

News marinare: Onorato ed altro

scritto da Redazione 20 Aprile 2021



CIN. Ormai è noto che la Procura di Milano ha presentato richiesta di fallimento nei confronti di Cin, la Compagnia italiana di navigazione del gruppo Onorato. Svariate centinaia di milioni di euro tra passivo e debiti scaduti anche nei confronti dell'amministrazione straordinaria della Tirrenia, ossia verso lo Stato per completare il pagamento della privatizzazione. Il piano di salvataggio annunciato da Cin non si è infatti ancora concretizzato. Resta però uno spiraglio, fino al prossimo 6 maggio, per un nuovo concordato preventivo o per un accordo di ristrutturazione. I media si sono buttati sulla notizia, un po' per la sua oggettiva rilevanza e un po' forse per le pressioni della politica e della concorrenza armatoriale, tratteggiando un quadro a fosche tinte. Possibili future indagini per bancarotta, finanziamenti a "partiti politici, influencer e lobbisti", regalie varie e spese pazze. Staremo a vedere. Quel che è certo è che vanno in ogni caso salvaguardati i livelli occupazionali, oltre 6.000 addetti. Fuori dal coro **Assarmatori**, che si dichiara "al fianco di Moby e Tirrenia CIN" augurandosi, con il Presidente **Stefano Messina**, il rilancio delle società che assicurano "in un contesto di adeguata concorrenza e necessaria pluralità degli operatori la continuità territoriale tra le isole".

Concessioni. Ne ha parlato qualche giorno fa **Luigi Merlo**, Presidente di **Federlogistica**, secondo il quale non sarebbe sufficiente aver individuato un primo numero di opere e nominato i relativi commissari. Che fine ha fatto il regolamento delle concessioni ex Art. 18? Perché non viene convocata la conferenza delle associazioni di categoria e dei sindacati? Dove sono i piani regolatori di sistema? Chi vuole rispondere?

Noli. Puntare sull'efficienza delle 'supply chain' è la parola d'ordine del Presidente di **Federagenti**, **Alessandro Santi**. Ne sono coinvolte il 90% delle merci globalmente movimentate e la loro evoluzione ha portato alla riduzione degli stock ed alla concentrazione delle produzioni. Ovviamente, anche ad una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento (vedi Suez). Dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate ma "si sono registrate frequenti oscillazioni anche importantissime dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali ... Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci è l'efficienza globale del sistema".

Flotte sostenibili. La settimana scorsa, in audizione pubblica al Parlamento Europeo, il Presidente di **Assarmatori, Stefano Messina**, ha sostenuto che un trasporto marittimo sostenibile e rispettoso dell'ambiente non può fare a meno degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte. Affinché metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, occorrono infatti risorse finanziarie importanti. Sin da subito, però, bisogna ricorrere al GNL e al Cold Ironing (l'elettificazione delle banchine portuali) a patto, anche qui, che gli investimenti privati vengano affiancati da quelli pubblici. Giusto ma, trattandosi di soldi nostri, quanti ce ne mettono, sin da subito, gli armatori?

Italia Nostra ha organizzato lo scorso 2 aprile un convegno nazionale dedicato ai Porti. Si è parlato del gigantismo delle navi e delle nuove dinamiche della portualità europea e italiana, di consumo di suolo e di erosione costiera, del rischio di perdita di competitività soprattutto dei porti piccoli e medi. Tra gli intervenuti: Rosario Pavia, Ord. di Urbanistica e Presidente Commissione Inu Porti; Domenico Gattuso, Ord. di Trasporti; Giuseppe Soriero, CdA Svimez e presidente della Conferenza dei Presidenti delle Accademie di Belle Arti; Antonella Caroli, consigliere nazionale di Italia Nostra e già Segretario Generale del Porto di Trieste; Sergio Prete, Presidente dell'AdSP del Mare Jonio. E' stato anche deciso di costituire un "**Osservatorio di Città Porti Territorio**" con l'obiettivo di tutelare i beni culturali presenti nel territorio dei porti.