

Nuova Alleanza UE sui carburanti rinnovabili e a basse emissioni, Assarmatori c'è

Stefano Messina: “Siamo onorati di essere membri della Roundtable, all'interno della nuova Alleanza, una nomina che conferma il rafforzato profilo europeo della nostra rappresentanza”



Stefano Messina

Nell'ambito dell'Alleanza industriale UE, sui carburanti rinnovabili e a basse emissioni nei trasporti, si è tenuta una prima riunione - convocata a Bruxelles - della tavola rotonda di esperti, nella quale Assarmatori è stata selezionata come membro.

L'Alleanza, lanciata nel mese di aprile dalla Commissaria UE ai Trasporti Adina Vălean, consiste in un partenariato pubblico-privato volto ad allineare l'intera catena industriale, contribuendo a rafforzare la produzione, la logistica, la distribuzione e l'utilizzo di combustibili rinnovabili.

L'obiettivo della tavola rotonda, alla quale partecipa Assarmatori in rappresentanza dell'armamento assieme ai principali stakeholder europei e internazionali (Roundtable 3: Production pathways and Value chain in waterborne transport), è quello di contribuire agli obiettivi dell'Alleanza identificando i percorsi tecnologici pertinenti per la decarbonizzazione

del trasporto marittimo, nonché le condizioni necessarie e le misure di sostegno per garantire l'incremento della produzione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. Particolare attenzione verrà rivolta dalla tavola rotonda alle 'barriere' relative alla distribuzione e alla produzione di tali carburanti, una delle principali e più difficili sfide nella strada verso il raggiungimento degli sfidanti obiettivi fissati.

Alla prima riunione ha partecipato, come componente selezionato, Enrico Allieri, Responsabile di Assarmatori per la tecnologia marittima, la sicurezza e l'ambiente; mentre Alexander Feindt (MAN Energy Solutions) è stato nominato nel ruolo di Chairman della Roundtable e, contestualmente, è stato definito il programma di lavoro per i prossimi mesi.

“Assicurare la disponibilità su larga scala e a costi accessibili dei nuovi carburanti puliti per il trasporto ma-

ritimo, attraverso lo sviluppo della relativa catena produttiva, logistica e di distribuzione e stoccaggio, al momento non esistente, rappresenta la più grande sfida e incognita a cui è chiamato anche il nostro settore. Siamo quindi onorati di essere stati nominati membri della relativa Roundtable all'interno della nuova Alleanza. Nomina che conferma il rafforzato profilo europeo della nostra rappresentanza come interlocutore affidabile ed esperto dei decisori pubblici”, ha commentato in merito il presidente di Assarmatori Stefano Messina.

STUDIO



TAX
CONSULTING
LEGAL

PKF

Tax and Corporate Advisory

M&A - Corporate Finance

Multifamily office & Wealth advisory

Tax services, accounting & payroll

Shipping & Logistics Specialists

GENOVA - MILANO - ROMA

studiotcl@pkf-tclsquare.it

www.studiotcl.com

www.pkf.com

Semplificazione e completezza: i criteri da coniugare per un'efficace revisione del Codice della Navigazione

Si è conclusa con l'incontro di Roma, la serie di 4 eventi organizzata nell'anno delle celebrazioni degli 80 anni dall'entrata in vigore del *Corpus*, protagonisti gli stakeholders del cluster marittimo-portuale e accademici

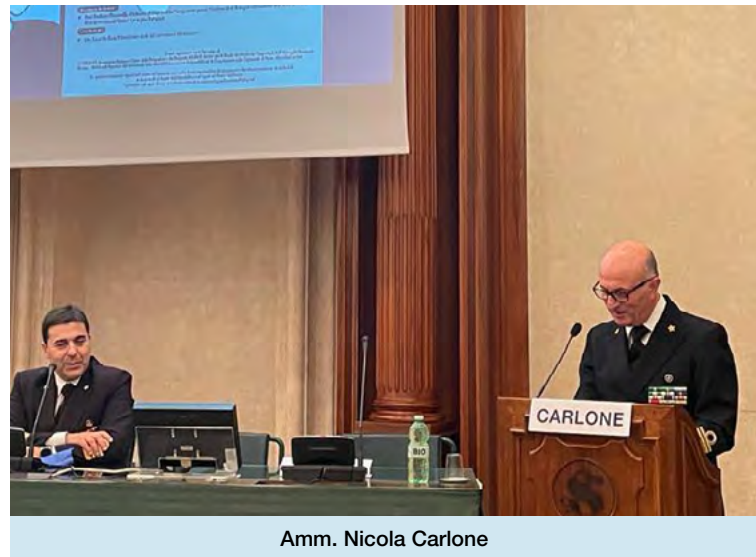
di Marco Valentini

Roma - Presso la Sala Capitolare del Chiostro del Convento di Santa Maria sopra Minerva, a Roma si è conclusa la serie di quattro incontri - iniziata proprio nella Capitale lo scorso aprile e proseguita a Cagliari e Trieste - dedicata al Codice della Navigazione a 80 anni dalla sua entrata in vigore.

Dibattiti che hanno avuto al centro la celebrazione di quella che è stata una codificazione innovativa nel settore aereo e marittimo, consentendo di superare le precedenti frammentarie regolamentazioni, e le idee e gli spunti per operarne una sua revisione, in linea con le esigenze di un mondo profondamente mutato dal 1942.



Stefano Zunarelli ed Elda Turco Bulgherini



Amm. Nicola Carlone

to uno scenario più moderno e articolato, avendo il merito di adeguare le realtà portuali, originariamente previste dal Codice, all'attuale complessità del trasporto marittimo nella sua dimensione globale e transnazionale”.

Ad intervenire subito dopo è stato il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, che ha sottolineato l'importanza che il Codice della Navigazione ha rappresentato per il Paese, grazie anche alla chiarezza e alla linearità con cui è stato redatto, e ha posto l'accento sulla “necessità del suo adeguamento, seguendo le indicazioni e i suggerimenti emersi durante i quattro incontri, purché venga operato in maniera chiara, puntuale e per semplificare la vita dell'armamento, degli operatori e di chi gestisce la sicurezza della navigazione”.

“Sul ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in questo momento grava una responsabilità enorme - ha proseguito l'esponente del Carroccio - Quella di far sì che il nostro Paese possa riuscire a tornare ad avere quel vento in poppa che gli consenta di recuperare quote di mercato e credibilità a livello internazionale. Ci sono tutta una serie di semplificazioni e adeguamenti che sono necessari per fare in modo di tornare ad avere una flotta mercantile battente bandiera nazionale che sia in grado di tenere il passo a quelle di altri Paesi europei, dove sono avvenuti importanti cambiamenti normativi. Queste sono le sfide che il governo nei prossimi mesi dovrà affrontare, senza stravolgere il Codice, condividendo con il cluster e con la Guardia Costiera il percorso per fare in modo che gli interventi possano essere una spinta per il settore e non un intralcio”.

Rixi, insomma, ha espresso la convinzione che il Codice della Navigazione vada sì riformato, ma senza buttare il bambino con l'acqua sporca, considerate le caratteristiche di linearità e chiarezza difficilmente riscontrate in altre raccolte. Un merito che viene riconosciuto alla codificazione da tutti gli intervenuti, in particolare da Massimo Deiana, presidente dell'AdSP > 29

L'iniziativa è nata su impulso del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, in sinergia con l'allora Mims, oggi tornato Mit, con le Università Sapienza e Tor Vergata di Roma, le Università di Cagliari e di Udine e con la Rivista del Diritto della Navigazione.

E proprio la professoressa Elda Turco Bulgherini, direttrice della Rivista, ha moderato l'evento conclusivo, al quale hanno partecipato i principali protagonisti del cluster marittimo-portuale e del mondo accademico, confrontandosi sul tema “Lineamenti di una possibile revisione”.

Ad aprire i lavori è stato l'Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera, che ha esordito definendo il Codice della Navigazione “una Bibbia che rappresenta uno degli strumenti regolatori della funzione marittima del nostro Paese attraverso la quale lo Stato realizza, sviluppa, tutela, amministra e gestisce i suoi interessi pubblici connessi agli usi civili del mare”.

Carlone ha poi fatto cenno alle norme sopraggiunte successivamente al Codice, “in particolare la 84/94, che hanno disegna-

> 28

Mare di Sardegna, che ha definito il Codice “un fulgido esempio di omogeneità e sistematicità del trattamento di un sistema complesso che, per natura non può avere una dimensione di sistema. Bisogna, quindi, salvaguardare l’architettura del sistema, ma intervenire tenendo presenti gli stravolgimenti che ci sono stati nel mondo portuale a seguito della 84/94 e delle successive modifiche del 2016 e del 2017”.

In rappresentanza del mondo degli armatori hanno preso parte al dibattito Mario Mattioli, presidente di Confitarma, e Alberto Rossi, Segretario Generale di Assarmatori. “Il Codice della Navigazione è uno splendido ottantenne che ha svolto una mera-



Massimo Deiana



Mario Mattioli

vigliosa maratona, ma che non può più correre i 100 metri”, ha esordito Mattioli aggiungendo che “è necessario un intervento di ammodernamento per esigenze di competitività rispetto alle altre bandiere. Il mercato è cambiato, si è internazionalizzato lo shipping e la nave non può essere più considerata solo una struttura mobile. Abbiamo esigenze di semplificazione, armonizzazione e digitalizzazione”.

Rossi, dopo aver specificato che condivide l’approccio per la revisione e l’adeguamento del Codice, ha voluto anche rimarcare che “il nostro impianto regolatorio è molto più complesso rispetto a quando, trent’anni fa, si celebrarono i 50 anni del Codice della Navigazione. Abbiamo una serie di norme tra cui la 84/94, che ha dato un impianto alla nostra industria portuale che è essenziale per consentire alla seconda manifattura d’Europa di es-



Alberto Rossi

sere competitiva. Ora ci dovremo occupare del ruolo delle AdSP, senza discutere sul fatto di renderle S.p.a., cosa di cui nessuno è seriamente convinto, ma cercando di renderle più competitive in una logica di mercato”.

Ha offerto il suo contributo al dibattito anche Antonio D. Testi, presidente vicario di Uniport, l’associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale, dicendo che “i lineamenti essenziali di una nuova, aggiornata normativa organica in tema di porti (all’interno di un nuovo Codice della Navigazione), dovrebbero ispirarsi ai principi di certezza, chiarezza, semplificazione e omogeneità delle regole e della loro applicazione per i soggetti regolatori, per gli operatori e gli investitori, tutti attori che giocano un ruolo strategico nello sviluppo sostenibile, economico e sociale dell’intero Paese”.

Per Testi è, dunque, necessaria “una regolamentazione che prenda atto che un porto non è più un ambito chiuso in sé stesso con regole eccezionali, bensì un sistema complesso costituito dai molteplici soggetti, componente di un più complesso sistema logistico, che necessita di regole specifiche in grado di coniugare operatività in cielo, mare e terra, su un bene pubblico, ma anche su aree private. Un sistema incentrato su attività regolate anche dalle leggi del mercato”.

A concludere i lavori è stato il professor Stefano Zunarelli, Ordinario di Diritto della Navigazione presso l’Università di Bologna, che ha evidenziato come nel lavoro di revisione del Codice della Navigazione “bisognerà trovare l’equilibrio tra due esigenze emerse chiaramente, quella della semplificazione e sburocratizzazione e quella di completezza”.



Antonio D. Testi