

News marinare

scritto da Redazione 8 Luglio 2019



A metà giugno Ancona ha ospitato la 70^a assemblea generale di **Federagenti**, la federazione nazionale degli agenti marittimi, nel corso della quale è stato presentato il “**decalogo dello sblocca-mare**”. Una proposta contro il blocco della burocrazia che rischierebbe di vanificare per i porti, lo shipping, la logistica e l'intero sistema Italia, l'opportunità di riportare nel Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi con l'Asia.

E vediamo questo decalogo che il Presidente di un'Autorità portuale, da noi contattato, ha definito *un modo utile per avviare una discussione basata sulla concretezza*.

1. Nominare un sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla Pianificazione dello Spazio Marittimo (scadenza 2020!) e potere di coordinamento sui dipartimenti dei vari Ministeri aventi competenze in materia (vedi Francia).
2. Identificare un numero limitato di porti (3), aeroporti (1) ed interporti (4/5) da disciplinare in via speciale ai fini dell'internazionalizzazione della logistica italiana.
3. Attribuire temporaneamente ad una short list di infrastrutture prioritarie per la competitività del sistema Paese le regole del “Decreto Genova”.
4. Emanazione del Regolamento Concessioni portuali (e omologazione delle concessioni su base nazionale).
5. Creazione di un centro unico presso il MIT per Progettazione opere e gare d'appalto per tutte le AdSP (ITALPORT come ITALFERR?).
6. Portare le AdSP fuori dall'elenco ISTAT (165/2001) quantomeno per gli aspetti lavoristici.
7. Revisione legge Dragaggi.
8. Agenzia delle Dogane funzionalmente sottoposta al MIT (come la Guardia Costiera).

9. Ritorno di Sindaci e Presidenti Regione in organi di gestione dei Porti superando la logica degli “Unicorni”.

10. Creazione dell'Agenzia centrale per il Registro Internazionale Italiano.

Da Ancona alla Sardegna. Il **Gruppo Onorato** ha denunciato la pubblicazione sulla stampa (il 25 giugno) di notizie false a proposito della vicenda della sanzione irrogata dall'AGCM a carico di Moby-CIN per abuso di posizione dominante sulle tratte che collegano la Sardegna alla Penisola. Decisione rinviata dal TAR del Lazio all'Autorità che dovrà rideterminare, in diminuzione, la sanzione (vedi il nostro articolo al riguardo, del 10 giugno, nella sezione Blue Economy). Onorato ritiene che dietro ci sia lo zampino del **Gruppo Grimaldi** “non nuovo ad iniziative, strumentali ed infondate, di aggressione nei confronti del Gruppo Onorato, ... finalizzate a creare un fumus negativo”. Un'altra puntata dell'annosa guerra commerciale fra i due Gruppi.

E sarà proprio sulle rotte da e per la Sardegna che saranno utilizzate le due navi ro-pax che Onorato ha commissionato al cantiere cinese **GSI di Guangzhou**.

Lunghezza fuori tutto di 237 metri per una larghezza di 32 metri e un tonnellaggio lordo di 69.500 tonnellate. Capacità di trasporto di circa 2500 passeggeri e 1300 auto. Dotate di scrubber ibridi di ultima generazione per abbattere le emissioni, le navi saranno anche LNG ready, ovvero già predisposte al passaggio dal carburante tradizionale al gas naturale.

La prima nave sarà pronta entro 36 mesi ed entrerà in servizio per la stagione di punta del 2022. La seconda nave gemella seguirà a distanza di sei mesi.

Infine, lo scorso 13 giugno, sono stati definitivamente formalizzati gli accordi vincolanti fra il colosso dello shipping **MSC** e lo storico **Gruppo Messina** di Genova. MSC, tramite la controllata Marinvest, subentra nel 49% del capitale della società genovese. Il closing dell'operazione avverrà all'ottenimento dei definitivi nullaosta da parte delle Autorità antitrust e dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale.