

COMUNICAZIONE AZIENDALE

Lo shipping si dà appuntamento a Roma: martedì 12 luglio ecco l'Assarmatori Annual Meeting 2022

Al Parco dei Principi il Presidente Stefano Messina e il Ministro Enrico Giovannini intervengono sui temi caldi dello shipping italiano ed europeo. A seguire la tavola rotonda alla quale partecipano Fabrizio Palenzona (Vice Presidente Nazionale Confcommercio e Presidente onorario Confraspporto) Antonio Gozzi (CEO Gruppo Duferco e Presidente Federacciai), Luigi Ferraris (Amministratore delegato Ferrovie dello Stato), Achille Onorato (Amministratore Delegato Moby) e Francesco Isola (President & CEO KCN - Kalypso Compagnia di Navigazione). Modera Mariangela Pira (Sky TG24)

“Le sfide dello shipping sostenibile”. Questo il titolo e quindi la chiave di lettura dell'Assarmatori Annual Meeting 2022, che si svolgerà martedì prossimo, 12 luglio, al Parco dei Principi Grand Hotel di Roma a partire dalle ore 10.

Assarmatori, aderente a Confraspporto-Confcommercio, rappresenta primarie compagnie italiane di navigazione e alcune tra le principali compagnie estere attive in ogni settore del trasporto marittimo, e rinnova il suo appuntamento annuale.

La pandemia ha fatto accendere i riflettori sull'importanza determinante del trasporto marittimo che in questo periodo si è ulteriormente contraddistinto come infrastruttura strategica del sistema Italia. E muovendo da questa considerazione di base l'Assemblea focalizzerà l'attenzione sulle crisi economica, sulle problematiche della catena logistica, sulla carenza di materie prime, ma prima di tutto sulle sfide di una sostenibilità ambientale che oggi più che mai deve fare i conti con una sostenibilità economica e sociale.

Il pacchetto Fit for 55, con particolare riguardo all'inserimento dello shipping nel sistema di scambio di quote (ETS), la ripresa dei traffici marittimi, con particolare attenzione a traghetti, crociere e contenitori, i molteplici riflessi del conflitto russo-ucraino, i “nodi” che ancora attanagliano il mondo trasportistico e portuale italiano e le ultime novità legislative – a partire dalla “messa in sicurezza” del Registro Internazionale – saranno i temi della tavola rotonda, moderata dalla giornalista di Sky TG24 Mariangela Pira; intervengono il Vice Presidente Nazionale di Confcommercio e Presidente onorario di Confraspporto Fabrizio Palenzona, l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Luigi Ferraris, l'Amministratore delegato di Moby Achille Onorato, il CEO del Gruppo Duferco e Presidente di Federacciai Anto-

nio Gozzi e Francesco Isola, President & CEO di Kalypso Compagnia di Navigazione.

Spetterà al Presidente di Assarmatori Stefano Messina introdurre queste tematiche e tracciare la rotta per il futuro. Al suo intervento seguirà quello del Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, che avrà anche il compito di consegnare il Premio Assarmatori 2022.

Al Parco dei Principi, oltre agli associati di Assarmatori, sono attesi anche i principali rappresentanti del cluster marittimo-portuale-logistico italiano, nonché del mondo associativo extra marittimo, del Governo, del Parlamento e delle Istituzioni.

Per informazioni e iscrizioni:
www.assarmatori.eu
segreteria@assarmatori.eu



LE SFIDE DELLO SHIPPING SOSTENIBILE

ANNUAL MEETING 2022

ASSARMATORI

Gli ostacoli e le criticità da superare per 'cogliere il mare di opportunità che offre il Mediterraneo'

Nel convegno organizzato da FIT CISL sono stati affrontati i temi più spinosi che riguardano il cluster marittimo. Da CONFITARMA e ASSARMATORI lanciato l'allarme: "A breve traghetti fermi per carenza di personale"

di Marco Valentini

Un Paese che può vantare più di 8.000 km di coste non può non avere una vocazione marittima. L'Italia, che pur basa una fetta importante della propria economia sugli scambi commerciali via nave, non sfrutta, però, appieno il potenziale che deriva dalla sua favorevole posizione geografica. L'evoluzione del contesto geopolitico, che si sta modificando a causa del conflitto in corso in Ucraina, contribuirà a conferire a quello che un tempo veniva definito Mare Nostrum una rinnovata centralità nei traffici internazionali. Per non perdere quello che rischia di essere un treno che passa una sola volta, ci sarà bisogno di superare le difficoltà e gli ostacoli che impediscono al settore dello shipping di guadagnare definitivamente il largo.



Monica Mascia
Segretario Nazionale FIT-CISL



tenendo conto di quello indiretto e dell'indotto. Sostanzialmente, quindi, ogni euro demandato al comparto attiva una produzione nell'intera economia di 2,97 euro.

Analizzare questi numeri ha poi consentito alla segretaria nazionale della FIT-CISL di valutare in maniera complessiva il valore del sostegno pubblico al settore: "Lo Stato sostiene sì dei costi per salvaguardare il trasporto marittimo, ma gli stessi sono mitigati dai ricavi derivanti dal gettito fiscale. Il settore nel 2019 ha versato all'erario 326 milioni di euro di imposte e circa 1,5 miliardi di euro costituiti da dazi sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti nazionali".

"Quindi - ha proseguito Mascia - anche limitandoci al ritorno economico degli sgravi contributivi garantiti al personale di bordo delle navi che beneficiano dell'aiuto di Stato, si può rilevare un saldo attivo. Si può infatti stimare che 23.639 marittimi imbarcati diano luogo a una produzione diretta, indiretta e indotta pari a 14,6 miliardi di euro e attivino altri 62.000 occupati in tutta la filiera dell'economia".

Per fare in modo che il comparto sviluppi tutte le sue potenzialità, che come si evince dai dati hanno ricadute positive sul sistema nel suo complesso, la rappresentante della Federa- > 24

Per discutere del tema la FIT-CISL ha organizzato un convegno, tenutosi oggi a Roma presso l'Auditorium Donat-Cattin, intitolato "Mediterraneo: un mare di opportunità da cogliere". A confrontarsi su argomenti come la semplificazione burocratica-legislativa, la prossima modifica del Registro Internazionale, la carenza di personale marittimo e altri nodi che riguardano il comparto, c'erano rappresentanti dell'associazione sindacale, delle organizzazioni datoriali, delle istituzioni e del mondo della politica.

Ad aprire i lavori è stata Monica Mascia, segretaria nazionale della Federazione, che ha prima di tutto riportato una serie di dati interessanti sul settore marittimo, che spiegano in maniera chiara quale funzione cruciale svolga per il funzionamento del sistema Paese. Presentando lo studio contenuto nel II Quaderno digitale, Mascia ha evidenziato che "il 57% delle importazioni e il 44% delle esportazioni avvengono tramite nave. Il comparto vale il 2,1% del Pil nazionale ed è il quarto per coefficiente di attivazione".

E il coefficiente di attivazione, dalle stime calcolate sull'anno 2019, è pari a 2,97 euro. Il che vuol dire che gli oltre 12 miliardi di euro di valore di produzione del settore dei trasporti marittimi, generano oltre 37 miliardi di valore complessivo,



Vincenzo Fausto Pagnotta
Coordinatore Nazionale FIT-CISL Marittimi Nazionali

> 23

zione ha concluso che “sono indispensabili le sinergie fra tutti gli attori del sistema per elaborare una strategia complessiva ma specifica. Occorre superare la forte frammentazione che caratterizza la governance del comparto, istituendo un unico punto di riferimento politico a cui tutti gli stakeholder possano rapportarsi. Servono, inoltre, riforme e semplificazioni, che devono essere accompagnate da una gestione amministrativa sempre più orientata all’efficienza e all’utilizzo sistematico della digitalizzazione”.

Passando a uno dei temi più spinosi, in grado di compromettere le sorti della flotta battente bandiera italiana, il coordinatore nazionale FIT-CISL, Vincenzo Fausto Pagnotta, ha analizzato le possibili ripercussioni della modifica del Registro Internazionale: “Dopo che, con la convenzione di Montego Bay del 1982, si era assistito alla dismissione della bandiera nazionale in favore di altre che garantissero condizioni più favorevoli, con l’introduzione nel 1998 del Registro Internazionale siamo riusciti con successo nell’operazione di salvataggio della bandiera italiana”.



Mario Mattioli
Presidente Confitarma

“Il nostro Registro - ha proseguito Pagnotta - presenta rispetto a quelli di altri Paesi comunitari alcune carenze burocratiche e amministrative, ma, a differenza di molti, non è considerato dall’ITF (International Maritime Transport Workers’ Federation) bandiera di convenienza anche per il ruolo che ha svolto il sindacato nella sua stesura. Grazie al Re-

gistro il settore beneficia di agevolazioni fiscali e contributive e, ad oggi, vi risulta iscritto il 92% del tonnellaggio delle navi di proprietà italiana. La disciplina fiscale legata al R.I. prevede due diversi regimi agevolati di tassazione del reddito armatoriale: quello ordinario e quello forfettario (la cosiddetta Tonage tax)”.

Però, come stabilito dalla Commissione europea quando ha approvato la proroga dell’impianto normativo fino al dicembre 2023, l’applicazione del regime agevolato interno andrà estesa alle compagnie che hanno bandiera di un Paese comunitario. “Sebbene non si possa sfuggire all’applicazione di quelle che sono le direttive dell’Unione europea - ha rilevato il coordinatore FIT CISL - il nostro Registro Internazionale deve essere salvaguardato e difeso nell’interesse nazionale della bandiera italiana”.

“Per fare questo - ha concluso Pagnotta - abbiamo sempre sostenuto che, al fine di realizzare un’effettiva equiparazione tra operatori italiani e operatori non residenti, è di fondamentale importanza che in sede di attuazione dell’estensione degli sgravi fiscali alle bandiere comunitarie, venga posta la dovuta attenzione alla perimetrazione soggettiva del beneficiario, facendo prevalere l’approccio sostanzialistico su quello puramente formalistico. Dovrà essere quindi imprescindibile pretendere che il beneficiario non residente collochi sul territorio italiano la direzione strategica e commerciale del naviglio interessato, così come quella delle attività tecniche e relative all’equipaggio. Questa è una sfida che, se ben governata, non avrà un impatto negativo sulla flotta italiana. La sburocratizzazio-



Giovanni Consoli
Responsabile Affari Generali e Politiche Marittime
Assarmatori

FIT-CISL

V. PAGNOTTA

ne e le semplificazioni risulteranno fondamentali nel favorire l’assorbimento del processo”.

Considerazioni e valutazioni, quelle espresse dai vertici del sindacato, che coincidono in maniera quasi sorprendente con quelle degli armatori. Tanto che il presidente di CONFITARMA, Mario Mattioli, con una battuta ha sottolineato che “la panoramica didattica elaborata è inappuntabile e perfetta, a tal punto che qualcuno potrebbe dire che se l’avessero scritta le organizzazioni datoriali non avrebbero saputo fare di meglio”. Entrando poi nel merito dei temi trattati, il numero uno di CONFITARMA, ha voluto sottolineare quanto sia “fondamentale riportare seriamente la marittimità al centro delle valutazioni. Nei fatti di mare si parla relativamente poco. Noi non saremmo interessati all’istituzione del ministero del Mare, siamo stati costretti a proporlo per alzare l’asticella nel momento in cui abbiamo visto che le nostre richieste non erano prese in considerazione. Quello che auspichiamo davvero, è di avere un’amministrazione forte e centralizzata, che consenta a tutti i vari utenti di evitare di andare girando per i vari ministeri perché le competenze sono spezzettate”.

Infine, Mattioli si è detto terrorizzato all’idea che “a breve avremo i traghetti fermi perché manca il personale. Ci sono carenze forti, e soprattutto riguardano, paradossalmente, le qualifiche minori. Il reddito di cittadinanza, a questo proposito, ci ha fatto bene o ci ha fatto male? In tanti settori stagionali il tema si pone. Forse sarebbe stato meglio garantire il reddito di apprendistato”.

E la preoccupazione del presidente di Confitarma è condivisa anche da Giovanni Consoli, Responsabile degli Affari Generali e delle Politiche Marittime di ASSARMATORI, che > 25



Maria Teresa Di Matteo

Vice Capo di Gabinetto Direttore della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne - MIMS

> 24

ha segnalato la necessità di “arginare un fenomeno che si sta palesando in questi giorni, come fosse una tempesta perfetta, che è quello della carenza dei marittimi. Le compagnie di navigazione che sono nostre associate ci hanno riferito che rischiano di non poter essere operative, e quindi di non poter più servire il Paese in termini di continuità territoriale, nel brevissimo termine. Questo problema va affrontato nelle prossime settimane per trovare una soluzione che sia condivisa da tutti e che sia rispettosa delle normative vigenti”.

Ha provato a rassicurare i due esponenti del mondo datoriale Maria Teresa Di Matteo, Vice Capo di Gabinetto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, annunciando per “domani un incontro con le associazioni per cercare di capire come affrontare il problema”.

Di Matteo è poi entrata nel merito della riforma del Registro Internazionale, dicendo che “una norma va attuata il prima possibile perché l’Europa quasi quotidianamente ci sollecita in questo senso. Non siamo contrari all’adozione del concet-



inflattiva. Il presidente degli Stati Uniti Joe Biden, quindi non un pericoloso bolscevico, a un certo punto ha detto basta e ha chiesto a queste compagnie di fornire i dati sul numero di merci scaricate, su quanta stiva viene fatta e su quante navi vengono fatte partire”.

Gariglio ha poi rilevato in maniera felpata che “ci dovremmo porre il problema anche noi sul nostro territorio, anche se mi rendo conto che per noi è più difficile avendo una Commissaria alla Concorrenza danese e avendo la Danimarca la Maersk come primo soggetto contributore”.

Più drastico nelle sue valutazioni è stato Edoardo Rixi, deputato della Lega e mem-

bro della Commissione Trasporti. Secondo l’esponente del Carroccio “il problema di fondo è che il mare in questo Paese, al di là delle parole, non viene considerato. Non c’è, poi, una sottovalutazione dei problemi che riguardano il settore, ma mancano gli strumenti adatti per risolverli. Il ministero oggi ha persone qualificate al suo interno, ma lo scorporamento delle competenze ha comportato che ogni volta che si deve adottare una misura bisogna riunire cinque ministeri più quello dell’Economia e della Finanza”.

Rixi ha quindi concluso in maniera amara che ci sono due alternative per il comparto: “O si prende coscienza che si deve ridare dignità al pubblico e quindi che bisogna avere un’amministrazione forte e in grado di potersi confrontare con quelle che sono dinamiche internazionali, oppure si decide che la politica del mare in questo Stato la decidono tre operatori e ce ne facciamo tutti una ragione. A quel punto la decisione se la diga si farà o non si farà sarà presa in base al fatto se serve o meno a qualcuno o a qualcun altro”.



to di stabile organizzazione rafforzata, ma il ministero delle Finanze ha detto in maniera chiara che non è in linea con i principi nazionali e internazionali. Il sistema ha gli strumenti per valutare forme di controllo e monitoraggio che consentano di verificare che le imprese abbiano una stabile organizzazione in Italia”.

Nel suo intervento si è soffermato su questo aspetto il deputato del Partito democratico e membro della Commissione Trasporti, Davide Gariglio. L’onorevole ha detto che “l’estensione del Registro Internazionale alle compagnie di bandiera comunitaria va certamente attuata. La posizione del Pd in merito, però, è quella di accordarla soltanto alle imprese che abbiano una stabile organizzazione materiale in Italia, non un’organizzazione tramite un agente”.

Il deputato dem, riflettendo più in generale sui problemi che affliggono il cluster marittimo, ha poi voluto porre l’accento sul problema della concentrazione dei trasporti di container nelle mani di tre grandi alleanze di compagnie a livello mondiale: “Noi assistiamo al fatto che ci sono tre alleanze mondiali che controllano l’85% del traffico merci. Un processo di grande concentrazione che si basa anche sul fatto che l’Europa ha consentito, in deroga alle norme antitrust, che potessero essere fatti degli accordi tra questi operatori fino a metà del 2024. Questo ha degli effetti che vediamo in termini di spinta

CASASCO & NARDI
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING

The right solution

Palazzo Andrea Pitto
Piazza Fossatello, 3
16124 Genova

www.casasconardi.com
info@casasconardi.com
+39 010 27 17 1

Il futuro dei porti del Mediterraneo passa attraverso il superamento della 'sfida della digitalizzazione'

Alla prima giornata del forum 2022 di MEDports a Civitavecchia protagonisti i rappresentanti di Autorità portuali e gli stakeholder provenienti da Europa e Nord Africa. Il presidente dell'AdSP Porti di Roma, Musolino: "La trasformazione digitale sarà un successo solo se pubblico e privato sapranno cooperare"

di Marco Valentini

Civitavecchia - Il conflitto in corso in Ucraina sta causando enormi sofferenze alla popolazione civile, amplificando la crisi energetica e provocando una serie di reazioni a catena che rischiano di mandare in tilt l'economia mondiale. Gli sconvolgimenti che un evento di tale portata, sovrapposto all'altra grande problematica ancora non archiviata del Covid-19, è in grado di innescare, però, possono rappresentare anche una grande occasione per alcuni attori che stavano perdendo sempre più rilevanza nello scacchiere internazionale.

È il caso dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo che, se sapranno superare determinate sfide, potranno cogliere l'opportunità strategica di tornare ad essere al centro delle rotte dei traffici internazionali di merci. Il clima di incertezza imperante e le difficoltà ad operare in determinate aree del mondo, infatti, stanno incoraggiando il fenomeno del cosiddetto

reshoring, ovvero dell'accorciamento della filiera logistica.

Per farsi trovare pronti, gli Stati del bacino del Mediterraneo dovranno rendere i propri porti sempre più attrattivi, efficienti e, non ultimo data l'importanza ormai riconosciuta al tema della sostenibilità ambientale, green. Il raggiungimento di questi obiettivi dipenderà, inevitabilmente, dalla capacità di promuovere un processo di digitalizzazione sempre più profondo, in grado di rendere gli hub ancora più smart. L'associazione MEDports, che ventiquattro porti del lato europeo e del lato nordafricano del Mediterraneo, riconoscendo l'importanza cruciale che la trasformazione digitale ricopre, ha deciso di dedicare a questo tema il forum del 2022, intitolato per l'appunto "Le sfide della digitalizzazione nel Mediterraneo".

Dopo due anni di stop imposto dalla pandemia, l'evento è stato organizzato a Civitavecchia da MEDports, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.



Durante la prima giornata (delle due previste) di lavori si sono confrontati diversi attori del cluster marittimo provenienti da tutte le sponde del Mediterraneo. L'incontro è stata un'occasione per > 27





Rook

> 26

discutere di tutte le opportunità che la digitalizzazione può offrire al comparto, ma anche per analizzare le buone pratiche già in uso nelle diverse realtà e confrontarle in un clima favorevole allo scambio di idee e di informazioni.

Tra i protagonisti dei primi panel c'erano: il padrone di casa Pino Musolino, presidente dell'AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale; Lionel Riviere, Direttore della valorizzazione e innovazione del patrimonio del Porto di Marsiglia; Patrick Verhoeven, amministratore delegato

dell'IAPH (International Association of Ports and Harbors); Hans Rook, presidente dell'IPCSA (International Port Community System Association); Lamia Kerdjouj, segretaria generale di FEPORT (Federation of European Port Companies and Terminals); Alberto Rossi, segretario generale di ASSARMATORI; Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'AdSP Mar Adriatico Settentrionale e Sergio Prete, presidente dell'AdSP del Mar Ionio.

Musolino, parlando anche da vicepresidente di MEDports, ha voluto sottolineare che "con la digitazione, la digitalizzazione e la trasformazione digitale nei prossimi 5-10 anni modificheremo il modo in cui movimentiamo le merci più di quanto abbiamo fatto negli ultimi 70 anni. Alcuni processi in questo senso, anche in Italia, sono stati già avviati, ma dovremo essere abili a utilizzare questa finestra per colmare il gap che separa i porti del Mediterraneo da quelli del Nord Europa".

Un traguardo che, secondo il presidente di AdSP, può essere raggiunto "soltanto attraverso una grande cooperazione tra il settore pubblico e quello privato. Il primo deve essere abile a creare le giuste condizioni per consentire al secondo di liberare tutte le risorse e le energie che è in grado di sprigionare. Il privato, invece, deve entrare nell'ordine delle idee che il profitto immediato non può essere l'unico parametro che spinge a investire sull'innovazione".

Una stretta collaborazione tra "pubblico, privato e università" è altrettanto necessaria secondo Musolino "per fare in modo che la digitalizzazione non comporti un costo sociale in termini di perdita di po-



Rossi

sti di lavoro". Indispensabile, inoltre, un raccordo tra livello statale, locale ed europeo è secondo il numero uno di AdSP per "sfruttare nel migliore dei modi le opportunità della digitalizzazione, anche in chiave sostenibile e di contrasto al cambiamento climatico".

In termini pratici, da quanto emerso dal dibattito, questa rivoluzione che passa attraverso l'analisi in tempo reale dei dati e l'automazione della gestione delle informazioni, porterà benefici in termini sia economici sia di tutela dell'ambiente. Come rimarcato da Rook, infatti, "la standardizzazione, l'armonizzazione e la condivisione dei dati tra i diversi stakeholder che operano nei porti garantiranno un aumento delle quantità di carico ed > 28

