

Assarmatori chiede all'UE un cambio di rotta in materia di shipping

L'associazione armatoriale sollecita la nomina di un italiano nel ruolo di commissario europeo ai Trasporti

Secondo Assarmatori, l'azione dell'UE in materia di shipping sotto la guida della Commissione Europea uscente è stata pressoché inesistente. Nel corso dell'assemblea annuale dell'associazione armatoriale italiana, in svolgimento oggi a Roma, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha denunciato che la Commissione UE, salvo rarissime occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare e ciò nonostante che, per Paesi come l'Italia, sulle navi e attraverso i porti transiti più dell'80% dell'interscambio commerciale.

Per Assarmatori, questa latitanza ha avuto conseguenze drammatiche che hanno accentuato in modo palese le distorsioni di trattamento a favore dei Paesi del Nord Europa, nazioni marittime che secondo l'associazione italiana beneficiano di eccessivi finanziamenti europei destinati alle compagnie che collegano porti del Mare del Nord e del Mar Baltico «con la motivazione - ha recriminato Assarmatori - che uniscono, anche con distanze minime, porti di diversi Paesi comunitari, ma non riconosce analogo trattamento all'Italia, né per i collegamenti marittimi nazionali lungo una penisola che è commercialmente ben più strategica, né su quelli con



Stefano Messina



Paesi mediterranei extra UE, nei confronti dei quali sarebbe oggi più che mai indispensabile una politica di coesione».

Pertanto alla nuova Commissione Europea l'associazione italiana chiede un cambio di rotta, a partire dalla nomina di un italiano per il ruolo di commissario europeo ai Trasporti.

Per Assarmatori, una delle opportunità trovare un equilibrio tra il Nord e il Sud dell'Europa è costituita dalla Nuova Via della Seta lanciata dalla Cina, con un inve-


VINCENZO
MIELE
TRASPORTI
SAS di Salvatore Miele & C.
 Via Palazziello, 102 - 80040 VOLLA NAPOLI
 Tel. 081.5725824/6159 - Fax 081.5726796
 info@vincenzomiele.it - www.vincenzomiele.it



Da oltre 70 anni presenti sul mercato con professionalità e passione.

Tanta strada percorsa, tanta da percorrere con entusiasmo e con la Vostra fiducia.

Siamo specializzati nel trasporto tradizionale e container ISO, potendo per questi effettuare trasporti in regime ADR, ATR, CER, RIBALTABILE e FUORI SAGOMA.

Dal 1997 siamo certificati con la norma UNI EN ISO 9001:2015 Istituto Certiquality.

Dal 2003 siamo TERMINAL CONTAINER VUOTI MSC.

stimento globale previsto di 8.000 miliardi di dollari, iniziativa che per l'associazione armatoriale rappresenta un'opportunità unica per spostare verso Sud l'asse degli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani. A tal proposito Stefano Messina ha rilevato che l'Italia ha il dovere di imporre una «Via Italiana» a questo progetto e - ha specificato - ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito.

«La Cina - ha precisato Messina - è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il governo nazionale che le istituzioni europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non

rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche».

«C'è bisogno - ha precisato il presidente di Assarmatori - che il go-

verno tracci un'efficiente e armonizzata «Via Italiana» alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare».

Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno indetto per il 24 luglio uno sciopero generale dei marittimi

Tra le richieste, una riforma del Collocamento della Gente di Mare e l'inserimento della clausola sociale nei bandi per l'assegnazione delle concessioni marittime

Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno indetto per il prossimo 24 luglio uno sciopero generale dei marittimi. In una nota le organizzazioni sindacali hanno spiegato che, «a oltre un anno dal suo insediamento, è arrivato il momento di richiamare il governo alle sue responsabilità rispetto al settore. Un esecutivo - hanno denunciato - che ha scelto di non aprire alcun tipo di confronto strutturato con il sindacato dei trasporti e che non accenna a compiere le scelte necessarie rispetto al sistema com-

pletivo di trasporto, delle infrastrutture esistenti e da programmare, di regole per il corretto funzionamento della mobilità di persone e di merci».

Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno rilevato che «le criticità non risolte dei vari segmenti del settore» stanno determinando «una perdita di efficienza del sistema produttivo italiano e stanno compromettendo il futuro delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti, con il rischio di ulteriori perdite di posti di lavoro qualora non si intervenisse rapidamente. In questo quadro - hanno specificato - diventa complesso anche il rinnovo di contratti nazionali in grado di dare certezze normative e recupero salariale».

I sindacati hanno precisato che lo sciopero è volto ad avviare un confronto con il governo e a sollecitare «una coerente e stabile politica delle infrastrutture che sono il principale moltiplicatore del benessere economico, sociale ed ambientale di uno Stato; una politica dei trasporti che non sia solo considerata spesa pubblica ma investimento sulla competitività del territorio e sua vivibilità; regole chiare e trasparenti, che impediscano la concorrenza al ribasso tra le imprese e che diano priorità alla sicurezza, alla regolarità e alla



tutela ambientale; nuove e più equilibrate regole sul diritto di sciopero che non tengano ostaggio i cittadini di poche e piccole sigle sindacali e che però obblighino le imprese a rispettare gli accordi».

Relativamente al trasporto marittimo, sottolineando che rappresenta un punto fondamentale dell'economia italiana ed un settore dove si continua ad investire soprattutto sulla flotta per navi più moderne e più ecologiche, Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno evidenziato che per accompagnare questo importante processo di crescita «sono impegnate a traguardare il rinnovo del CCNL di categoria per dare le giuste risposte alle legittime aspettative del mondo del lavoro, considerando le profonde evoluzioni che lo stesso sta registrando per essere al passo nelle grandi sfide globali. C'è bisogno - hanno sottolineato - di dare continuità al lavoro sin qui svolto con precise scelte che salvaguardino l'occupazione e le professioni. Va smosso il lassismo burocratico ed il susseguirsi di norme tecniche troppo stringenti in particolare per quelle relative allo svolgimento dell'attività lavorativa degli ufficiali di coperta e di macchina con l'istituzione dei corsi obbligatori».

«Come organizzazioni sindacali - hanno ricordato Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti - fin dal 2016 abbiamo esposto al Ministero le nostre perplessità, avvertendo che la scadenza dei certificati richiesti per lo svolgimento dell'attività marittima, avrebbe provocato problemi soprattutto ai marittimi italiani, a causa dei ritardi con cui è stata adeguata la legislazione italiana alle norme internazionali (dal 2010, si è aspettato il marzo 2016 per fornire le indicazioni sulla tipologia di formazione richiesta) e della eccessiva rigidità con cui poi lo stesso ministero ha recepito le norme. C'è bisogno di stare al passo con gli altri Paesi della Comunità Europea nel recepimento



delle norme provenienti dagli organismi internazionali i cui contenuti vanno applicati, in maniere tempestiva e senza ulteriori vincoli legislativi perché ne limiterebbero fortemente l'operatività».

«Al governo - prosegue la nota - continuiamo a richiedere la definitiva emanazione dei decreti attuativi che disciplinino il Collocamento della Gente di Mare, riformato con il DPR 231/2006 e chiamato, ora più che mai, a dirimere forti criticità radicate derivanti dalla mancata conoscenza della consistenza, in tempo reale, dei marittimi sbarcati piuttosto che dei marittimi in cerca di prima occupazione. Infatti, il Collocamento della Gente di Mare, la cui organizzazione attualmente è gestita dalle Capitanerie di Porto, non risulta più rispondente alle esigenze del mercato marittimo ed ha urgente bisogno di essere riformato. Anche le modalità di reclutamento del personale sono obsolete e basate sul cosiddetto metodo "della chiamata" tramite le stesse Capitanerie che non utilizzano strumenti informatici inseriti in un sistema a rete. In questa direzione è indispensabile un processo di riforma del Collocamento della Gente di Mare, che veda un'anagrafe nazionale aggiornata in tempo reale con la registrazione di tutte le certificazioni in possesso. Quanto sopra, unitamente al sistema Unimare, già attivo presso il Ministero del Lavoro, consentirebbe a tutti i soggetti interessati di avere in tempo reale le informazioni di tutto il personale disponibile all'imbarco con i relativi requisiti previsti dalle normative vigenti. Infatti, l'assenza di un censimento aggiornato determina ancora oggi, una sostanziale incertezza in merito al reale numero

di lavoratori marittimi abilitati all'imbarco ed in attesa di occupazione. Pertanto, non siamo in grado ad oggi di avere un quadro completo della percentuale di disoccupazione nel settore marittimo. La proposta sopra evidenziata permetterebbe un sostanziale incrocio tra la domanda e l'offerta di lavoro orientando, di fatto, anche la programmazione degli istituti scolastici sulla base delle reali esigenze formative di mercato».

«Per quanto riguarda la formazione del personale marittimo - hanno precisato ancora Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti - riconfermiamo che la stessa deve essere a totale carico economico delle società armatoriali in quanto funzionale soprattutto agli obblighi previsti dalla normativa per la sicurezza della navigazione. Nel contesto, evidenziamo la mancanza ancora di percorsi scolastici per le nuove figure previste dalla STCW, come nel caso specifico dell'ETO (Electron Technical Officer)».

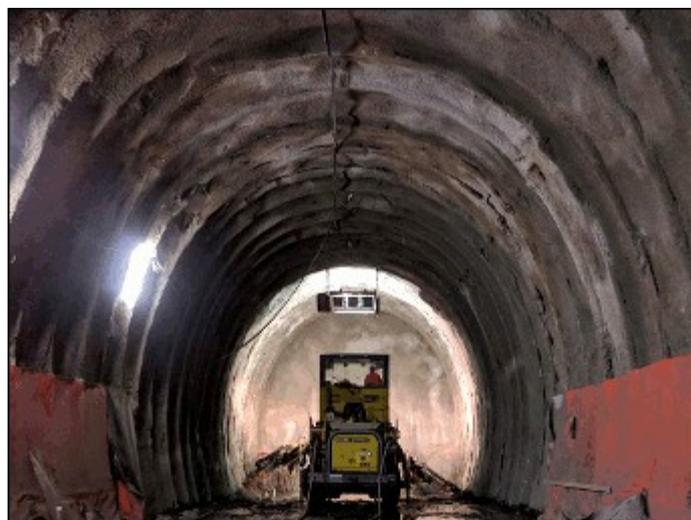
I sindacati hanno rimarcato inoltre che, nella predisposizione dei prossimi bandi di gara per l'assegnazione delle concessioni marittime, ritengono imprescindibile «un confronto con il MIT affinché venga inserita la clausola sociale a protezione di tutto il personale dipendente come garanzia e tutela di tutti i posti di lavoro, coinvolti nel bacino di utenza oggetto della

nuova assegnazione concessoria, facendo sì che proseguano la propria attività lavorativa con il nuovo gestore aggiudicatario senza soluzione di continuità. Infine, considerando le difficoltà, i disagi ed il contesto particolare in cui il lavoratore marittimo è chiamato a svolgere la propria prestazione - hanno sottolineato Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti - riteniamo che tale attività venga configurata quale lavoro usuranti».

Rettighieri (Consorzio Cociv) sarà il commissario per il Terzo Valico e il nodo ferroviario di Genova

*Nomina concordata da
Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti e Regione
Liguria*

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Regione Liguria, ha deciso di proporre alla Presidenza del Consiglio, per la nomina di commissario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il porto storico di Genova, il nome di Marco Rettighieri, già commissario e attualmente presidente del Consorzio Cociv, il consorzio guidato da Salini Impregilo che è il general contractor che si



occupa della progettazione e realizzazione del Terzo Valico.

Specificando che la nomina, in applicazione della norma del decreto Sblocca Cantieri per accelerare la realizzazione dell'opera, dovrà ora essere adottata con un decreto del presidente del Consiglio dei ministri, il dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sottolineato che Rettighieri ha maturato una lunga esperienza e competenza nel settore trasportistico ferroviario e da febbraio 2019 ricopre anche il ruolo di responsabile dell'attuazione del "Programma straordinario di investimenti urgenti" per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova.

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale sospendere in via sperimentale l'addizionale della "security fee"

Programmato un miglioramento dei servizi portuali

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha annunciato la decisione di sospendere in via sperimentale e per la durata di due anni l'addizionale della "security fee", la tassa di scopo che veniva riscossa unitamente ai canoni concessori demaniali per remunerare parzialmente o interamente il costo delle spese di security e di vigilanza dei porti di Augusta e di Catania.

L'ente ha spiegato che la sospensione, stabilita d'intesa con il Comitato di gestione dell'AdSP, trae fondamento anche dalle esigenze di armonizzare il quadro impositivo e tariffario dei due porti sotto il profilo amministrativo e per renderli più competitivi.

Il presidente dell'AdSP, Andrea Annunziata, ha sottolineato la necessità di «aggregare i mercati, diminuendo le tasse ed ammodernando le infrastrutture portuali.

Solo così - ha spiegato - riuscirà ad essere appetibili per attrarre i grandi player globali». Annunziata ha specificato che la sospensione dell'imposta, assieme a nuove strategie di miglioramento dei servizi portuali, «è un segnale forte che ritengo doveroso nei confronti del cluster marittimo e portuale che investe in nuove attrezzature e soprattutto nell'innovazione».

Annunziata ha annunciato anche lo sviluppo di una politica di marketing mirata ad intercettare il traffico commerciale proveniente dal Far East, iniziativa che ha già portato a contattare importanti operatori economici. In quest'ottica venerdì il segretario generale dell'AdSP, Pierluigi Incastrone, assieme a Giuseppe Galizia, componente del Comitato di gestione, e a Roberto Nanfitò, dirigente dell'Area Comunicazione dell'ente, ha incontrato una delegazione egiziana guidata dal professor Abdelaziz Konsowa, governatore di Alessandria d'Egitto, e accompagnata dall'ambasciatore d'Egitto, Hisham Badr, da Eugenio Benedetti Gaglio, presidente della S.I.B. Charity Foundation Bene-

detti, e da Giuseppe Gennarino. Scopo della riunione è stato quello di predisporre un progetto di fattibilità in ambito commerciale e turistico che possa interessare i due porti amministrati dall'AdSP.

Assoferr suggerisce le misure essenziali per lo sviluppo del cargo ferroviario

Una priorità è rendere il Ferrobonus una misura strutturale per il settore

«È necessario e imprescindibile rifinanziare il Ferrobonus per renderlo finalmente e stabilmente una misura strutturale per il settore». Lo ha sottolineato Irene Pivetti, presidente di Assoferr (Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali), annunciando che, nell'ambito del dossier sulle necessità del mondo dei trasporti e della logistica che nei prossimi giorni verrà presentato dalla Confetra, Assoferr suggerirà quelle che devono essere le priorità imprescindibili per quanto attiene il cargo ferroviario.

Pivetti ha specificato che, oltre a

rendere il Ferrobonus una misura strutturale, «analogamente va riconfermato anche lo sconto traccia garantendo con trasparenza il ribaltamento a favore della clientela».

«Altre misure fondamentali - ha aggiunto la presidente di Assoferr - devono riguardare il recupero del traffico convenzionale e del diffuso, così come quello delle merci pericolose. Queste tipologie di traffico - ha evidenziato - sono di valore assoluto e strategico per l'Industria».

Tra le priorità - ha proseguito Pivetti - da non dimenticare infine sono «le infrastrutture fondamentali per l'alimentazione del traffico ferroviario merci, cioè i raccordi industriali e terminalistici, dove occorre una politica di defiscalizzazione premiale per gli investimenti privati in nuovi raccordi e recupero di quelli già esistenti».

«Tutte queste misure - ha concluso Irene Pivetti - devono potersi concepire in un quadro normativo più semplice di quello attuale per consentire al mercato una più efficiente e immediata applicazione».