

## Rassegna stampa Assarmatori del 10-11/10/2020

### *Indice delle testate*

La Gazzetta Marittima.....	2
La Gazzetta Marittima (2).....	4
Il Tirreno.....	6
Shipping Italy.....	7
Il Secolo XIX.....	9
The MediTelegraph.....	10
Messaggero Marittimo.....	12

# Armatori: l'emergenza e le opzioni

10 Ottobre 2020

[Condividi su Facebook](#)

[Tweet su Twitter](#)



Alberto Rossi

NAPOLI – Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori giudica in modo positivo il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica "con protocolli adeguati già da marzo. Il sistema ha funzionato". Dall'altro lato le Associazioni hanno portato avanti istanze coerenti, un cluster che qualcuno dice diviso e invece è solido, secondo Rossi. Il vero fallimento è quello sulla semplificazione. Le proposte non sono state per ora comprese dal governo. "Sono però ottimista per la dialettica con la politica, che a causa della pandemia è molto facilitata, la catena si è accorciata. Per la prima volta, a mia memoria, siamo stati considerati un'infrastruttura essenziale".

Mario Mattioli, presidente di Confitarma sostiene che la sburocratizzazione non è una partita persa. Tuttavia ci sono alcune situazioni che vanno cambiate. Per esempio c'è il rischio che la nuova apertura alla cosiddetta "bandiera Europea", rischi di far propendere tanti armatori per Paesi come Malta o Cipro: "Il fatto che la semplicità sia uguale a un escamotage è una nostra convinzione. La bandiera italiana ha delegato una serie di compiti che rappresentano un sovraccosto. 70-100 mila dollari all'anno fanno la differenza per una media bulk carrier. Perché l'ispezione Isps è fatta dal comando generale attraverso un proprio ufficiale? Mandare una persona in giro per il mondo provoca sovraccosti non necessari al mantenimento di una sana bandiera. Perché bisogna mandare un ispettore radio in Cina? Nonostante tutto questo governo ha incrementato questi ispettori radio di 30 unità al Mise". Per Mattioli o l'Italia diventa competitiva o la bandiera non andrà più in giro per il mondo.

“Siamo l’unico Paese del mondo – aggiunge – in cui presidente del Consiglio va a celebrare in una città come Genova il nuovo ponte, che è stato fatto in deroga a normativa nazionale, come una sorta di miracolo. Non mi sembra che sia stato fatto in modo truffaldino, ma con strumenti normativi trasparenti. Forse è stato un miracolo in Italia, ma è la normalità nel mondo. Pensiamo al fatto che ci sono provvedimenti di sanità marittima che risalgono a regi decreti. Non è possibile”. Le partite che Confitarma giocherà insieme ad Assarmatori? “Dobbiamo essere uniti. La Federazione del mare potrebbe rappresentare a un’unica voce il tema della blue economy. Purtroppo non lo facciamo perché non abbiamo idea del concetto associativo”.

# Messina (Assarmatori): resistere contro il Covid-19

10 Ottobre 2020

[Condividi su Facebook](#)

[Tweet su Twitter](#)



Stefano Messina

ROMA – “Inutile nascondersi dietro tentativi di minimizzare: gli effetti della pandemia sul trasporto marittimo sono stati devastanti specie nel settore passeggeri, generando al tempo stesso fortissime difficoltà anche nel comparto merci. Solo facendosi carico di questa realtà senza precedenti, si potrà cogliere la necessità di adottare misure eccezionali e di far fronte alla crisi con soluzioni del tutto innovative”.

Secondo Stefano Messina, presidente di Assarmatori, che ha partecipato alla tavola rotonda organizzata a Roma da Filt-Cgil nazionale in occasione dei 40 anni dalla fondazione, “l’impatto della pandemia si è tradotto in alcuni comparti, come quello delle crociere o delle navi traghetti in una brusca frenata e in un perdurante stato di incertezza. Ma gli uomini di mare – ha sottolineato Messina – sono abituati a lottare anche con le tempeste più terribili. E il Covid-19 dev’essere affrontato anche a livello istituzionale come una tempesta che richiede interventi e cambi di rotta repentini affinché vengano colte opportunità a favore dell’occupazione italiana nell’industria marittima”.

Il presidente di Assarmatori ha poi ricordato come la pandemia abbia per mesi impedito il normale avvicendamento degli equipaggi e come, oltre all’incremento delle richieste sul Fondo Solimare, il settore marittimo abbia dovuto far fronte a una

crescita esponenziale delle prestazioni assistenziali erogate dal Fondo Nazionale Marittimi; "elementi che non impediranno – ha concluso Messina – al trasporto marittimo di combattere, in stretta cooperazione con Governo, Istituzioni e Parti Sociali, una battaglia finalizzata a trovare nuove chiavi di lettura normative per il rilancio del comparto e al tempo stesso dell'occupazione, con al centro la persona in un percorso costruito insieme da imprese e lavoratori".

IL RILANCIO

# Così il sistema Italia nel dopo-Covid si rimette in moto con export e logistica

L'economista Carlo Cottarelli al convegno del Propeller col comandante delle Capitanerie e i vertici della portualità



LIVORNO

Gli euro-soldi hanno evitato che la crisi choc si avvistasse in una spirale finanziaria devastante, e questo ci dà l'osigeno nel momento più complicato dell'oggi. Ma, accanto alla fase difficile degli effetti della pandemia, c'è altrettanta difficoltà nel compiere le scelte: o il sistema Italia prende il coraggio per farle o se pensa di cullarsi sul debito rischiamo di ritrovarci più avanti a ruzzolare nell'abisso. Tradotto: serve un debito "virtuoso" altrimenti è solo un debito che basta, un accumulo di guai di cui pagheremo un prezzo doppio magari un po' più in là. Non c'è solo da scollinare i guai nel breve termine, perché quelli successivi potrebbero essere perfino più grandi se questa montagna di quattuni anziché trasformarsi in investimenti reali sarà la scusa per evitare di prendere di petto i problemi. Puntando su cosa? Snelimento della burocrazia così come dei tempi della giustizia, investimento sul capitale umano (dagli asili alla ricerca universitaria). Come dire: è l'ultima occasione».

E questo il filo rosso delle riflessioni di **Carlo Cottarelli**, l'economista cremonese che nel governo Letta era stato incaricato della "spending review" ma che ha anche una solida esperienza fra gli alti funzionari dell'équipe tecnica del Fondo monetario internazionale, senza contare l'incarico ricevuto dal presidente **Sergio Mattarella** per provare (inutilmente) a formare un governo tecnico di transi-

zione. Eraa Livorno al convegno del Propeller, il club degli operatori marittimo-portuali che ha al timone **Maria Gloria Giani Pollastrini**, che ha portato nella prestigiosa location dell'Accademia Navale un selezionato gruppo di esponenti della portualità: di fatto per un giorno Livorno è stata la capitale del mondo dell'economia del mare, visto che era annunciata – con **Nicola Capuzzo**, anima del sito specializzato Shipping Italy, a far da moderatore – la presenza di un nutrito lotto di numeri uno delle istituzioni portuali che governano le banchine in varie città-chiave come **Stefano Corsini** per Livorno, **Massimo Deliana** per Cagliari e la Sardegna, **Pino Mutilone** per Venezia, **Ugo Patroni Griffi** per Bari-Brindisi. Tutti e quattro ormai prossimi alla scadenza del (primo) mandato: con accenti differenti hanno messo in rilievo quanto sia complicato riuscire a muoversi nel contesto burocratico attuale con la velocità necessaria a far muovere "macchine" così complesse come i porti.

Al tempo stesso, parlando con i giornalisti a margine del convegno, ad esempio il presidente livornese Corsini ha segnalato che l'apparato della portualità ha avuto la capacità di reggere l'impatto del coronavirus senza trasformare le banchine in focolai di pandemia e, anzi, riuscire a far viaggiare la merce che non è mancata negli scaffali.

A ciò si aggiungono figure dirilievo nell'istoria ministeriale delle opere pubbliche

## LA CERIMONIA Accademia, inaugurata la sala Confitarma

In questa stessa giornata l'Accademia Navale ha ospitato l'inaugurazione della sala Confitarma nel Palazzo Bernotti alla presenza del contrammiraglio **Flavio Biaggi** e dell'ammiraglio di squadra **Enrico Credendino**, l'uno al vertice dell'istituzione militare e l'altro comandante delle Scuole della Marina Militare, oltre che di un gruppo di presidenti di Authority (Stefano Corsini, Massimo Deliana, Ugo Patroni Griffi) e Gloria Giani Pollastrini, presidente Propeller.

Nel proprio intervento il direttore generale di Confitarma **Luca Sisto** ha sottolineato che le navi svolgono un ruolo fondamentale per consentire al sistema portuale di essere il fulcro della resilienza del sistema produttivo. «Gli armatori hanno una prospettiva diversa: guardano il porto dal mare. Durante il lockdown le navi e i porti (l'ordine non è casuale) – ha affermato – non si sono mai fermati consentendo al Paese di superare un periodo difficilissimo. Sarà sempre così anche in futuro».



I protagonisti del convegno del Propeller in Accademia. In alto: l'intervento di Cottarelli (STEFANO FRIMARO)

come **Ercole Incalza**, delle organizzazioni di rappresentanza come **Luca Sisto** (direttore generale di Confitarma) e **Matteo Catani** (consigliere di Assarmatori) o come rappresentanti di realtà nel segno dell'innovazione come **Pietro Angelini** (Navigo) e **Fabrizio Veitosi** (Vl Club).

È da notare che non eraamo in un luogo qualsiasi: l'Accademia navale non è una banchina del porto ma è una istituzione che punta a formare gli ufficiali della Marina – insegnando ai giovani allievi – l'ha detto il comandante contrammiraglio **Flavio Biaggi** – a leggere la realtà e anticipare i cambiamenti. E questa è stata una «riflessione attenta e sfaccettata sul tema della marittinità»: una questione al centro poi delle conclusioni affidate all'am-

miraglio ispettore **Giovanni Pettorino**, numero uno delle Capitanerie, che ha invitato la politica a darsi un centro decisionale per le politiche del mare.

Fin qui i riflettori di Cottarelli hanno guardato al quadro macroeconomico generale. E la logistica, la portualità, la blue economy? L'economista lombardo mette l'accento sul fatto che l'Italia si salva con l'export e l'export vala se c'è una logistica efficiente supportata da una rete infrastrutturale ammodernata (ma su questo i segnali fanno ben sperare che la cosa sapevolezza c'è).

È un tasto sul quale interverrà poi un "signore delle infrastrutture" come Incalza che ha spiegato che la sua attenzione è rivolta soprattutto al tema della marittinità: una questione al centro poi delle conclusioni affidate all'am-

miraglio ispettore Giovanni Pettorino, numero uno delle Capitanerie, che ha invitato la politica a darsi un centro decisionale per le politiche del mare.

Del resto, l'iniziativa partiva da un interrogativo – messo in campo da **Giani Pollastrini** – come il titolo dell'iniziativa: «Può il sistema portuale essere il fulcro della resilienza del sistema economico produttivo?». Per Catani (Assarmatori) il sistema portuale e di collegamenti marittimi ha dimostrato e «ha sostenuto il sistema Paese» nel decreto agosto si va nella direzione giusta (col temporaneo abbattimento del cuneo fiscale per il corso raggio e i 50 milioni di euro a supporto del lungo raggio) ma c'è bisogno di adeguare gli importi in sede di conversione in legge perché in altri tipi di trasporto le misure non sono risultate «adeguate ai danni effettivamente subiti».

# Autoproduzione: armatori e portuali ancora distanti sul regolamento presentato dal Mit

11 Ottobre 2020



Venerdì a Roma presso il Ministero dei Trasporti e alla presenza della dirigente Speranzina Di Matteo, è stata presentata l'ultima bozza del regolamento ministeriale che interverrà a modificare lo svolgimento nei porti italiani dell'autoproduzione sulla scorta di quanto previsto dal Decreto Rilancio.

Rispetto alla **bozza circolata nei giorni immediatamente precedenti** ci sono state ulteriori significative modifiche. In particolare, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, è stato reinserito il comma che prevede la verifica preventiva dell'esistenza e disponibilità da parte delle imprese portuali ex articolo 16, eventualmente integrate con i lavoratori delle compagnie ex articolo 17 della legge n.84/94, a soddisfare tempestivamente la domanda di svolgimento di operazioni portuali per le compagnie di navigazione. Questa funzione, in prima battuta affidata al vettore marittimo, è stata ora posta in capo alla competente Autorità di Sistema Portuale.

Altro comma aggiunto nell'ultima bozza, che il Ministero dovrebbe consegnare alle parti interessate lunedì, riguarda il mantenimento delle autorizzazioni per l'autoproduzione

attualmente in essere fino alla scadenza prevista. Una previsione che sembra interessi alcuni scali minori.

Il sindacato dei lavoratori Ultrasporti già nella tarda mattinata di venerdì si è affrettato a comunicare la soddisfazione per la conclusione del percorso applicativo della norma sull'autoproduzione. “Si è concluso poco fa il percorso con il Ministero dei Trasporti sulla norma attuativa dell'autoproduzione delle operazioni portuali, avviato a seguito della disposizione contenuta nel Decreto Rilancio” è scritto nella nota del sindacato. “Con il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali e della associazioni datoriali del cluster marittimo-portuale, si è trovata la convergenza su un testo che riteniamo equilibrato, incentrato sul lavoro portuale e sulla tutela della sicurezza dei lavoratori marittimi, in un quadro di regole più chiare rispetto al passato. Ora auspichiamo un iter rapido al Consiglio di Stato per eliminare quanto prima nei porti le storture emerse in questi anni, e rimettere al centro le regole della concorrenza in quadro di tutele per tutti i lavoratori e di sviluppo equilibrato dei porti”.

Di diverso avviso, anche se ufficialmente nessuna associazione doriale ha commentato, le impressioni degli armatori che dicono non esserci alcuna convergenza né soddisfazione da parte loro verso l'ultima versione del regolamento. Assarmatori, Confitarma e Federagenti in estate aveva pubblicamente preannunciato che si sarebbero imposti affinché la norma che limita l'autoproduzione in banchina non entrasse in vigore, se necessario impugnandola nelle sedi competenti. La prossima settimana, quando il Ministero renderà disponibile il regolamento, sarà possibile capire se sindacati dei lavoratori, Ancip e associazioni degli armatori convergano verso una soluzione di compromesso o se andranno allo scontro. Con il rischio ovviamente che il conflitto possa poi allargarsi ad altri tavoli nei quali le controparti si trovano regolarmente di fronte a discutere.

# Autoproduzione in porto Regolamento attuativo non prima di fine anno

Alberto Quarati / GENOVA

Incontro venerdì al ministero dei Trasporti tra sindacati, Alis e associazioni armatoriali Assarmatori e Confitarma sul testo del regolamento attuativo circa le nuove disposizioni in materia di autoproduzione contenute nel decreto Rilancio. «Il testo - spiega Colombo, segretario nazionale della Filt Cgil - ottimisticamente potrebbe essere pronto a fine anno, dopo il passaggio al Consiglio di Stato e all'Antitrust». La norma prevede che l'armatore debba richiedere un'autorizzazione per l'autoproduzione a ogni ingresso in porto, cosa su cui i vettori hanno espresso più volte la loro contrarietà. «Rimane - spiega Colombo al *Secolo XIX* - la necessità di dover vigilare sulle autorizzazioni all'autoproduzione rilasciate prima della nuova disciplina. In caso di difformità abbiamo evidenziato unitariamente la necessità dell'adeguamento alle nuove disposizioni, pena il decadimento delle stesse e la concessione di un eventuale autorizzazione in base alle nuove regole. I nostri delegati sul territorio avvieranno il monitoraggio». «Auspichiamo un iter rapido - dicono dalla Uitrasporti - per eliminare quanto prima nei porti le storture emerse in questi anni».

Ieri intanto nel porto di Genova i sindacati hanno sollevato il caso della Gnv "Fantastic" proveniente da Tunisi. Secondo quanto riferito, all'apertura del portellone i semirimorchi a bordo del traghetto avevano già i cavalletti alzati, «segno - spiega Enrico Poggi, segretario generale della Filt Cgil di Genova - che il vettore ha impiegato i marittimi per girare le maniglie, attività che invece alla luce della normativa vigente dovrebbe essere effettuata dai lavoratori portuali. Gnv a Genova ha a disposizione sia proprio personale autorizzato ex art. 16, sia la squadra della Culmv (ex art. 17 della legge sui porti), presente ieri in banchina sia pure se in forma ridotta». «Sul posto sono intervenuti - spiega Roberto Gulli, segretario generale Uitrasporti Genova - i delegati di Cgil, Cisl, Uil e della Compagnia Unica, insieme agli Rls di sito e agli ispettori, oltre alla Capitaneria di Porto. La nave è ripartita lasciando a terra alcuni pezzi che dovevano essere caricati». «A seguito della richiesta di talune specifiche attività da parte dei sindacati - replicano da Gnv - gli ispettori dell'Adsp hanno accertato lo svolgersi delle stesse. Nessuna contestazione è stata rivolta alla compagnia dalle autorità competenti». —

# Autoproduzione in porto, regolamento attuativo forse a fine anno

La Filt: «Il testo ottimisticamente potrebbe essere pronto a fine anno, dopo il passaggio al Consiglio di Stato e all'Antitrust».

**Container al Vte, porto di Genova**

*di Alberto Quarati*

11/10/2020

Genova - Incontro venerdì al ministero dei Trasporti tra sindacati, Alis e associazioni armatoriali Assarmatori e Confitarma sul testo del regolamento attuativo circa le nuove disposizioni in materia di autoproduzione contenute nel decreto Rilancio.

**«Il testo - spiega Colombo, segretario nazionale della Filt Cgil - ottimisticamente potrebbe essere pronto a fine anno, dopo il passaggio al Consiglio di Stato e all'Antitrust».** La norma prevede che l'armatore debba richiedere un'autorizzazione per l'autoproduzione a ogni ingresso in porto, cosa su cui i vettori hanno espresso più volte la loro contrarietà. «Rimane - spiega Colombo al Secolo XIX - la necessità di dover vigilare sulle autorizzazioni all'autoproduzione rilasciate prima della nuova disciplina. In caso di difformità abbiamo evidenziato unitariamente la necessità dell'adeguamento alle nuove disposizioni, pena il decadimento delle stesse e la concessione di un eventuale autorizzazione in base alle nuove regole. I nostri delegati sul territorio avvieranno il monitoraggio». **«Auspichiamo un iter rapido - dicono dalla Uiltrasporti - per eliminare quanto prima nei porti le storture emerse in questi anni».**

**Ieri intanto nel porto di Genova i sindacati hanno sollevato il caso della Gnv “Fantastic” proveniente da Tunisi. Secondo quanto riferito, all’apertura del portellone i semirimorchi a bordo del traghetto avevano già i cavalletti alzati, «segno - spiega Enrico Poggi, segretario generale della Filt Cgil di Genova - che il vettore ha impiegato i marittimi per girare le maniglie, attività che invece alla luce della normativa vigente dovrebbe essere effettuata dai lavoratori portuali. Gnv a Genova ha a disposizione sia proprio personale autorizzato ex art. 16, sia la squadra della Culmv (ex art. 17 della legge sui porti), presente ieri in banchina sia pure se in forma ridotta».**

«Sul posto sono intervenuti - spiega Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti Genova - i delegati di Cgil, Cisl, Uil e della Compagnia Unica, insieme agli Rls di sito e agli ispettori, oltre alla Capitaneria di Porto. La nave è ripartita lasciando a terra alcuni pezzi che dovevano essere caricati». «A seguito della richiesta di talune specifiche attività da parte dei sindacati - replicano da Gnv - gli ispettori dell’Adsp hanno accertato

lo svolgersi delle stesse. Nessuna contestazione è stata rivolta alla compagnia dalle autorità competenti»

©RIPRODUZIONE RISERVATA

