimenti da Genova verso Milano e Trento, quartier generale della compagnia. Lo comunicano i sindacati First-Cisl Fisac-Cgil Fna Snfia Uilca-Uil di Genova.

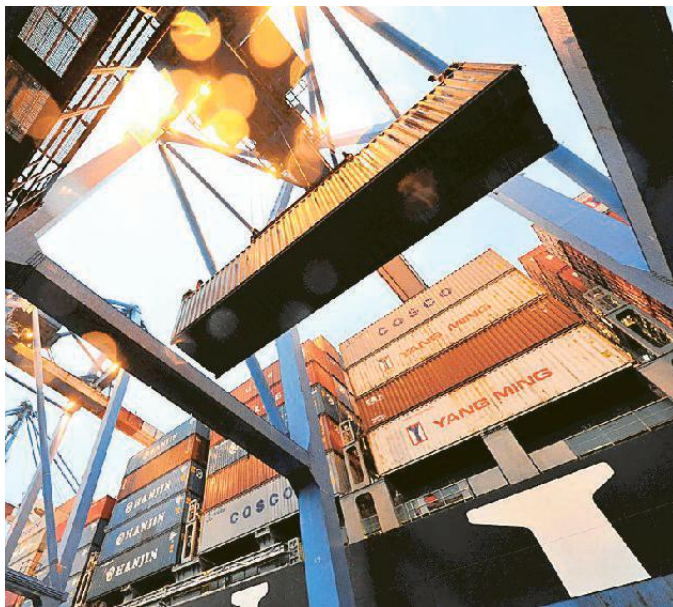
I SINDACATI SULLA FUSIONE TRA I DUE MAGGIORI TERMINAL GENOVESI

«Bene Psa-Sech sull'occupazione, ma no a trasferimenti di lavoratori»

GENOVA

I sindacati tornano in campo sulla fusione Psa-Sech. Ieri l'intervista doppia rilasciata al *Secolo XIX* ha toccato anche i temi occupazionali. Gilberto Danesi, numero uno di Psa e Giulio Schenone, manager del Sech, hanno detto che la fusione avverrà a costo zero per i portuali e l'azienda ieri ha ribadito: «Non ci saranno esuberanti, manteniamo i livelli salariali e ogni altra ipotesi è falsa». Il tema della gestione del personale dopo il matrimonio tra le due società è centrale. I sindacati apprezzano le dichiarazioni dei due terminal, ma avvertono sull'eventuale ipotesi di trasferimento dei portuali da un terminal all'altro. «Negli in-

contri con l'Authority e la società che abbiamo avuto nei giorni scorsi - spiegano Enrico Ascheri e Enrico Poggi, i due responsabili dei porti della Cgil - ci è stato ribadito che si tratta di un'operazione finanziaria dei gruppi che detengono le quote dei terminal. Rimarrebbero quindi separati, escludendo problemi occupazionali. Siamo vigili e monitoreremo. Le regole attuali sono chiare: non ci deve essere il passaggio dei portuali da un terminal all'altro con l'avvalimento. E questo è stato escluso. Ovvio che vale per tutti, anche per gli altri terminalisti, non solo per Psa e Sech. Non facciamo favoritismi». «Quando abbiamo incontrato la società e l'Authority, ci era stato chiarito che la fu-



Operazioni di banchina al terminal Sech

sione sarebbe avvenuta attraverso uno scambio di quote in una società di diritto belga, ma le concessioni rimarrebbero separate: quindi il travaso di portuali è un'operazione che non si può fare». Spiegano Roberto Gulli e Duilio Salvo della Uil. E' un'ipotesi che esclude anche Davide Traverso: «Non è mai stata sul tavolo e nessuno ce ne ha mai parlato, anche quando eravamo con le Rsu del terminal» ma l'avvertimento di tutti è che nel caso si verificasse il trasferimento di lavoratori da Sampierdarena a Pra'-Voltri «saremo anche pronti allo sciopero». La Culmv invece ha una posizione attendista sulla fusione Psa-Sech: «Siamo ultras del lavoro portuale: stiamo sugli spalti, aspettiamo che finisca la partita e tifiamo per avere più traffici e quindi più giornate» dice il console Antonio Benvenuti. Intanto Palazzo San Giorgio rischia l'assedio. La decisione di chiedere all'Avvocatura di Stato un parere sul dossier Psa-Sech e Msc-Messina, anche se il quesito sarà più generale, ha infastidito tutti.

Schenone e Danesi sono già in pressing sull'Authority: «Faccia in fretta, aspettiamo da cinque mesi». Signorini ha preso qualche giorno per riflettere sulle osservazioni del concessionario. Intanto spunta un precedente. Due anni e mezzo fa il presidente aveva chiesto sempre all'avvocatura di Stato un parere sull'operazione di acquisizione del terminal Rinfuse da parte di Spinelli. Vicenda diversa in cui comunque all'imprenditore fu concesso di comprare il terminal, ma nella parte più generale relativa al divieto di doppia concessione, l'Avvocatura aveva detto che l'Authority è in grado di decidere «caso per caso» se esistono i presupposti «di abuso di posizione dominante» sempre in base alla legge portuale: significa che il mercato rilevante sono i porti di Genova e Savona? Roma ha quindi già chiarito che tocca all'Authority esprimersi «con la necessità che i porti siano aperti a sempre più imprese». A distanza di due anni, pochi scommettono su una risposta diversa. —

SI. GAL.

«Bandiera europea e tutele ai marittimi: così riapriamo il dialogo tra armatori»

Genova - Qualcosa si muove nel mondo dello shipping: la prima mossa l'ha fatta, qualche giorno fa, Emanuele Grimaldi, rivolgendosi direttamente a Gianluigi Aponte, fondatore e proprietario di Msc, per dirgli che “la divisione tra armatori non ha più senso”. A rispondergli è il presidente di Assarmatori, Stefano Messina,

di Simone Gallotti

29/02/2020

Genova - Qualcosa si muove nel mondo dello shipping: la prima mossa l'ha fatta, qualche giorno fa, [Emanuele Grimaldi, rivolgendosi direttamente a Gianluigi Aponte](#), fondatore e proprietario di Msc, per dirgli che “la divisione tra armatori non ha più senso”, il che fa pensare ad una possibile riunificazione dopo la scissione di Confitarma di poco più di due anni fa. A rispondergli è il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che però non vuole parlare di assetti e sigle, ma dei «temi veri, quelli dirimenti: cominciamo da lì. Dai marittimi, dalla bandiera europea. Troviamo una strada comune su quegli argomenti, poi vediamo. Vorrei iniziare a parlare delle proposte, non delle strutture associative».

Grimaldi vorrebbe la pace tra le associazioni. Ha scritto anche ad Aponte...

«Grimaldi dice che l'esistenza di questa sorta di bipolarismo comporterebbe una perdita di efficienza delle azioni associative proprio a causa della divisione. Non credo sia così: Assarmatori è nata all'interno di Confrasperto come braccio operativo nell'economia marittima, proprio per contribuire e fare crescere una pluralità di interessi, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del sistema e consentire alle imprese, europee e non, di investire in Italia nell'ambito dell'armamento e nella filiera logistica. Tra gli obiettivi fondamentali, c'è proprio quello della crescita della modalità del trasporto marittimo - indipendentemente dallo Stato di bandiera - posto che noi abbiamo numerose imprese associate che battono bandiera italiana, che quindi ne sostengono la sua competitività e il suo utilizzo».

La bandiera è ancora un tema divisivo?

«Dunque, al centro dell'azione, Assarmatori pone il lavoro marittimo: per questo seguiamo con attenzione il procedimento di approvazione del regime di aiuto al settore marittimo da parte della Commissione europea. Un regime che deve portare all'allargamento del contributo di sostegno per l'imbarco dei marittimi (oggi previsto solo per le navi con bandiera italiana) a tutte le navi che battono una bandiera europea. Questo, oltre che un obbligo imposto dalla leggi comunitarie, è un provvedimento che

avrebbe anche un significato sostanziale ed etico: perché consentirebbe l'imbarco di migliaia di italiani, con un incremento significativo dell'occupazione marittima. Aggiungo che al riguardo, sarebbe piuttosto opportuno riprendere il progetto della bandiera europea, per creare un livello di azione comune all'interno dell'Ue. Superando una situazione parcellizzata come quella di adesso, dove ci sono tante realtà, spesso in concorrenza - anche fiscale - tra di loro».

Quindi chiude alla proposta di Confitarma?

«Vede, in tutti i Paesi democratici non c'è un partito unico e un unico pensiero: per cui, prima di porci il problema delle strutture associative, dobbiamo allineare le nostre proposte sui temi più importanti. Una convergenza che peraltro abbiamo già chiesto a gran voce sulla salvaguardia della gente di mare, incontrando purtroppo delle forti chiusure. Ripartiamo da qui, cominciando ad allinearci sugli argomenti prioritari e di interesse comune».

Che sarebbero?

«Uno di questi è senz'altro il ruolo dello shipping nella società e nell'industria italiana. Se il contesto portuale, fiscale e normativo non asseconda i servizi marittimi ne soffre il Paese. Un esempio: il marebonus è l'incentivo alle imprese del trasporto su gomma che dovrebbe spingerle a utilizzare la nave rispetto alla strada. Se si guarda alla geografia, l'Italia è l'unico Paese Ue che per la sua conformazione territoriale consente un vero e articolato servizio marittimo alternativo alla strada. Peccato però che nonostante vi sia addirittura un incentivo per usare i nostri servizi, il regime di sostegno alle imprese marittime sia considerato ambientalmente dannoso e lo si voglia ridurre gradualmente. L'altro esempio, quello del limite della bandiera, è ancora più evidente».