

Rassegna stampa Assarmatori del 22/10/2019

Indice delle testate

| | |
|--------------------------|------|
| Ansa | p. 2 |
| Il Secolo XIX | p. 3 |
| Tgcom24 | p. 4 |
| Transport-Telenord | p. 5 |
| Yahoo Finanza | p. 6 |

Trasporti: Assoarmatori, tagli a marittimi, dazio occulto

Settore alle prese con adeguamento carburanti

21 ottobre, 21:37



La nave del gruppo Messina Jolly Arancione

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 21 OTT - Il taglio previsto in finanziaria ai sussidi per i lavoratori marittimi è un "dazio occulto" che si aggiunge "ai dazi derivanti dalle guerre commerciali". Lo ha detto il presidente di Assoarmatori Stefano Messina sottolineando che "ad essere a rischio è una misura adottata vent'anni fa, al pari degli altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana e salvato e rilanciato l'occupazione". "Oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia green - ha aggiunto - si vorrebbero ridurre quei sussidi, fino a cancellarli per imporre agli armatori una svolta ambientalista che in realtà da tempo sollecitiamo noi alle istituzioni". Il settore, ha precisato Messina, "è attualmente impegnato in uno sforzo enorme che vedrà ridurre di ben 7 volte in un'unica soluzione la quantità di zolfo contenuto nei combustibili: dal primo gennaio 2020, infatti, il massimo tenore di zolfo ammesso nei carburanti navali passerà dal 3,5% allo 0,5%". (ANSA).

ECONOMIA & MARITTIMO

Stop agli incentivi per i mezzi diesel Autotrasportatori pronti alla piazza

Al Forum Conftrasporto sale la protesta contro il governo: servono sussidi per rilanciare il settore

Alberto Quarati
 INVIATO A CERNOBBIO (COMO)

Agli autotrasportatori non va giù essere finiti nella lista di chi non solo inquina, ma pure beneficia di quelli che il governo definisce «sussidi ambientalmente dannosi». Nel mirino dell'esecutivo, e quindi nel decreto fiscale, secondo le voci che circolava-

Uggè: «Pronti a manifestazioni come quelle già messe in atto in passato»

no ieri sera, c'è la compensazione dell'Iva sulle accise del gasolio destinato ai mezzi pesanti euro 3 ed euro 4 a partire dal prossimo anno.

Se il tema, che ha aperto ieri il Forum internazionale Conftrasporto di Cernobbio, sembra un tecnicismo, va detto che la norma vale 350 milioni di euro, e salvo «un incontro, che auspico a breve, con il ministro dei Trasporti Paola De Micheli» il vicepresidente della confederazio-



I camionisti tornano a minacciare il blocco delle strade italiane

ne, Paolo Uggè non esclude «manifestazioni come quelle che abbiamo già messo in atto in passato», ossia la serrata e il blocco delle strade.

Sulla legge finanziaria è severo anche Carlo Sangalli, presidente della Confcom-

mercio, al capitolo pagamenti elettronici: «Giusto incentivarli senza penalizzare il legittimo ricorso al contante, ma non c'è chiarezza: sono certe le sanzioni per la mancata adozione dei Pos, ma non c'è nulla di definito su ri-

duzioni di costi e commissioni a carico di consumatori e imprese». Sangalli è d'accordo con il presidente Abi, Antonio Patuelli: serve «l'armonizzazione a livello europeo dei tetti di circolazione al con-

tante». Alla tesi dei sussidi inquinanti, gli autotrasportatori oppongono uno studio secondo cui un camion euro 6 paga tre volte i costi per inquinamento rispetto a un euro 3: la norma insomma sarebbe pure dannosa, «quando ci sono settori che ricevono miliardi di incentivi e inquinano molto di più» dice Uggè riferendosi ad agricoltura e ciclo dei rifiuti.

«Oggi i veicoli euro 6 sono solo il 10% del parco circolante» sottolinea Uggè. Dunque, «la strada non è tassare, ma incentivare il rinnovo del parco circolante, che darebbe meno inquinamento e più sicurezza». La Conftrasporto pone invece un altolà sull'elettrico: «Dati dell'Agenzia europea sull'ambiente sfatano questo mito. Un veicolo elettrico in tutto il ciclo di vita può produrre più danni all'ambiente rispetto a un veicolo diesel». Tesi sostenuta dal numero uno della Confederazione, Fabrizio Palenzona: «L'80-90% del nostro export è verso l'Europa, e una parte di questo sono motori diesel. Rischiamo di perdere la leadership, come è successo con il nucleare».

IL PERSONAGGIO



Benvenuti, un camallo comunista a Cernobbio

Simone Gallotti / GENOVA

Dilotta (comunista) e di governo. Lo ammette in fondo lo stesso Console, guardando le due facce di una moneta prelevata dalla tasca a chi gli chiedeva ieri se si sentisse a proprio agio tra Palenzona e i manager Amazon. «Ma non sono diventato un padrone. Sono sempre stato nel solco di Batini» dice netto Antonio Benvenuti. Da una parte la *Culmv-azienda*, dall'altra la *Culmv-servizio di interesse generale* del porto di Genova: due facce della stessa medaglia. L'uomo che guida i camalli da un decennio è arrivato presto ieri nel tempio dei poteri forti, a Cernobbio, diventati ora un po' meno forti, ma comunque sempre più borghesi della sala chiamata e delle banchine a cui è abituato. Ma per Benvenuti, il camallo salito in riva al Lago, contano più i fini dei mezzi. E i risultati gli hanno spesso dato ragione. La Culmv è ancora in piedi, nonostante i tanti nemici e le difficoltà affrontate. E se i portuali genovesi sono ancora una potenza, lo devono anche a lui e alla sua strategia che prevede lo scontro e il dialogo a oltranza con tutti, persino con Forza Italia se è necessario. Più del conflitto però, Benvenuti è un maestro della «minaccia della rottura della pace sociale»: basta quella perché Authority, privati e politica aprano il portafoglio. Quest'anno è andata di nuovo così, anche se «dobbiamo ancora chiudere con i terminalisti: c'è un accordo e chiedo che lo rispettino» tuona Benvenuti a cui servono quei soldi per salvare di nuovo il bilancio della Culmv. L'erede di Batini oggi salirà sul palco tra completi blu e cravatte eleganti, per parlare di automazione nella tavola rotonda moderata dal direttore del *Secolo XIX* Luca Ubaldeschi. Più robot in banchina e meno camalli? «Non è così, noi siamo pronti anche a questa sfida. E in parte già lo stiamo facendo con i nuovi mezzi che sono arrivati a Genova». Il console è un leninista e si è formato al «Mazzini» di Sampierdarena, il liceo classico dei figli degli operai. Più intellettuale di Batini, non per questo meno pragmatico, soprattutto quando si tratta della Culmv. È pazienza se per la causa bisogna diventare anche un po' portuali di lago.

«Il modello da seguire è quello tedesco, ma per renderlo sostenibile abbiamo bisogno di incentivi»
 Messina (Assarmatori): «Penalizzare le navi perché inquinano? Il settore è già super-controllato»

Gentile (Rfi) rilancia l'ipotesi Alessandria per alleggerire il traffico del porto di Genova

IL CASO

INVIATO A CERNOBBIO

Tra chi percepisce incentivi considerati «dannosi per l'ambiente» dal governo ci sarebbero anche gli armatori, secondo quanto segnala a Cernobbio il presidente dell'associazione di categoria aderente alla Confcommercio (Assarmatori), Stefano Messina.

In arrivo, nella legge di Bilancio, rischia di esserci infatti una sforbiciata ai sussidi per il costo dei marittimi italiani, misura che in 20 anni molto ha contribuito al raddoppio della flotta di bandiera italiana.

A Messina non piace la ratio del provvedimento, che colpisce un incentivo che poco ha a che fare con l'ambien-

te, e che sembra colpire l'armatore unicamente in quanto soggetto potenzialmente inquinante: «Ma con pochi risultati - spiega - perché anche nel caso in cui, ragionando per estremo, un armatore italiano senza il sussidio fosse costretto a non operare più su quella determinata rotta, è evidente che al suo posto arriverebbe un armatore non italiano, con equipaggio non italiano». Insomma la nave ci sarebbe ugualmente, ma operata da un soggetto che porta benefici economici a un altro Paese, che tra l'altro - se europeo - da questo ricevrebbe secondo Messina gli stessi incentivi oggi presenti in Italia.

L'armatore ricorda che il suo settore è soggetto a tre controlli, anche sotto il profilo ambientale: quello derivato dalla normativa internazionale (che dal prossimo an-

no prevede la riduzione, di sette volte rispetto a oggi, dello zolfo presente nel carburante per la nave), quella nazionale attraverso le Capitanerie di porto e quella dei registri di classifica.

Ma in tema di ambiente, non ci sono solo i malumori legati alla legge di Bilancio, perché ieri si è anche tornato a parlare del retroporto di Alessandria per alleggerire il traffico generato dal porto di Genova.

A spiegarlo è Maurizio Gentile, amministratore delegato della Rete ferroviaria italiana, che rilancia per il grande parco ferroviario piemontese una funzione di stretto legame con le banchine liguri, proponendo come ipotesi quella di attivare un servizio di navetta per evitare il sovraffollamento dei piazzali genovesi.

Un tema di attualità, spe-

cie alla luce della lenta ma costante crescita di traffico dello scalo e soprattutto del fenomeno del gigantismo navale, che impone picchi di traffico sempre più elevati, con il rischio del sovraffollamento delle banchine e di lunghe code di tir ai varchi e negli stessi terminal ferroviaria ridosso delle banchine.

«L'idea - dice Gentile - sarebbe caricare la merce in porto componendo treni solo parziali, che verrebbero poi completati ad Alessandria. Il terminale, primo in Italia, potrebbe essere modellato sull'impianto di diverse strutture tedesche, che assomigliano un po' alle stazioni passeggeri: i treni transitano senza manovra. Questo si potrebbe fare sfruttando la posizione di Alessandria, decentrata rispetto al Corridoio 5 Lisbona-Kiev, ma a questo collegato. Inizialmente - ra-

giona Gentile - questo sistema non sarebbe economicamente conveniente, e penso dovrà essere supportato da incentivi come ad esempio il Ferrobonus». I treni da completare ad Alessandria dovrebbero essere quelli originati dai parchi ferroviari di Fuorimuro, Campasso, Genova Pra', tutti destinati a essere portati a 750 metri di lunghezza (l'unica struttura che non sarà portata a questa lunghezza è la Rugna, l'area retrostante Calata Bettolo). Un treno da 750 metri trasporta 82 teu, l'equivalente di 2.000 tonnellate o 40 tir.

Tempi? Gentile spiega che quella di Alessandria è un'ipotesi, che potrebbe essere applicata anche in altre strutture logistiche alle spalle di Genova (Novi Ligure o Rivalta), funzionale soprattutto a togliere la pressione dei traffici dall'area genovese.

Un'ipotesi sulla quale oggi tuttavia è possibile fare i conti, perché su impulso del numero uno di Rfi sono stati coordinati i tempi sulle grandi opere genovesi: non solo i retroporti, ma soprattutto l'allungamento dei binari nei parchi ferroviari all'interno del porto, e il loro raccordo al Terzovalico.

AL. QU.

MANOVRA: ASSARMATORI CONTRARIA A TAGLIO SUSSIDI DEI MARITTIMI

21/10/2019 17:55

CERNOBBIO (MF-DJ)--"Oltre ai dazi derivanti dalle guerre commerciali, ci sono altri dazi occulti, molto pesanti che paghiamo senza ragione, o meglio a causa di una volonta' autolesionistica della politica". Lo ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, intervenendo al Forum di Confrtrasporto-Confcommercio in corso a Cernobbio. Messina fa riferimento, tra gli altri, alla sforbiciata ai sussidi sul costo del lavoro dei marittimi italiani, che potrebbe essere inserita nella prossima Legge di Bilancio. Ad essere a rischio e' una misura adottata vent'anni, fa al pari degli altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana e salvato e rilanciato l'occupazione. "Oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia green", ha detto Messina, "si vorrebbero ridurre quei sussidi, fino a cancellarli per imporre agli armatori una svolta ambientalista che in realta' da tempo sollecitiamo noi alle istituzioni. Negli ultimi anni, per effetto della convenzione internazionale Marpol (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) adottata in sede Imo il numero di incidenti di pollution in ambito navale si e' drammaticamente ridotto e sempre per effetto di queste regole l'industria dello shipping e' attualmente impegnata in uno sforzo enorme che vedra' ridurre di ben 7 volte in un unico step la quantita' di zolfo contenuto nei combustibili: dal 1 Gennaio 2020, infatti, il massimo tenore di zolfo ammesso nei fuel navali passera' dal 3,5% allo 0,5%". "I costi per questo passaggio sono ingentissimi e sono integralmente sostenuti dall'armamento, ma non protestiamo per questo", ha aggiunto Messina, "visto che l'ambiente viene prima di tutto. Semmai non capiamo perche' in Italia sia praticamente impossibile usare come carburante il Gas naturale liquefatto, che e' ancora una fonte fossile, ma decisamente molto, molto meno inquinante. In Italia c'e' il gas, ci sono i depositi, ci sono i bunker nei porti o ci sono i soldi per costruirli, ma mancano le regole per effettuare i rifornimenti. Le stanno elaborando due differenti tavoli tecnici insediati da due ministeri diversi, che peraltro tra loro non dialogano. E anche questo e' un dazio pesante da pagare", ha concluso. fch (fine) MF-DJ NEWS

Sciopero in porto a Genova, Messina: "Evidente significato politico"

di Pietro Roth

Il presidente di Assarmatori: "Si inserisce in un delicato momento per il rinnovo dei contratti"

"Ho visto che sono arrivate delle comunicazioni dall'Autorità di Sistema, ma **indubbiamente è stato uno sciopero inaspettato**, specie se associato a quello già proclamato per il prossimo 31 ottobre, proclamato in un momento abbastanza particolare anche nell'ambito di quelle che sono le trattative per il rinnovo dei contratti collettivi, sia dei terminal operator sia delle aziende armatoriali. **Uno sciopero che ha quindi un significato politico evidente**". Così **Stefano Messina, presidente di Assarmatori e del Gruppo Messina**, commenta lo sciopero proclamato nella giornata di ieri nei porti di Genova e Savona per via dell'allerta rossa diramata in Liguria.

<https://telenord.it/sciopero-in-porto-a-genova-messina-evidente-significato-politico>

Assarmatori: taglio sussidi ai marittimi sarebbe dazio occulto

Rar

Askanews21 ottobre 2019

Cernobbio (Co), 21 ott. (askanews) - "Oltre ai dazi derivanti dalle guerre commerciali, ci sono altri dazi occulti, molto pesanti che paghiamo senza ragione, o meglio a causa di una volontà autolesionistica della politica". Lo ha sottolineato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, intervenendo al Forum di Confrasperto in corso a Cernobbio, in riferimento alla sforbiciata ai sussidi sul costo del lavoro dei marittimi italiani, che potrebbe essere inserita nella prossima Legge di Bilancio. Ad essere a rischio è una misura adottata vent'anni, fa al pari degli altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana e salvato e rilanciato l'occupazione. "Oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia green", ha detto Messina, "si vorrebbero ridurre quei sussidi, fino a cancellarli per imporre agli armatori una svolta ambientalista che in realtà da tempo sollecitiamo noi alle istituzioni".

"Visto che l'ambiente viene prima di tutto semmai - ha sottolineato Messina - non capiamo perché in Italia sia praticamente impossibile usare come carburante il Gas naturale liquefatto, che è ancora una fonte fossile, ma decisamente molto, molto meno inquinante. In Italia c'è il gas, ci sono i depositi, ci sono i bunker nei porti o ci sono i soldi per costruirli, ma mancano le regole per effettuare i rifornimenti. Le stanno elaborando due differenti tavoli tecnici insediati da due ministeri diversi, che peraltro tra loro non dialogano. E anche questo è un dazio pesante da pagare".