

CAMBIO AI VERTICI DELL'AdSP DI LIVORNO: PRIMO GIORNO DEL PRESIDENTE GUERRIERI



Livorno. «Felice di essere stato nominato presidente di questa Autorità. È una grande responsabilità che onorerò con tutto l'impegno e le competenze di cui dispongo. Dobbiamo avere coscienza di essere una grande realtà e di avere un posto di rilievo nella portualità nazionale». Sono queste le parole con le quali Luciano Guerrieri si è presentato stamani ai dipendenti dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. Nel giorno del suo insediamento nel ruolo di presidente dell'Ente di governo dei porti di Livorno, Piombino, Capraia Isola, Portoferrario, Rio Marina e Cavo, Guerrieri si è presentato conciliante ma risoluto: «Farò tesoro di quanto di buono fatto dal presidente Corsini, che ringrazio per l'impegno e la dedizione con cui ha svolto il proprio lavoro». Guerrieri

ha sottolineato come il Sistema operi già in una dimensione progettuale ben definita: «Non partiamo da zero ma da una situazione programmatica e pianificatoria già delineata. Questi quattro anni non sono passati invano: procederemo senza tentennamenti verso il completamento di un Sistema unico nel suo genere, che com'è stato più volte sottolineato ha la possibilità di servire ed alimentare i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brennero». Per il neo presidente dell'AdSP «veniamo tutti da un periodo difficile, sia a livello umano che operativo. Non dobbiamo nasconderci che il Covid-19 ha mutato per sempre le nostre abitudini di vita e che molti porti hanno perso traffici e lavoro. Dobbiamo recuperare il terreno perduto, far lavorare meglio imprendi-

tori, istituzioni e grandi player. Non stancherò mai di ripeterlo: è solo facendo squadra, dentro e fuori dall'Ente, che riusciremo a trasformare questa crisi in una nuova opportunità di crescita. So che abbiamo tutti a cuore la cura dell'interesse generale: è questa la stella polare che deve guidare il nostro cammino, anche nei momenti più difficili, ed è in nome del bene pubblico che sapremo attivare insieme le sinergie che servono a questo sistema per traghettare nuovi orizzonti». Durante il passaggio di consegne ha preso la parola anche il presidente uscente, Stefano Corsini, che ha dichiarato di non avere rimpianti: «In questi anni ho dato tutto me stesso per provare a dare sostanza organizzativa e capacità di visione a un Sistema Portuale che quattro anni fa non esisteva o esisteva soltanto sulla carta. Sono altresì convinto che Guerrieri saprà valorizzare al meglio questo lavoro, nell'interesse della collettività». Presente all'appuntamento anche il segretario generale dell'Ente, Massimo Provinciali: «Con Corsini si sono raggiunti risultati importanti in termini di infrastrutture e sviluppo - ha detto - nonostante tutto, nonostante le critiche, il progetto della Darsena Europa c'è ed è tutt'ora in piedi. Sono confidente che Guerrieri, anche in forza della sua recente nomina a commissario straordinario dell'opera, saprà portarlo a compimento nei tempi previsti».

Fernando Alessandro Cerri

La Ministra Carfagna, semplificare le procedure delle ZES



Roma, La Ministra per il Sud Mara Carfagna è intervenuta alla Camera dei Deputati chiarendo che ci sarà un'operazione di snellimento delle procedure sulle Zone Economiche Speciali. Rispondendo a diverse osservazioni dell'On. Mauro D'Attis in sede di audizione sulle ZES e le CIS, la Ministra non ha esitato nel sottolineare che la normativa in merito va rivista.

Dopo più di un anno da quando l'Associazione dei Porti Italiani ha proposto la semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Logistiche Speciali (ZLS), sembra che ci si stia muovendo nella direzione giusta.

«Assoporti ha lavorato per cercare la semplificazione di questo strumento molto importante per la valorizzazione delle aree nel Sud del Paese. Con la semplificazione si giunge alla strada giusta per rendere efficaci la ZES», ha dichiarato il Presidente di Assoporti, Daniele Rossi, «Per far partire un'azienda nel nostro Paese servono una trentina di autorizzazioni, l'autorizzazione rilasciata dalla ZES non deve essere la trentunesima perché questo vorrebbe dire sancire il fallimento di uno strumento potenzialmente molto utile. Quella della ZES deve essere l'unica autorizzazione! Riteniamo essenziale iniziare un percorso di semplificazione normativa per consentire lo sviluppo infrastrutturale necessario per la crescita della competitività logistica e portuale del Paese».

Gaia Scotto Pagliara

TRASPORTO MARITTIMO VOLANO PER OCCUPAZIONE E RICCHEZZA

Messina Assarmatori, insieme a Conftrasporto e Confcommercio presenta il rapporto Nomisma sulle potenzialità del settore, e rilancia l'allargamento del Registro e il supporto alla flotta dei traghetti

Roma, Il mondo armatoriale e della logistica si è presentato ufficialmente oggi al neo Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, **Enrico Giovannini**, nel Webinar organizzato da **Assarmatori** con **Conftrasporto** e **Confcommercio-Imprese per l'Italia**, dal titolo "Lavoro marittimo e investimenti nello scenario post Covid: Shipping, un motore per la ripresa e per il lavoro". "Quello di oggi è il primo di una serie di appuntamenti organizzati da **Conftrasporto-Confcommercio** sul mondo dei Trasporti e della Logistica - afferma il presidente di Conftrasporto **Paolo Uggè** - Abbiamo voluto aprire con il mare, un settore che, pur avendo subito gli effetti del lockdown, ha in sé non solo la forza propulsiva per ripartire, ma grandi potenzialità di crescita". L'appuntamento di oggi ha un focus preciso evidenziato dal Presidente di Assarmatori, **Stefano Messina**, su due fattori chiave. "La modifica del regime di aiuto al settore imposta dalla **Commissione UE** deve consentire, non solo la necessaria estensione dei benefici previsti dalla legge italiana sul **Registro Internazionale alle navi** che battono bandiere europee, ma anche un'equa, corretta e proporzionata distribuzione delle risorse, oggi troppo concentrate - ha sottolineato **Messina** - sul sostegno di aree ed attività meno strategiche. La modifica imposta dall'Europa consentirà una forte crescita dell'occupazione dei **marittimi italiani** e la possibilità di investire sull'occupazione marittima in stagnazione da oltre dieci anni". **Messina** è poi tornato sul tema, già sostenuto



per la salvaguardia dei **lavoratori marittimi**, il cui numero, con l'estensione del **Registro Internazionale** alle navi battenti bandiera UE, potrebbe tornare a crescere".

nuto con forza all'assemblea pubblica dell'associazione del novembre scorso, dell'enorme opportunità rappresentata dal **Recovery Fund** per agevolare gli investimenti che gli armatori italiani realizzeranno per la transizione energetica delle flotte impegnate nelle rotte di collegamento con le **isole** e sulle **Autostrade del Mare**, per l'impiego di mezzi che garantiscano la sostenibilità ambientale del trasporto. Il tutto in un quadro di riferimento, evidenziato da uno **studio Nomisma** presentato oggi in anteprima, che individua proprio nella flotta dei **traghetti** e delle **navi da crociera** e nei **marittimi italiani** il volano per una crescita dell'intera economia connessa al mare, data la capacità di ogni posto di lavoro a bordo di generare tre posti di lavoro nell'economia di settore. "Il rapporto di **Nomisma** - ha detto il Presidente di Assarmatori, **Stefano Messina** - ha il pregio di quantificare non solo l'apporto delle nostre imprese al PIL del Paese, ma altresì il valore economico dell'investimento dello Stato

per la salvaguardia dei **lavoratori marittimi**, il cui numero, con l'estensione del **Registro Internazionale** alle navi battenti bandiera UE, potrebbe tornare a crescere".



**TRASPORTI E SPEDIZIONI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE**

SEDE LEGALE E AMMINISTRATIVA:
80142 NAPOLI - VIA A. VESPUCCI, 9/20
TEL. +39 81 266577 - 266620 - 262649 - 262850 - FAX 081 283309
SEDE OPERATIVA E DEP.
84121 SALERNO - VIA BENEDETTO CROCE, 70
Tel. +39 89 7455011 - Fax +39 89 7450006
74023 GROTTAGLIE (TA) - VIA GALILEO FERRARIS, 118
Tel. +39 99 5665160 - Fax +39 99 5624288
Internet: www.mazzamauro.com - e-mail: info@mazzamauro.com

Civitavecchia crociere: entro marzo una soluzione sull'utilizzo della Banchina 25

Il presidente Musolino: "La risposta definitiva per una situazione di precarietà che durava da anni è una delle priorità affrontate in questi primi 75 giorni."

Civitavecchia. È stata depositata una proposta di atto di indirizzo che il Comitato di Gestione dell'Adsp si è impegnato a valutare entro il corrente mese di marzo, relativamente alla possibilità che la società RCT presenti, ai sensi dell'articolo 24 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, una istanza per la variazione del contenuto della concessione, assumendo precisi impegni in ordine alla realizzazione del nuovo terminal "Bramante" sull'antemurale, con la specifica indicazione della tempistica di esecuzione delle opere, da prevedersi entro i prossimi 4 anni, quale condizione necessaria per consentire alla stessa Rct di continuare ad utilizzare nel frattempo anche la banchina 25. "Questo significherebbe - commenta il presidente dell'Adsp Pino Musolino - porre fine a oltre 15 anni di temporaneità e precarietà, definendo nella piena legittimità le possibilità di utilizzo della banchina 25, garantendo al porto la realizzazione di un nuovo efficiente e funzionale terminal definitivo sull'antemurale, entro il 2025, e soprattutto farsi trovare pronti per la ripresa delle crociere al termine dell'emergenza Covid. È una delle priorità che l'amministrazione ha da subito affrontato, nei primi 75 giorni di mandato, tenendo presente inoltre che si tratta di un atto di competenza del Comitato di Gestione, che si è insediato l'11 febbraio, meno di un mese fa, e che tratterà



l'argomento nella sua prossima seduta, questo mese. Mi auguro che già per allora si possa intervenire per porre rimedio a un provvedimento attuato proprio al momento di avviare il procedimento di definitiva soluzione di una annosa e rilevante vicenda che tocca direttamente il concessionario, ma ha risvolti importanti per tutto il porto di Civitavecchia". Il riferimento è al sequestro preventivo a cui la Capitaneria di Porto di Civitavecchia, su disposizione dell'ufficio del Gip del Tribunale di Civitavecchia, ha sottoposto il terminal temporaneo della Rct sulla banchina 25. Il provvedimento

rientra nell'ambito di attività di indagine sull'utilizzo della banchina commerciale da parte del terminalista crocieristico, anche dopo i termini originariamente previsti nella concessione del 2005 e successivamente prorogati in considerazione del significativo trend di crescita del traffico crocieristico. La questione era stata affrontata anche lo scorso anno in comitato di gestione, arrivando alla costituzione di un gruppo di lavoro ad hoc per addvenire ad una soluzione che, tenendo conto delle conseguenze anche sul piano economico sopportate dal terminalista a causa dell'emergenza

za Covid, individuasse le iniziative più idonee da attuare nel rispetto della concessione e del piano regolatore portuale. Dopo una serie di rinvii e di atti di proroga che in particolare negli ultimi 4 anni hanno determinato l'attuale situazione, il sequestro è coinciso con l'avvio del percorso che l'amministrazione dell'Adsp appena insediata ha individuato per trovare una soluzione definitiva in merito all'utilizzo e alla destinazione d'uso della banchina, finalizzata alla massimizzazione dell'efficienza operativa dell'infrastruttura portuale.

Fernando Alessandro Cerri

Crociere, Pierfrancesco Vago: Il Ministro Giovannini conferma Commissione Trasporto COVID-Free



Ginevra, "Sono lieto che il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, abbia annunciato l'insediamento di una Commissione ministeriale per il trasporto Covid-free che, tra l'altro, studierà le caratteristiche del Protocollo di sicurezza e salute messo a punto dal settore crocieristico, definito dal Ministro una 'best practice', che ha mostrato un elevato livello di efficacia trasportando a livello globale, da agosto 2020 ad oggi, quasi 400.000 passeggeri, di cui una parte significativa in Italia". È quanto dichiarato, a seguito al webinar organizzato da Assarmatori, da Pierfrancesco Vago, Global Chairman di CLIA, l'Associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, ed Executive Chairman di MSC Cruises, sottolineando che si tratta di "un importante riconosci-

mento del lavoro pionieristico svolto in Italia dalle compagnie di crociera insieme alle istituzioni e alle autorità nazionali, che torno a ringraziare vivamente per la decisiva collaborazione prestata, che ha consentito all'Italia di essere il primo paese al mondo a far ripartire il settore crocieristico". Aver fatto ripartire il mondo delle crociere, ha concluso Vago, ha permesso di "dare nuova linfa ai numerosi comparti legati alla crocieristica, che solo in Italia valgono alcune decine di miliardi di euro, rimettendo in moto anche il turismo, fondamentale per l'economia del Paese. Le crociere rappresentano infatti una forma di turismo 'sano' anche per i territori visitati, dove è stato riattivato un importante volano economico al quale ora è essenziale dare continuità".

MSC offre agli inglesi crociere estive nel Regno Unito



Le crociere sono aperte agli ospiti britannici di tutte le età, sia chi ha già ricevuto il vaccino, sia chi è in attesa di riceverlo.

Ginevra, MSC Crociere ha annunciato che il 20 maggio riprenderà a navigare in Regno Unito, offrendo ai vacanzieri britannici una serie di crociere brevi e settimanali che, per quanto riguarda gli itinerari di 7 notti, includeranno anche escursioni protette a terra. A bordo potranno salire gli ospiti di tutte le età, sia chi ha già ricevuto il vaccino, sia chi è in attesa di riceverlo. "Grazie alle crociere che abbiamo avviato in modo sicuro e responsabile dall'agosto dello scorso anno nel Mediterraneo, abbiamo potuto acquisire un'importante esperienza relativamente al nostro protocollo di salute e sicurezza, che oggi viene preso come modello da tutto il settore" ha dichiarato Gianni Onorato, Chief Executive Officer di MSC Cruises. "Questo protocollo, progettato per essere modificato e aggiornato in base all'evoluzione della pandemia a terra, ci ha permesso di accogliere a bordo in piena sicurezza più di 50.000 ospiti per crociera in Italia, Malta e Grecia. Si tratta di un numero significativo di persone che possono testimoniare di aver sperimentato una vacanza in to-

tale relax e piena sicurezza, sia a bordo delle nostre navi che durante le nostre escursioni protette a terra." "Dopo la fase iniziale di ripartenza in Mediterraneo, desideriamo permettere anche ai passeggeri britannici, tra i più grandi appassionati di crociere, di poter usufruire della nostra idea di vacanza sicura e responsabile. Una decisione che è in linea con i piani del Regno Unito, che nella seconda metà di maggio prevedono la ripartenza dei viaggi nazionali". Tutte le crociere, a partire dal 20 maggio, partiranno dal nuovo terminal crociere di Southampton. Presto MSC Crociere annuncerà i dettagli sugli altri porti d'imbarco nel Regno Unito. Tutti gli ospiti verranno sottoposti ad un test antigenico prima dell'imbarco, inoltre agli ospiti non vaccinati sarà richiesto di mostrare l'esito negativo di un test effettuato entro 72 ore prima dell'imbarco. Altre misure pre-imbarco e a bordo saranno applicate sia agli ospiti che all'equipaggio, in linea con il protocollo di salute e sicurezza di MSC Crociere. Il protocollo è stato sviluppato nel 2020 grazie al contributo di esperti sanitari internazionali - tra cui il "COVID-19 Blue-Ribbon Expert Group" di MSC Crociere - e in stretta collaborazione con le autorità nazionali e locali competenti in materia di salute, trasporto e sicurezza in tutta Europa.

AUDIZIONE DI CONFITARMA AL SENATO SUL PNRR "RECOVERY PLAN"

Roma, "Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, istruzione e formazione, ricerca e cultura: queste le sfide ambiziose del PNRR - ha affermato, il 23 febbraio, **Mario Mattioli**, Presidente di Confitarma, nel corso dell'audizione di fronte all'8^a Commissione Trasporti del Senato della Repubblica, nell'ambito dell'esame in sede consultiva della proposta di **PNRR - Recovery Plan** - Occorrono però specifiche azioni mirate al trasporto marittimo nel suo complesso". Dopo aver ribadito che nel PNRR gli unici interventi concreti per il settore marittimo contenuti nel piano riguardano il TPL e la portualità che, seppur importanti segmenti del comparto trasporto marittimo nel suo complesso, nonostante questo rappresenti uno dei settori più rilevanti per la transizione ecologica, il **Presidente di Confitarma** ha elencato le azioni proposte dall'industria armatoriale italiana nell'ambito delle missioni del PNRR. Per la **digitalizzazione**, aspetto fondamentale per il trasporto marittimo, occorre adeguare i sistemi di interfaccia nave/porto e sviluppare in quest'ottica le piattaforme telematiche; istituire l'anagrafe nazionale della gente di mare nell'ambito della Riforma del collocamento della gente di mare; attuare la riforma del Codice della Navigazione per una transizione verso il digitale e adottare giornali e documenti di bordo elettronici. Per quanto riguarda la **transizione ecologica**, considerando che nel 2023 è prevista l'entrata in vigore di due indici IMO nel quadro delle iniziative normative tese a ridurre le emissioni di anidride carbonica da parte delle navi in esercizio, incluse le portarinfuse secche e liquide, Confitarma propone di definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo/rinnovamento e adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo sia la cantieristica italiana maggiore, già leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore, sia quella minore in crisi da anni. Occorre poi individuare gli strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato e attuare una strategia che garantisca l'identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consentano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL. In tal senso è cruciale l'introduzione di meccanismi che stimolino la domanda di tali prodotti, quali, ad esempio norme di defiscalizzazione/supporto finanziario per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei nostri porti o incentivare la transizione ecologica attraverso specifici supporti finanziari agli investimenti portuali in mezzi tecnici. In particolare, con riferimento agli investimen-



ti previsti per il cold-ironing, Confitarma segnala che l'adeguamento delle navi comporta costi ingenti a carico dell'armatore e quindi occorre identificare specifiche risorse da destinare allo scopo. Per **infrastrutture e mobilità** occorre adottare un modello, richiamato anche dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma sotto forma di contributo direttamente all'utenza, ovvero passeggeri e autotrasportatori (modello già attuato in Spagna) e predisporre un piano triennale o quadriennale straordinario di interventi da finanziare con adeguate risorse statali o pubbliche. Per la **formazione** sono necessarie azioni per destinare risorse adeguate specie su aspetti di green e blue economy/sostenibilità e su aspetti di innovazione tecnologica del settore

marittimo, nei vari gradi di istruzione. Inoltre, occorre potenziare le attività dei "centri sperimentali di sviluppo delle competenze", volta a rafforzare il sistema di formazione professionale e di qualificazione delle competenze di settore. Inoltre, le linee guida per la definizione dei PNRR danno la possibilità di attuare **riforme strutturali**.

"In tal senso ha affermato **Mario Mattioli** - da tempo il settore marittimo è unito nella richiesta di una **governance unica per il mare**. In questa difficile fase di riflessione sull'assetto del Paese, è necessario, in attesa dell'auspicata costituzione di un'efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime, rafforzare le Direzioni/Uffici del MIT dedicati per competenza alle materie della portualità, della navigazione e della logistica".

"Da sottolineare che siamo alle porte di una rivoluzione del settore del trasporto marittimo nazionale. A breve, infatti, si concluderà il **processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie** che dovrà naturalmente essere rivolto solo a quei soggetti imprenditoriali utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare PIL per la nostra economia.

Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, come, cosa e quanto trasportare, occorre difendere l'impresa e la bandiera italiana creando le condizioni di crescita e sviluppo delle tante realtà eccellenti del nostro settore. Il miglior modo per farlo è attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che risalgono anche all'Ottocento. **Confitarma** ha presentato un progetto per molti aspetti a costo zero per l'erario". "Il PNRR rappresenta un'occasione irripetibile e straordinaria per la ripresa e rilancio dell'economia italiana. Purtroppo, però, c'è il rischio concreto che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifesteranno troppo tardi". Infatti, la manovra straordinaria adottata nel corso del 2020 attraverso diversi provvedimenti ha previsto diverse misure di primo sostegno che ancora non sono state attuate. "È necessario -ha concluso **Mario Mattioli** - dare urgente attuazione ai provvedimenti già adottati nonché prevedere azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cisterniero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda".

Fernando Alessandro Cerri

ASSARMATORI, Messina: rinnovare la flotta per un reale piano di sostenibilità



Roma, Cogliere l'occasione della riflessione programmatica legata alla partenza del nuovo Governo per sanare uno degli errori più rilevanti commessi nella definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: la cancellazione dello stanziamento di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte di navi impegnate nelle rotte di cabo-

taggio e collegamento con le isole minori e maggiori. Lo ha sostenuto **Stefano Messina**, Presidente di ASSARMATORI, aderente a Confratrasporto-Confercommercio, nel corso dell'audizione del 23 febbraio scorso, sul **PNRR** presso l'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari della VIII Commissione (Lavori Pubblici,

Comunicazioni) del Senato. "Nel momento in cui l'attenzione e gli sforzi sono concentrati sulla sostenibilità e non casualmente anche sull'elettrificazione delle banchine, escludere un intervento massiccio mirato a favorire il rinnovamento della flotta - afferma **Messina** - non ha davvero un senso logico". "Lo stesso **cold ironing**, ovvero l'elettrificazione delle banchine - prosegue il Presidente di **ASSARMATORI** - avrebbe un significato limitato se le navi che più sarebbero chiamate a utilizzarle non fossero provviste delle dotazioni atte a collegarsi. Sarebbe come prevedere di investire in colonnine per la ricarica elettrica lungo le autostrade e non avere in circolazione auto elettriche". "È il momento di prevedere interventi coordinati e in quest'ottica il rinnovamento della flotta è elemento centrale, anche nell'eventuale previsione di legare il finanziamento delle nuove navi al mantenimento delle linee con il porto o con i porti interessati".

TRASPORTO MARITTIMO EUROPEO, ECSA: FONDAMENTALE PER IL SUCCESSO DELLA NUOVA STRATEGIA COMMERCIALE

Con il lancio del riesame della politica commerciale della Commissione europea pubblicato, l'UE sta impostando un nuovo corso per un ruolo più forte nel nuovo contesto globale

Il trasporto marittimo rappresenta il 76% del commercio estero dell'UE, quindi il valore del trasporto marittimo per l'economia europea non può essere sottovalutato", ha affermato Martin Dorsman, Segretario generale dell'ECSA. "Come principale vettore del commercio, il trasporto marittimo è molto interessato alla politica commerciale dell'Unione europea, un importante blocco economico e attore sulla scena internazionale anche presso il WTO, l'Organizzazione mondiale del commercio. Lo shipping ha bisogno del commercio globale e il commercio globale non può esistere senza shipping" (Shipping needs global trade and global trade cannot exist without shipping). Nonostante le sfide dell'attuale pandemia globale, il trasporto marittimo ha garantito il movimento delle merci, ma potrà continuare a servire il commercio mondiale solo nell'ambito di un giusto quadro politico. Mentre le economie e le industrie si riprendono dalla pandemia, la nuova strategia dell'UE fornisce un ulteriore impulso per ripristinare un sistema commerciale globale aperto, equo e sostenibile. "Gli armatori dell'UE controllano quasi il 40% del tonnellaggio marittimo globale, collegando industrie e consumatori e garantendo forniture in tutto il mondo e all'interno dell'UE. Poiché il trasporto marittimo europeo è così cru-



ciale per il successo della nuova strategia commerciale, l'ECSA non vede l'ora di impegnarsi con le autorità di regolamentazione nell'attuazione di questa strategia al fine di promuovere la competitività del settore e, in ultima analisi, la ripresa economica dell'Europa", ha continuato Dorsman. L'ECSA sostiene la priorità strategica di riformare il WTO al fine di garantire che rimanga il foro centrale per negoziare un'ulteriore liberalizzazione del commercio e risolvere le controversie. Ecsa si congratula con la Sinora Ngozi Okonjo-Iweala, nuovo direttore generale dell'organizzazione, e incoraggia i membri del WTO a riprendere i negoziati multilaterali sui servizi di trasporto marittimo. I servizi di trasporto marittimo sono il fattore abilitante del commercio

mondiale e sebbene il settore goda di un alto grado di liberalizzazione, purtroppo non mancano forme di protezionismo. Le compagnie di navigazione devono contrattare e trasportare liberamente e commercialmente le merci operare in tutto il mondo senza discriminazioni o restrizioni locali. L'ECSA sostiene inoltre la rinnovata attenzione dell'UE sull'attuazione e l'applicazione degli accordi commerciali dell'UE che sono molto apprezzati dall'industria marittima dell'UE. Ancorando impegni chiari sul trasporto marittimo a strumenti giuridicamente vincolanti, l'UE crea la certezza che le compagnie di navigazione dell'UE possano cogliere nuove opportunità. Dorsman ha aggiunto: "Incoraggiamo l'UE a continuare ad

essere ambiziosa quando negozia nuovi principi sulla navigazione negli accordi commerciali, essendo aperta a nuovi sviluppi e segmenti in crescita nel settore e in tutto il mondo. "In quanto industria impegnata nella decarbonizzazione, l'industria marittima europea riconosce anche l'ambizione dell'UE di contribuire al progresso globale sulla sostenibilità e sulle catene di approvvigionamento responsabili attraverso la sua politica commerciale. Affinché questi sforzi abbiano successo, è fondamentale che la sostenibilità nella politica commerciale sia ben bilanciata e non si traduca in ulteriore protezionismo o ostacoli al commercio. L'International Chamber of Shipping ha appena lanciato un nuovo rapporto, "Protectionism in Maritime Economies", scritto in collaborazione con il professor Craig Van Grastek della Harvard Kennedy School of Government. Il rapporto ha rilevato che la riduzione del protezionismo commerciale potrebbe far aumentare i guadagni del PIL per le economie nazionali fino al 3,4%. È quindi fondamentale che il settore marittimo sia posto al centro della politica commerciale dell'UE. L'ECSA invita le autorità di regolamentazione a coinvolgere da vicino il settore marittimo in queste discussioni future.

Gaia Scotto Pagliara

Aiuti ai trasporti marittimi: mancano i decreti attuativi e l'Inps chiede il pagamento dei contributi sospesi a causa del Covid

Napoli, Oltre il danno anche quella che alcuni potrebbero sentirsi di definire come una "beffa". Il settore dei trasporti marittimi sta attraversando uno dei suoi momenti più problematici. A monte di tali difficoltà, così come per tante altre attività, vi è l'emergenza sanitaria da COVID-19 che ha letteralmente paralizzato il comparto. Basti pensare che nel 2020 i servizi di trasporto via mare di lungo raggio (ovvero i traghetti per le isole maggiori ed operanti nelle cosiddette Autostrade del Mare) e di corto raggio (isole minori e trasporto locale) hanno registrato significativi cali nella media del 50%. Il settore più colpito appare essere quello delle crociere che, secondo i



decreti attuativi. Ci si riferisce qui, nel dettaglio, ai ristori ed agli sgravi contributivi previsti con il decreto n. 104, c.d. "Agosto". Ancor più nello specifico, con il Decreto Agosto, articolo 88, era stata prevista per il cabotaggio marittimo la decontribuzione del costo del lavoro del personale navigante imbarcato su navi iscritte nel registro internazionale dapprima fino a dicembre 2020, e poi fino al mese di aprile 2021. Ma questa scadenza, e in mancanza dei citati decreti attuativi delle misure di aiuto, l'INPS ha chiesto alle società armatrici il pagamento di quegli stessi contributi da cui le imprese stesse erano state esentate. Sempre la mancanza di un decreto attuativo ha impedito il concretizzarsi anche della seconda misura di supporto al comparto marittimo, ovvero il fondo di ristoro per le perdite subite dai gestori dei traghetti previsto dall'articolo 89 del Decreto Agosto. Trattasi di cinquanta milioni di euro, rifinanziati fino a settanta milioni con l'ultima legge di bilancio. Un ritardo gravissimo che va ad incidere ulteriormente su un settore già pesantemente danneggiato dall'emergenza sanitaria. E a pensare che i trasporti marittimi, soprattutto in questa pandemia, si sono dimostrati essere un servizio essenziale ed indispensabile, continuando a garantire i collegamenti e gli approvvigionamenti sia alle comunità insulari che al resto del Paese.

GdP

il piacere di VIAGGIARE insieme



NLG | NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO — Since 1953

Via Melturgo, 4 - 80133 Napoli (NA)
 Email : customercare@navlib.it - Call center : +39 081 552 0763
 info orari e tariffe su www.navlib.it





dati diffusi da Assoporti, ha invece registrato un crollo del 94,6% rispetto all'anno precedente. Diminuzioni significative che si traducono sia in un minor numero di passeggeri trasportati che di fatturato per le Compagnie di Navigazione. Un "Annus horribilis", come sottolinea la Assarmatori, che purtroppo pare continuare a produrre i propri effetti. Nonostante le evidenti difficoltà a le varie restrizioni a cui il trasporto marittimo è sottoposto a causa della pandemia (tra cui il coefficiente di riempimento dei mezzi fino ad un massimo del 50%), il comparto non ha ancora ricevuto aiuti. Ed anche quelli che erano stati promessi non sono ancora pervenuti a causa della mancanza di specifici