

14 Dic 2017

Costituita Confmare, nuova casa del mare in Confcommercio



Logistica, shipping e trasporti nella nuova confederazione delle associazioni legate al trasporto.

Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, è il primo coordinatore della Confmare, la confederazione delle associazioni legate al trasporto in seno a Confcommercio, di cui fanno parte, tra le altre, Confrtrasporto, Fedarlinea, Fedepiloti. Per il momento quindi niente Confarmatori o super-Fedarlinea, cioè i due soggetti ipotizzati nei mesi scorsi, che avrebbero dovuto presentare un'alternativa alla Confitarma (la confederazione degli armatori italiani di Confindustria): utilizzando come perno Msc, Confmare riesce a raccogliere una più ampia filiera di associati.

Il passaggio annunciato all'assemblea degli agenti e mediatori marittimi italiani rappresenta comunque un passo in avanti nel frammentato panorama associazionistico del settore marittimo, perché il coordinamento di Confmare «darà un indirizzo unico a tutte le realtà di Confcommercio in materia di trasporti» spiega Duci, e nei fatti polarizza la presenza e l'influenza dei due maggiori soggetti

dell'associazionismo, Confcommercio e Confindustria, che almeno per il momento trovano punti di contatto all'interno della Confetra, la confederazione dei Trasporti che vede associate sia raggruppamenti legati alle imprese del commercio, sia a quelle dell'industria.

Ad affiancare Duci alla guida della "casa comune del mare" ci sarà Cino Milani di Fedepiloti, nel ruolo di vice coordinatore. Obiettivo della Confmare, fare da «soggetto chiamato a coordinare l'intera filiera di operatori e imprese che agiscono sul mare, nei porti e nella logistica connessa».

L'assemblea degli agenti e broker si è concentrata sulle questioni operative legate ai porti che in questo momento vivono le situazioni più critiche: Gioia Tauro, Venezia e Taranto.

Per quanto riguarda lo scalo calabrese, è emersa l'esigenza - sostenuta dal presidente degli agenti marittimi della Calabria, Michele Mumoli - di garantire al più importante porto italiano di transhipment dei container normative e regole del gioco che gli consentano di competere ad armi pari con la concorrenza europea e mediterranea.

In particolare, Mumoli ha messo in evidenza che se oggi Gioia è definito "il porto della cocaina", è anche perché le navi che scalano qui sono oggetto di 1.200 ispezioni al mese (per oltre 15 mila all'anno) contro le sette ispezioni all'anno del Pireo. «Ovviamente non contestiamo i controlli - dice Mumoli - ma penso che dovrebbero essere disciplinati per davvero a livello europeo, visto che i grandi porti della cocaina sono altri, a partire da Rotterdam, presso i quali i numeri delle verifiche sono in proporzione largamente inferiori ai nostri». Dunque, no a un elemento di concorrenza basato su un gioco così pericoloso.

Venezia: fronte condiviso tra l'assessore del Comune Simone Venturini, il presidente degli Agenti marittimi del Veneto, Alessandro Santi, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino, contro il futuro di Venezia città museo, sulla linea delle polemiche legate al traffico delle crociere: «Siamo sicuri - si chiede Musolino - che dietro alle organizzazioni ambientaliste tedesche che vengono qui in Laguna non ci siano interessi dai porti del Nord, interessati a spostare traffico sul quell'area? Come si dice, a pensar male si fa peccato...».

Il porto commerciale della città serve un'area industriale che ha un peso produttivo pari alla Baviera, occupa 14 mila addetti a Porto Marghera, 2 mila a Chioggia, 4.500 nel solo settore crociere, 1.034 imprese. Certo - dice Musolino - bisogna rimanere con i piedi per terra: «Quando Msc ha mandato in Adriatico una nave da 12 mila teu, è stato più uno spot che l'inizio di un impiego sistematico di navi con quella taglia. Bisogna partire dalle cose concrete, noi dobbiamo attrezzarci per un futuro di navi da 8.000 teu, almenoperi prossimi anni. E fare cose semplici, come la manutenzione dei fari, non è possibile che un porto chiuda alle cinque di sera perché non c'è un segnalamento adeguato».

Per Taranto il giro di boa è il 2018, spiega il presidente dell'Adsp, Sergio Prete: «Siderurgico e petrolifero da soli potranno garantire un traffico di 40milioni di tonnellate. Il problema, come sottolineato anche dal numero uno degli agenti marittimi, Marco Caffio) e dal sindaco Rinaldo Melucci, è garantire una qualità di traffici diversa. Fallita l'esperienza dei container le opportunità devono arrivare dalla Zona economica speciale, ma il buon esito ora è soltanto nelle mani di operatori e istituzioni tarantine.