

UNA RELAZIONE ART ALLA COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI DEL SENATO

Il riordino della legislazione in materia di trasporto aereo

I suggerimenti dell'Agenzia in merito alle innovazioni allo studio del governo - I piani di sviluppo, i "sistemi" aeroportuali, le competenze di ENAC

ROMA - Il presidente Andrea Camanzi, insieme ai colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci, ha riferito all'8° Commissione del Senato in relazione al disegno di legge AS 727 recante "Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo".

Sulla classificazione degli aeroporti è stato sottolineato che "Riteniamo, in primo luogo, necessario rafforzare il programma di monitoraggio volto a migliorare la classificazione degli aeroporti; riteniamo, altresì, auspicabile che la nuova classificazione implichi un coinvolgimento dell'Autorità in considerazione della conoscenza del mercato che essa esprime. Su reti e sistemi aeroportuali "Particolare attenzione rivolgiamo - è stato detto alla Commissione - alla prefigurata costituzione di sistemi aeroportuali per garantire un più razionale ed efficace utilizzo della capacità aeroportuale e la redistribuzione strategica dei flussi di traffico. Allo stesso

(segue a pagina 9)

Confetra al tavolo imprese con Salvini

ROMA - "Il nostro campo d'azione è il mondo, la partita è quella degli scambi Internazionali e le regole e le condizioni di questa partita tendono ad essere imposte dai grandi player globali: a partire dagli USA del Presidente Trump o dalla Cina. Non possono le nostre imprese misurarsi da sole con dossier di caratura storica, politica e sovranazionale quali Via della Seta, Guerra dei Dazi, Brexit, Consortia Regulation ed Antitrust comunitaria, Corridoi Trans europei e Grandi Opere infrastrutturali, GoldenPower, digitalizzazione dei flussi e controllo del 5G" ha dichiarato il neo-presidente Guido Nicolini nel corso dell'incontro con il vice premier Matteo Salvini.

"Fin dalla prossima Legge di Bilancio, dunque, occorrerà che il Governo dia risposte coerenti con un disegno più complessivo. Se l'Italia vuole giocare la partita globale della logistica 4.0, bisogna procedere senza esitazioni sui completamenti delle opere infrastrutturali legate ai Corridoi TEN-T, sulla digitalizzazione

(segue a pagina 9)

ALL'INTERNO

La giornata dell'economia della Maremma e Tirreno. Talent Moby e Tirrenia a bordo nella serata finale. Marevivo ringrazia il Papa per il Vaticano plastic free. Conferito al Grimaldi Group bollino per l'alternanza di qualità. Alfredo Gaetani neo presidente di Interporto Campano S.p.A.. Il Console USA a Firenze in visita al porto di Livorno. Un tuffo per la vittoria mondiale. La nave scuola Palinuro approda a Pantelleria. Forte rischio in Italia per il GNL nei trasporti. Nuovo corso di formazione per operatori a Vado Ligure. Marina Stella riconfermata nel consiglio generale Fiere. Ormeggiatori e Barcaoli di Civitavecchia con l'Escola Europea nel "Formati al Porto". Trasporto intermodale: "HUPAC" si associa ad ALIS. Il Polo Universitario Sistemi Logistici ha presentato l'offerta formativa. L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA - Una possibile Area ECA anche nel Mediterraneo?.

a pag. 4
a pag. 4
a pag. 4
a pag. 4
a pag. 6
a pag. 6
a pag. 6
a pag. 6
a pag. 6
a pag. 6
a pag. 8
a pag. 9
a pag. 10
a pag. 12

NEL PRIMO ANNUAL MEETING DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE DI STEFANO MESSINA

Assarmatori contro la "marginalità" riservata all'economia del mare

Il presidente ha riportato l'importanza della logistica marittima nel Pil del Paese - Il giudizio sulle opportunità ma anche i "caveat" relativi alla Via della Seta - I temi ambientali e il prossimo appuntamento con gli obblighi sui carburanti più puliti



Nella foto: Il presidente Stefano Messina.

Gianluigi Aponte: l'UE va federata

ROMA - Presente al primo meeting dell'associazione di cui la sua compagnia fa parte Gianluigi Aponte, a margine, ha condiviso il giudizio che Genova

(segue in ultima pagina)



Gianluigi Aponte

Cinzia Garofoli
(segue in ultima pagina)

CELEBRATA IN FORTEZZA VECCHIA A LIVORNO NEL 154° ANNIVERSARIO DELLE CAPITANERIE

Trent'anni della Guardia Costiera in Toscana

Tante storie di salvataggi, di eroismi ma anche di lavoro quotidiano per la sicurezza dell'intero comparto marittimo - La relazione dell'ammiraglio Tarzia, i ricordi "aerei" dell'ammiraglio Lazzari e il commosso omaggio alla figura della medaglia d'oro De Grazia da parte dell'ammiraglio Dassatti

LIVORNO - Anche la direzione marittima della Toscana ha celebrato, due giorni fa, il trentesimo anniversario della Guardia Costiera italiana e insieme il 154° anniversario della fondazione delle Capitanerie di Porto. Una manifestazione molto partecipata, in alcuni punti commossa, che ha visto affluire nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia le massime autorità provinciali, ma anche un nucleo di ex ammiragli dell'arma, il prefetto Tomao, il sindaco Salvetti, il questore Suraci, la presidente del Propeller Giani Pollastrini, le rappresentanze al vertice delle altre forze armate e di sicurezza, ed un centinaio tra ufficiali, sottufficiali e marinai delle Capitanerie di tutto il circondario. Particolarmente significativa la presenza dell'ex comandante generale delle Capitanerie ammiraglio ispettore capo Luciano Dassatti e dell'ammiraglio ispettore Lorenzo Lazzari, uno dei precursori della componente aerea della Guardia Costiera. A moderare gli interventi il nostro direttore Antonio Fulvi, che ha parlato anche delle sue

(segue in ultima pagina)



Giuseppe Tarzia

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

Per evitare un mare di guai...

Ti accompagniamo nella tutela delle tue merci e del tuo capitale alle migliori condizioni del mercato assicurativo attraverso partner di assoluto valore.

Il nostro obiettivo è fornire una consulenza mirata alle tue personali esigenze con prodotti assicurativi moderni per garantire le merci che viaggiano e tutto quello che costituisce il mondo delle spedizioni nazionali ed internazionali.



ASSIMAR SRL
http://www.assimar.com

Consulenze e coperture assicurative a 360°
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64

info@assimar.com



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Assarmatori contro la “marginalità” riservata all’economia del mare



Nella foto: La consegna del premio istituito da Assarmatori per chi si è distinto in azioni di valore nell’esercizio delle sue funzioni all’equipaggio della motovedetta SVHCP2115 Andrea Avellino, Michele Ferri, Alessandro Albani. Con loro, secondo da dx, l’ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino.

Nord Europa; e che quindi dovrà essere prioritariamente elaborata per far sì che l’Italia abbia quanto le spetta in termini di protezione, supporto ed incremento dei traffici sia nazionali che di collegamento con paesi mediterranei extra UE; verso i quali le politiche di coesione risultano indispensabili in questa fase. Anche per questo l’associazione, che rappresenta attraverso le compagnie associate più di 450 navi con la maggiore concentrazione a livello mondiale

di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica l’elezione di un italiano al ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Altro tema cardine per Assarmatori è la Via della Seta che è vista come una grande opportunità per il rilancio dei porti italiani a condizione che le regole dell’economia di mercato vigenti in Europa siano tenute ben presenti dalla Cina; e che i governi (nazionali ed europei) vigilino a questo scopo “per proteggere gli operatori già attivi in

questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo - ha detto il presidente - a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato; ovvero pregiudichino gli interessi del Paese nell’esercizio delle proprie infrastrutture strategiche”. Per partecipare a questo grande progetto servono però porti dragati, connessioni fra porti e reti ferroviarie in grado di trasportare i nuovi container; occorre dunque lo sblocco degli investimenti in infrastrutture.

La proposta di Assarmatori - ha continuato Messina - è di costituire da subito un tavolo permanente con componenti politica-industria-shipping che in tempi strettissimi aiuti a redigere le regole in tema di trasporti ed infrastrutture indicando le priorità per la realizzazione delle opere, i tempi necessari e le politiche commerciali e fiscali che l’Italia deve adottare.

Nella sua relazione il presidente ha toccato moltissimi punti sui quali l’associazione è concentrata: da quello delicato del lavoro (le sue aziende hanno 60.000 addetti in terra e in mare e proprio in questi giorni è stata aperta una trattativa con i sindacati per il rinnovo dei CCNL) per il quale - ha detto - si sta progettando un complesso processo di armonizzazione per dotare il settore di un unico strumento contrattuale, a quello del Registro Internazionale per evitare la migrazione verso bandiere di convenienza, con una proposta al Governo di decontribuzione per il marittimo italiano o europeo (realmente residente in Italia) anche quando lavora su navi con bandiera europea (e non solo italiana). Ha poi ricordato che la Block Exemption Regulation - che permette dal 1995 accordi fra le compagnie per la locazione di spazi di stiva su navi della concorrenza, va in scadenza nel 2020, ed in caso di non rinnovo potrebbe - sovvertendo una situazione ormai consolidata in un paese molto dipendente dal trasporto via container - indebolire la capacità delle industrie italiane per colpa dei ritardi e dei maggiori costi. Sul tema dell’integrazione verticale che riguarda l’estensione delle attività degli armatori anche a terra fino alla gestione dei terminal e dei trasporti Messina ha chiesto di considerare che il fenomeno è mondiale e non si può remare contro la necessità di investire - da parte di chi ne ha la possibilità - per assecondare le esigenze di un mercato che chiede navi più grandi per i volumi in crescita. Assarmatori è inoltre impegnata nel chiedere al Governo un Marebonus per le Autostrade del Mare - servizio essenziale per il Paese - che preveda sostegni agli armatori anche considerando la strategicità dei collegamenti con i vicini paesi terzi del Mediterraneo e con la struttura della nostra penisola che vede al suo interno linee che collegano due porti della stessa. Fra i molti temi citati dal presidente sui quali sta lavorando la struttura tecnica dell’associazione quello dell’inquinamento atmosferico: Assarmatori si prepara da tempo, come tutta la categoria, alle prossime scadenze del 2020, con l’acquisto di carburante più pulito - e più caro, - con altre modalità (investimenti su scrubber) e valutando l’uso del combustibile alternativo GNL. Lavora con il MIT, Assoporti ed Assocostieri per far fronte alla mancanza di infrastrutture di distribuzione di gas o di elettricità in banchina: un tavolo sul Gas è stato costituito ed ha chiesto al ministero di accelerare le soluzioni. Nella visione del presidente l’Italia, per far sopravvivere le sue industrie, deve essere porto di primo destino o prima partenza delle merci e deve organizzarsi nell’adattare, in modo capillare, i suoi scali a navi sempre più grandi.

Nella conclusione del suo intervento il presidente Messina ha chiesto al ministro Toninelli l’immediata convocazione della Conferenza Nazionale dei Presidenti delle AdSP affinché si possa procedere alle decisioni strategiche della logistica portuale italiana e consentire sviluppo ai traffici.

Il tema del grande progetto cinese è emerso più volte negli interventi dei relatori nel seguito dell’incontro evidenziando posizioni anche molto diverse. L’ex presidente del Consiglio Enrico Letta in termini preoccupati ha richiamato la necessità di creare un asse con la politica al timone in Europa per evitare di dover contare fra qualche anno “morti e feriti”. Anche il parere di Letta è che si debba lavorare ad avere un italiano come commissario europeo ai Trasporti invece che alla Concorrenza. Di parere completamente diverso in tema di “invasioni” cinesi quello del Ceo Fincantieri Giuseppe Bono che non ne ha alcun timore

intravedendo semmai il pericolo nell’India, ma ha invece sollecitato l’attenzione a non invischiarsi con interpretazioni di norme sulla concorrenza che ci hanno finora impedito di raggiungere successi nelle operazioni industriali. Bono ha inoltre annunciato che Fincantieri sta lavorando con Enel per elettrificare le banchine di tutti i porti italiani permettendo costi di servizio economicamente competitivi rimuovendo finalmente il principale ostacolo all’utilizzo di questo strumento “verde”. Da parte dell’economista Giulio Sappelli l’invito a stare con gli Stati Uniti in questo attuale duopolio fra le due superpotenze con la precisazione che comunque la direzione mondiale sarà di chi riuscirà a controllare il continente africano. L’intervento del coordinatore europeo delle Reti TEN-T Carlo Secchi ha aggiornato sulle possibilità di finanziamento alle reti di trasporto che saranno in grado di integrare gli elementi di multimodalità, sostenibilità e digitalizzazione ed inoltre su una facilitazione che sarà a regime a settembre rivolta a ferrovie e combustibili alternativi che potrà essere utilizzata anche per il rinnovo delle flotte ai fini di una loro maggiore efficienza. L’armatore Achille Onorato ha appunto parlato del necessario rinnovo delle flotte quale sfida attuale per le compagnie di traghetti lamentando l’assenza dell’Europa nel non aver dato in questo senso un aiuto ai piccoli armatori negando così una ripresa anche a quei piccoli cantieri che oggi non riescono ad essere competitivi. Altro punto importante per Onorato: la necessità di sbloccare i cantieri delle opere che impediscono il corretto flusso dei trasporti per evitare che questi vengano dirottati verso i paesi del Nord Europa. La mancanza di un vero porto hub italiano a servizio del mercato europeo è stata segnalata da Fabrizio Palenzona, presidente di Confratporto Confcommercio che ha sottolineato l’assenza della politica dei trasporti, fondamentale per lo sviluppo economico italiano.

I lavori sono stati conclusi dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli che al riguardo dei dragaggi bloccati dalla burocrazia si è detto convinto che con lo “sblocca cantieri” si stiano facendo passi in avanti ed ha informato del tavolo aperto con il ministro Costa su questo tema. Per quanto riguarda la conferenza dei presidenti delle AdSP ha informato che questa verrà riconvocata e che è attesa l’unità di intenti dagli operatori ed infine ha dato la notizia di 242 milioni di euro destinati ai collegamenti ferroviari dei porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno.

Gianluigi Aponte: l’UE

e Trieste non siano ancora pronti per servire come hub il centro Europa. Fondamentale per il porto ligure sarà il completamento del terzo Valico. Su Gioia Tauro, porto nel quale MSC sta investendo moltissimo, Aponte ripone fiducia nel contributo dei lavoratori per farne quello che sarà sicuramente il primo terminal del Mediterraneo. Gioia Tauro sarà porto di transhipment, ma in futuro saranno valutate anche le possibilità di farne un porto gateway se sarà realizzabile un collegamento con il Nord Italia e con l’Europa. E sul grande argomento della Cina più volte toccato nel meeting: “Dobbiamo capire una cosa: è la Cina che ha bisogno di noi e non noi della Cina - ha detto il presidente - siamo un cliente importante per i suoi prodotti finiti; noi al contrario in Cina esportiamo pochissimo. Sono d’accordo con chi sostiene che in questo nuovo assetto che vede protagonisti Stati Uniti e Cina dobbiamo schierarci con gli Stati Uniti. Questo è chiaro. Ma il vero problema dell’Europa è che dobbiamo diventare una federazione. Finché non saremo una federazione non conteremo nel gioco mondiale internazionale globale. Quindi ci dobbiamo augurare che il nuovo presidente della Comunità europea lavori in questa direzione. Questo è fondamentale”.

Trent’anni della Guardia

dirette esperienze a fianco di uno dei comandanti generali del Corpo più attivi e creativi, l’ammiraglio “Bepi” Francese, cui si devono i primi importanti passi della Guardia Costiera moderna. Il prefetto dottor Gianfranco Tomao ha tenuto a sua volta un saluto all’arma e ai suoi uomini, ricordandone i compiti e l’importanza.

Introdotta dal direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia, il tema principale, il “racconto dei 30 anni della Guardia Costiera nazionale: storie, immagini ed emozioni” è stato preceduto dal vide-messaggio del comandante generale del corpo, ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino. Il clou delle celebrazioni è stato affidato ad un gruppo di brevi filmati, con focus particolari sulla prima missione all’estero della Guardia Costiera, in Albania nel 1991 (ha relazionato l’esperienza dal vivo il capitano di fregata Giuseppe Monticelli), sui sistemi di monitoraggio del traffico marittimo (relazioni a latere del tv Marco Gonnelli e del tv Ivan Bruno), il soccorso aereo del corpo (appassionato commento e memorie dell’ammiraglio ispettore capo Lorenzo Lazzari), il dramma della Costa Concordia (CV Massimo Tomei, sottocapo elicotterista Massimo Restivo, comandante del gruppo Neri Enrico Mucci). Particolarmente commosso il ricordo della medaglia d’oro alla memoria comandante Natale De Grazia portato dall’ammiraglio ispettore capo Luciano Dassatti, che lo ebbe tra i suoi allievi all’Accademia e ne ha ripercorso l’impegno professionale fino all’estremo sacrificio - probabilmente fu avvelenato - mentre conduceva una delicata inchiesta sulle navi dei veleni. E’ seguito un film riassuntivo delle medaglie d’oro al personale della Guardia Costiera e quindi la conclusione del contrammiraglio Tarzia, che ha ricordato tra l’altro l’impegno costante delle donne e degli uomini in divisa anche nel settore della difesa dell’ambiente, particolarmente impegnativo nella direzione marittima toscana per la presenza dei vari parchi marini e del santuario Pelagos.

.....

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di
Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 / 89 33 58
Fax 0586 / 89 23 24
Codice fiscale 00118570498
E-mail: redazione@lagazzmar.191.it
www.lagazzettamarittima.it

Editore
Società Editoriale Marittima
a r.l. - 57123 LIVORNO
Via Fiume, 23

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

Stampa
Centro Tipografico Livornese s.n.c.
Tel. 0586 / 80 63 76

Autorizzazione del Tribunale di
Livorno n. 217 del 10 giugno 1968



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

E' vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

"I dati forniti dai sottoscrittori degli abbonamenti vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per alcun motivo".

Stampato su carta
ecologica



.....



L’ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore dottor Luca Brandimarte, junior advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante l’Area ECA nel Mediterraneo.

Una possibile Area ECA anche nel Mediterraneo?



Luca Brandimarte

ROMA – In questo nuovo numero della nostra rubrica affrontiamo oggi una tematica che è recentemente tornata a far parlare di sé a seguito di una specifica proposta avanzata all’Europa dal governo francese: ci riferiamo, in particolare, a quella relativa alla possibile creazione di un’area ad emissioni controllate all’interno del mar Mediterraneo (“Area ECA”).

Tale proposta, che sembrerebbe aver ricevuto seguito anche dal governo spagnolo in occasione della Conferenza di Madrid del marzo scorso, suggerisce la necessaria introduzione di un’area ad emissioni controllate nel Mediterraneo e trae la propria origine dai possibili benefici che, in termini ambientali, la stessa potrebbe produrre. Il tutto facendo leva sui modelli di Area ECA attualmente implementati nei mari del Nord Europa e degli Stati Uniti.

Ma vediamo cos’è e in che cosa consiste l’Area ECA.

L’Area ECA, meglio nota come “Emission Control Area”, è stata definita dall’Organizzazione Marittima Internazionale (“IMO”) – nello specifico a mezzo della risoluzione MEPC 176(58) dell’IMO in vigore dal 2010 – come un’area in cui, al fine di ridurre e controllare l’inquinamento atmosferico dall’emissione di gas nocivi quali gli ossidi di zolfo e gli ossidi di azoto, è obbligatoria l’adozione di misure speciali per le emissioni navali.

Ancor prima della sopracitata risoluzione IMO, l’introduzione delle aree ECA deriva dall’attuazione dell’Allegato VI al protocollo MARPOL del 1997, che ha introdotto delle limitazioni all’emissioni dei gas nocivi di cui sopra vietando altresì l’emissione di sostanze volatili organiche (i.e. diluenti per vernici/benzine) e di sostanze dannose per l’ozono (i.e. sostanze alogenate).

In sostanza, quindi, l’Area ECA altro non è che un’area marittima caratterizzata da agenti inquinanti ed emissioni in misura contenuta rispetto alle altre aree marine/marittime limitrofe e, ad oggi, per quanto concerne l’Europa, si registrano aree ECA sia nel Mar Baltico, sia nel Mare del Nord.

Segnaliamo, inoltre, che il limite di tenore di zolfo nel combustibile utilizzato dalle navi all’interno di un’Area ECA è di 0.10% m/m mentre, al di fuori della stessa, il limite risulta del 3.5% m/m. Al riguardo, si ricorda tuttavia che, a partire dal primo gennaio 2020, il tenore di zolfo nel combustibile utilizzato dalle navi si ridurrà ulteriormente nella misura dello 0.50% m/m.

Ma quindi, quali sono i possibili vantaggi e gli svantaggi di un’Area ECA anche nel Mediterraneo?

Per quanto riguarda il primo profilo, l’istituzione di un’area ad emissioni controllate ben potrebbe ridurre le emissioni dei sopracitati gas nocivi e far diminuire il rischio di danno ambientale. Il tutto anche a beneficio della salute umana.

Per quanto attiene, invece, agli svantaggi correlati alla creazione di un’Area ECA mediterranea, occorre ricordare le differenze esistenti, sia in termini di risorse disponibili, sia in termini di operatori attivi sul mercato rilevante, tra il Mar Mediterraneo e le altre aree marine già soggette ad Area ECA.

Ad avviso di chi scrive, infatti, l’introduzione di un’Area ECA nei nostri mari potrebbe cagionare un grave danno, in termini economici, alla nostra industry, in assenza di idonee misure finalizzate a consentire all’industria marittima di assecondare tale processo mediante l’utilizzo di carburanti (i.e. LNG) e/o tecnologie alternative (i.e. cold ironing). Ciò sia dal punto di vista dei costi del combustibile a basso tenore di zolfo, di gran lunga superiori rispetto a quelli attualmente utilizzati nel Mediterraneo, sia in termini di fonti di approvvigionamento che, rispetto al Nord Europa, sono ancora assai limitate.

In sostanza, sebbene anche l’Italia sembrerebbe essere sul punto di iniziare a manifestare la possibilità di valutare la proposta francese, sarebbe opportuno temperare le esigenze di salvaguardia ambientale con le attuali condizioni che caratterizzano il nostro mercato di riferimento.