



BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - SI PUBBLICA IL MERCOLEDÌ ED IL SABATO - SEDE: Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli
Telefono e Fax 0815590949pbx - Unacopia 1,30 Euro - Spedizione in abbonamento postale - 45% - art. 2 comma 20/b L. 662/96 Filiale Napoli

Lo shipping internazionale
a portata di clic



informazionimarittime.it

con uno sguardo al Sud

ANNO LXXVI - N. 76
2 OTTOBRE 2021

Dopo dieci anni, si chiude l'indagine della Commissione europea

Aiuti di Stato, ok a Laziomar

Le compensazioni concesse dal 2011 alla regionale acquisita da Compagnia Laziale di Navigazione sono legittime, mentre l'accertamento su Caremar è ancora in corso. Chiusa l'inchiesta su Saremar

Genova-Porto Torres Invitalia la affida al gruppo Onorato

Roma. L'appaltante del ministero delle Infrastrutture, Invitalia, ha assegnato per i prossimi cinque anni a Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) la gestione in continuità territoriale della linea marittima Genova-Porto Torres. Si conclude la seconda gara per l'affidamento di questo servizio pubblico che collega la Sardegna alla terraferma, dopo che la prima aveva visto l'esclusione proprio di CIN e di Grandi Navi Veloci.

Il bando è di 25,8 milioni di euro ma CIN ha accettato contributi al ribasso per soli 510 mila euro, cosa che attesta l'intenzione della società del gruppo Onorato Armatori di affidarsi alle condizioni di mercato, tant'è che «la totale assenza di operatori nel periodo invernale sulla rotta Genova-Olbia comporterà il dirottamento dei flussi sulla Genova-Porto Torres», scrive l'armatore in una nota.

I cinque anni di gestione includono anche la bassa stagione invernale, tra ottobre e maggio. Il servizio di linea dovrà essere coperto da due unità ro-pax di età inferiore ai vent'anni, da almeno 750 passeggeri di capacità e mille metri lineari di carico, o 500 mezzi pesanti.

L'affidamento della rotta a Compagnia Italiana di Navigazione arriva a due settimane dall'ultima assegnazione, la Civitavecchia-Arbax-Cagliari, in gestione temporanea a Grimaldi Lines per i prossimi sei mesi.

Bruxelles. La compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessi a partire dal 2011 a Laziomar per la gestione del servizio di traghetti in Italia è conforme alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato. Lo ha stabilito la Commissione europea. Lo stesso vale per la compensazione concessa a Laziomar dopo l'acquisizione da parte della Compagnia Laziale di Navigazione. La Commissione ha anche concluso un'indagine approfondita su alcune misure a favore di Sardegna Regionale Marittima, la Saremar, società in liquidazione dal 2016.

L'indagine relativa a Caremar è ancora in corso e si concluderà con una decisione separata.

Due decisioni importanti su due società dell'ex gruppo Tirrenia che si attendevano da tempo. Per Margrethe Vestager, commissario europeo per la

segue in ultima pagina

Vale solo per singoli accosti

Autoproduzione, Tar respinge ricorso GNV

Roma. (P. Bo.). Con una sentenza di luglio scorso e pubblicata il 27 settembre, il Tribunale Amministrativo della Liguria ha respinto il ricorso di Grandi Navi Veloci (GNV) contro il rifiuto dell'Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale - i fatti risalgono a novembre 2018, la decisione è maggio 2019 - di autorizzarle l'autoproduzione, cioè l'utilizzo del personale di bordo per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio senza fare ricorso a imprese esterne o maestranze portuali.

In sintesi, il TAR riconosce come legittima la

In arrivo nuovo decreto

Ristori cabotaggio ancora al palo Il cluster sollecita

Roma. Sulle misure legate al mare c'è bisogno di una massiccia semplificazione che permetta lo sblocco di decine di milioni di euro alle imprese armatoriali. Lo ha detto il segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi, nel corso di un'audizione indetta dalle commissioni riunite Ambiente, Territorio e Lavori pubblici, e Trasporti e Telecomunicazioni della Camera, che stanno esaminando in questi giorni il decreto "Infrastrutture".

Riguardo alla misura contenuta nell'articolo 89 del DL 104/2020, che aveva previsto un indennizzo per mancata fatturazione dei passeggeri inizialmente per 50 milioni, poi estesi a 70 milioni dalla legge di stabilità 2021, oggi occorre adeguare la legislazione interna alle indicazioni della Unione europea che ha richiesto l'estensione

segue in ultima pagina



decisione dell'autorità portuale in quanto la richiesta di GNV aveva carattere strutturale, cioè chiedeva un'autorizzazione generale alle attività della compagnia nel porto, a tempo indeterminato, quando l'autoproduzione è ammissibile solo in casi eccezionali, legati a singoli approdi programmati. La sentenza è importante perché indirizza ulteriormente il regime di autoproduzione in Italia,

segue in ultima pagina

Federagenti: basta polemiche

Caro noli marittimi, agroalimentare soffre

Bruxelles. In una lettera inviata a Flavio Cotroni, capo unità della direzione generale per il commercio dell'Unione europea, le associazioni europee del commercio agroalimentare, CELCAA, Copa-Cogeca e FoodDrinkEurope, denunciano un rincaro dei trasporti marittimi che si fa sempre più insostenibile e rende la catena logistica europea meno.

«La mancanza di capacità di trasporto - scrivono - porta ad aumenti dei costi che non possono essere assorbiti dai distributori europei legati da



contratti a lungo termine. Per molti, l'attuale costo elevato delle spedizioni in container può avere esiti fatali, portare al rischio di fallimento. Come primo esportatore di prodotti agroalimentari, che rappresentano nel 2020 un valore di 184,3 miliardi di euro, è in gioco anche la reputazione dell'Ue come partner commerciale affidabile».

Come riferisce lo Shanghai Containerised Freight Index, i noli marittimi viaggiano attualmente a una media superiore ai 6 mila dollari per TEU, con punte - casi eccezionali - di 20 mila dollari. Nel quarto trimestre 2020 la capienza di trasporto sulle portacontainer è cresciuta del 4 per cento, a fronte di un aumento dei traffici del 9,5 per cento. I porti, soprattutto quelli della costa Occidentale degli Stati Uniti, sono ciclicamente congestionati. Senza dimenticare la cronica scarsità di materie prime seguita dalla ripresa dei consumi post-

segue in ultima pagina

Arrivi & Partenze: Napoli (2-6) - Salerno (9-12) - Gioia Tauro (12-13)

DALLA PRIMA PAGINA

Ristori cabotaggio

del beneficio a tutte le navi battenti bandiera degli Stati membri armate dai soggetti stabiliti nel Paese. Con il decreto in esame, il governo propone una rilettura dell'articolo 89 che permetta la possibilità di erogare l'aiuto da tempo atteso. Il danno economico aggregato è stimato in circa 400 milioni, parzialmente compensati con questo fondo. Occorrerà accelerare sull'emanazione del decreto attuativo. Assarmatori confida nella conclusione di un percorso che porterà alla liquidazione degli indennizzi.

Rossi si è riferito, tra l'altro, alla deroga, fino alla fine dell'anno in corso, alle formalità anacronistiche relative alla stipula dei contratti di arruolamento, presso le Capitanerie o le autorità consolari, se effettuata all'estero. Al sistema non bastano deroghe sporadiche. In questo contesto Assarmatori auspica che si possa tornare a parlare di semplificazione sia nel quadro normativo del lavoro marittimo sia in quello della navigazione.

Diversamente, non è stato così per l'altra misura prevista dal decreto "Agosto" del 2020, ossia la misura della decontribuzione del personale che opera nelle navi che fanno attività di cabotaggio prevista appunto dall'articolo 88 del citato decreto legge. La misura di natura eccezionale era stata adottata in

modo tempestivo ed estesa per ben tre volte fino alla fine del 2021. Problematiche di quantificazione dell'onere necessario a seguito dell'estensione a tutte le navi che sono iscritte nei registri dello UE hanno rallentato l'adozione della modifica legislativa.

Assarmatori ritiene che i chiarimenti forniti al ministero delle Infrastrutture possano contribuire a far rientrare nel perimetro del decreto "Infrastrutture" anche questa misura dando adeguato ristoro per quelle imprese che hanno continuato a servire il Paese per tutto il periodo del lockdown, assicurando i servizi essenziali e costituzionalmente protetti.

Autoproduzione

che non è ancora di fatto normato. L'evento risale al 30 novembre 2018, quando GNV chiedeva all'autorità portuale di Genova il rilascio dell'autorizzazione ex art. 16 della legge 84/94 per l'autoproduzione. L'Autorità portuale, con un provvedimento di quasi sei mesi dopo, datato 2 maggio 2019, negava l'autorizzazione in quanto «non appare coerente con il quadro generale ed operativo/gestionale», ma soprattutto le operazioni portuali in autoproduzione sono valide su «singole navi in occasione di singoli accosti o di alcuni accosti programmati», mentre la richiesta di GNV era stata formulata sine die

(a tempo indeterminato) per l'intera flotta delle navi scalanti il porto di Genova.

Da allora, fino alla sentenza di oggi, si sono susseguiti i ricorsi dell'armatore (che si appellava al silenzio assenso per ambiguità tecnica e assenza esplicita di diniego da parte dell'autorità portuale, motivazioni respinte dall'Avvocatura di Stato), i chiarimenti del ministero delle Infrastrutture e un ulteriore diniego dell'autorità portuale, del 14 gennaio 2020.

Infine, il TAR della Liguria chiarisce che sì, «l'autorità avrebbe operato una tardiva valutazione dei documenti prodotti da GNV che, però, è risultata a sua volta erronea e incompleta». L'autorità portuale di Genova, sentenza il Tribunale regionale della Liguria, «ha indicato in modo compiuto e inequivoco i motivi che ostavano all'accoglimento dell'istanza proposta dalla ricorrente, in primo luogo perché avente carattere "strutturale" e non riferita a singoli accorsi o a singole navi».

Caro noli marittimi

pandemia. Una situazione che diventa sempre più insostenibile, sia per i produttori che per gli stessi trasportatori che devono caricare o scaricare la merce dalle navi e portarla a destinazione.

«È vero, i noli sono aumentati e di molto - spiega il presidente di Federagenti, Alessandro Sallusti - ma è sufficiente scorrere l'andamento del mercato dei noli dal 2010 a oggi per trovare risposte sorprendenti. Per oltre un decennio


le grandi compagnie di trasporto container hanno navigato in rosso senza alcuna possibilità di coprire i 'running cost', per non parlare degli oneri finanziari che questi gruppi hanno affrontato per rinnovare le flotte o le incertezze che oggi si trovano a fronteggiare anche nella chiave della transizione energetica. Tanti gruppi sono spariti, falcidiati dalla crisi e dai noli bassi; altri hanno continuato a investire con noli che di certo facevano arricchire altri anelli della catena logistica».

Aiuti di Stato

concorrenza, «contribuiranno allo sviluppo economico e sociale delle isole e garantiranno al contempo la certezza del diritto agli operatori. Dobbiamo garantire che le piccole isole, come quelle della Regione Lazio e i loro residenti, siano collegati al continente con servizi di trasporto marittimo regolari e affidabili durante tutto l'anno».

A seguito di una serie di denunce, nell'ottobre 2011 la Commissione ha avviato un'indagine approfondita su diverse misure di sostegno pubblico a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia e dei rispettivi acquirenti. L'indagine è servita a stabilire se tali misure potessero aver conferito alle imprese un vantaggio concorrenziale sleale rispetto ai loro concorrenti, in violazione delle norme dell'Ue in materia di aiuti di Stato. La Commissione ha concluso che le misure a favore di Laziomar e del suo acquirente CLN sono conformi alle norme europee sugli aiuti di Stato. In particolare, nello specifico...


[continua a leggere](#)



GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

HALIFAX
DAVISVILLE
NEW YORK
BALTIMORE
HOUSTON
JACKSONVILLE
ALTAMIRA
VERACRUZ



SAVONA
LIVORNO
CIVITAVECCHIA
SALERNO
GIOIA TAURO
VALENCIA

**SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE,
PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO**

SAVONA:
MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:
ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO
L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
logistic.livorno@lvghianda.com

ITINERARI ED INFO : www.grimaldi.napoli.it • euromedquotations@grimaldi.napoli.it