



Assarmatori elenca i nodi da sciogliere per continuare ad essere 'Al servizio dell'Italia'

Nel corso dell'assemblea annuale dell'associazione, Messina all'attacco del regime ETS per i ro-ro: "Rischiamo il ritorno dei camion nelle strade e che il prezzo per andare in Sicilia, in Sardegna o a Capri possa aumentare fino al 70%"



Stefano Messina

marittimo.

Questo il doppio messaggio che il numero uno di Assarmatori, Stefano Messina, ha voluto far arrivare forte e chiaro alla platea gremita della sala conferenze dell'Hotel Parco dei Principi di Roma, dove si è riunito il gotha del cluster marittimo e portuale, in occasione dell'Assemblea annuale dell'associazione armatoriale. Per sottolineare quanto il lavoro delle imprese del comparto della blue economy impatti in maniera significativa sulla vita del Paese, il titolo scelto per l'Annual Meeting 2023 è: "Al servizio dell'Italia". E, nella prima parte della > 2

di Marco Valentini

Roma – L'orgoglio di presiedere un'associazione che rappresenta operatori fondamentali per lo sviluppo e il benessere dell'economia italiana, e l'invito rivolto ai rappresentanti del governo, affinché agiscano per rimuovere ostacoli potenzialmente in grado di rallentare la crescita futura del settore del trasporto



**AUTOSTRADE DEL MARE
NEL RISPETTO
DELL'AMBIENTE**

WATSON FARLEY
&
WILLIAMS

SPECIALISTI IN
DIRITTO MARITTIMO



wfw.com/maritime

TOP THREE

GLI ARTICOLI PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA

1°

**Sotto sequestro altre 6 navi
di Caronte & Tourist**

2°

**Il cluster marittimo-portuale
dell'Etna 'erutta' un nuovo Pro-
peller Club in Sicilia**

3°

**La nuova 'minaccia' dal mare
arriva ancora dalla Turchia**

> 1

sua relazione, Messina ha elencato una serie di numeri che descrivono bene il concetto.

“Noi oggi rappresentiamo oltre il 50% dei servizi delle Autostrade del Mare e dei collegamenti con le isole maggiori, più del 90% dei collegamenti con le isole minori - che sono in fortissima crescita quest'anno in termini di numero di passeggeri trasportati - più del 50% del trasporto containerizzato, oltre il 40% del traffico crocieristico nel più vasto mercato europeo - che appunto è quello italiano - e infine una costante e solida presenza nel trasporto sia di rinfuse liquide che solide. Operiamo più di 550 navi con oltre 60.000 addetti a terra e in mare - in gran parte italiani - sia marittimi che amministrativi. Siamo inoltre tra i terminalisti più importanti del Paese, sia lato passeggeri che lato merci, e le nostre aziende nella loro integrazione esercitano anche attività di trasporto e logistica terrestre, stradale e ferroviaria”, ha esordito il presidente di Assarmatori.



Raffaele Fitto

Ringraziando, poi, tutti i presenti per la partecipazione all'evento e rivolgendosi in particolare ai rappresentanti del governo, il leader dell'associazione datoriale ha sottolineato che, “i dati riferiti alle navi superiori alla stazza lorda di 1000 tonnellate dicono che gli interessi di noi armatori italiani che battiamo bandiera estera sono in crescita. E la bandiera estera non è più la bandiera di comodo, ma quella europea. Una bandiera che fa sì che alcune compagnie di navigazione abbiano trovato una burocrazia più semplice, molto più moderna e digitalizzata. Non è solo una questione di costi e tassazione. Noi siamo contro l'idea di abbandonare la bandiera italiana, perché ammainarla vorrebbe dire perdere un pezzo di territorialità del nostro Paese. Ma il suo mantenimento non può essere affidato soltanto alla resilienza di noi armatori”.

Ed è qui che Messina ha chiamato in causa il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, dicendo: “Già prima di essere ministro ha dichiarato che non bisogna disturbare chi lavora. Ecco noi siamo tra quelli che lavorano. Recentemente è stato depositato in Senato il disegno di legge a firma del senatore Malan. Un testo che contiene molti elementi che vanno verso l'auspicata semplificazione e digitalizzazione. Ebbene noi chiediamo al governo, così ampiamente rappresentato, di appoggiare questa iniziativa per consentire la rapida approvazione del testo da parte del Parlamento”.

Proseguendo la sua analisi, in seguito, il numero uno di Assarmatori ha rimarcato che, “quest'anno per la prima volta nella nostra storia oltre il 50% della produzione dell'industria manifatturiera sarà venduto all'estero. Macchinari, automotive,



Matteo Salvini

farmaceutica, alimentari, vini etc. Grandi multinazionali e piccole e medie imprese che esportano. Noi siamo al servizio della produzione, facciamo in modo che le nostre aziende possano vendere all'estero, aumentando quindi i volumi, il fatturato e il giro di affari. Questo rappresenta il trasporto marittimo, un'infrastruttura essenziale”.

E, a questo proposito e allargando l'orizzonte alle opportunità che già rappresenta e che ancor di più potrà rappresentare il continente africano, Messina ha detto: “Noi sosteniamo il Piano Mattei portato avanti da questo governo e come armatori ci candidiamo a esserne i supplier. Vorrei ricordare che ogni settimana, partenze spesso giornalieri collegano il nostro Paese a tutto il bacino del Mediterraneo, dall' EastMed al WestMed. Chi non appartiene al nostro settore dà questo per scontato e per noi oggi è l'occasione per evidenziarlo e per raccontare cosa - noi operatori del mare - facciamo e realizziamo”.

Altra ragione per ‘gasarsi’ è il primato a livello mondiale che l'Italia detiene nel segmento ro-ro e Autostrade del Mare. Una leadership che, però, rischia di venire compromessa: “L'Unione Europea ha errato a ricomprendere tali servizi nel regime di ETS. Questa tassa supplementare comporta il rischio concreto di far tornare i traffici sulle strade, che potrebbero nuovamente venire invase dai camion, con conseguenti maggiori emissioni e minore sicurezza”, ha denunciato il numero uno dell'associazione. E, restando sul tema ETS e transizione energetica, Messina ha ulteriormente specificato che, “con lo sforzo dell'industria della cantieristica e della navalmeccanica si può arrivare a ridurre le emissioni in una percentuale intorno al 30%. La restante parte è affidata alla produzione e alla distribuzione di carburanti alternativi al fossile. Se la produzione è un fattore industriale che le nostre imprese sapranno affrontare, sono la distribuzione e la logistica fino alla banchina e alla messa a bordo che oggi rappresentano i problemi più significativi. Il rischio è quello di pagare i certificati di emissione in modo permanente, rendendo il nostro trasporto più caro di quello dei Paesi competitor. Inoltre questo regime ETS non deve essere ideato per durare in eterno anche per non far passare il messaggio che basta pagare per inquinare”.

Sempre sull'argomento, infine, il leader di Assarmatori ha rivolto un invito a battersi nelle sedi opportune al ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il PNRR, Raffaele Fitto: “I proventi dell'ETS spettanti al Paese riteniamo che debbano rimanere in Italia, da utilizzare, almeno in parte, per supportare le nostre imprese negli investimenti necessari per la transizione energetica. Il regime andrà a generare un gettito importante, parliamo di alcune centinaia di milioni di euro all'anno per i prossimi anni. Milioni da intercettare e reinvestire come > 3

> 2

la stessa Unione europea, che queste norme ha voluto imporre, dice. Su questo, però, occorre modificare gli orientamenti della Commissione europea in materia di aiuti di Stato, poiché non è pensabile che da una parte si sia voluto sostenere il trasporto marittimo in maniera così significativa e dall'altra parte portare regole che determinano l'aumento dei costi. Un aumento che in Italia sicuramente andrà a incidere sulla mobilità dei cittadini. Rischiamo che il prezzo per andare in Sicilia, in Sardegna o a Capri in un anno possa aumentare del 50% - 70%".

Altro tema affrontato nella sua relazione da Messina è stato il lavoro dei marittimi, con ringraziamento al governo per la deroga alla legge Cocianchic considerata la difficoltà di reperire personale italiano. "Una deroga dettata dall'emergenza, ma la nostra sfida resta quella di imbarcare personale italiano, o comunitario residente in Italia come da normativa vigente. Per farlo dobbiamo sburocratizzare le procedure e attuare la riforma del collocamento e dei percorsi formativi sulle figure professionali".

Inoltre, un pensiero rivolto alla riforma portuale: "Secondo noi va rinforzato il ruolo della Conferenza dei presidenti delle



Daniela Santanchè



AdSP. Ci sono dei bravi presidenti, dobbiamo sostenerli tenerli uniti e coordinarli. Non vorremmo una riforma che porti a una autonomia differenziata dei vari scali italiani. Vediamo il sistema portuale come un unicum affidato a una governance unitaria e centralizzata, che spetta al governo del Paese, anche per evitare scenari di deregulation, indipendenza e regole diverse tra uno scalo e l'altro".

In chiusura, infine, il numero uno dell'associazione armatoriale, rivolgendosi al ministro del Turismo Daniela Santanchè, ha sottolineato "quello che sta accadendo nella definizione dei nuovi quadri degli accosti da parte di alcune Regioni, che in alcuni contesti geografici sembra possa portare alla riduzione del 50% degli attuali servizi erogati dalle imprese di navigazione. Costituendo così un danno al comparto turistico, all'indotto e alla continuità territoriale. E mi riferisco, ovviamente, al Golfo di Napoli. Idem per quanto riguarda la crocieristica a Venezia: è necessario trovare una soluzione definitiva. Il decreto legge 103/2021 ha colpito pesantemente ed è necessario un nuovo modello normativo. Devono essere stanziati fondi per il rilancio delle compagnie di crociera tutte, che stanno registrando forti riduzioni su Venezia".

Una relazione, dunque, ricca di spunti di riflessione per i diversi rappresentanti del governo presenti all'assemblea di Assarmatori, che hanno potuto rispondere in merito alle diverse sollecitazioni.

"Non abituiamoci all'ETS e quindi al fatto che chi se lo può permettere possa fregarsene delle regole e chi no debba

rimanere tagliato fuori. Non ha senso che, per ridurre dello 0,1% (del totale 0,8% dell'Italia) le emissioni, stiamo mettendoci in braccio a una potenza che è responsabile del 30% delle emissioni globali. Sembra che qualcuno stia lavorando in favore della Cina e nessuno mi toglie dalla testa che dopo il Qatar-gate avremo anche un China-gate", ha dichiarato Salvini.

Nel sottolineare che "talvolta a livello europeo alcune scelte sono ideologiche" e che "la transizione green immaginata dalla Commissione europea nel 2019 doveva essere rimodulata dopo Covid-19 e guerra", Fitto ha invece rimarcato come "non tutti i vestiti siano confezionati su misura per tutti. Il tema dell'ETS rappresenta uno degli impegni su cui bisogna lavorare insieme per evitare che ci possano essere una serie di questioni che producano effetti negativi". Parlando dei fondi PNRR, inoltre, il ministro di Fratelli d'Italia ha specificato che "vanno coordinate al meglio queste risorse con quelle del Fondo di coesione, di cui l'Italia è tra i maggiori beneficiari ma in 9 anni ha speso solo il 34% del totale in 9 anni. Il PNRR prevede il doppio dei fondi, da spendere in soli 5 anni".

"Noi dalle parole siamo passati ai fatti e oggi c'è un ministero con portafoglio che sta facendo quello che si può per sostenere questo settore, che è quello che ha sofferto di più durante la pandemia. Dobbiamo mettere al centro l'economia blu e pensare al mare come a un vettore di ricchezza e di sviluppo, che negli ultimi 3 anni ha creato 3mila posti di lavoro. L'Italia è un'eccellenza nel turismo costiero, balneare, nautico e crocieristico e, a questo proposito, sono d'accordo sul fatto che vada risolto il problema Venezia", ha infine chiosato Santanchè in collegamento da remoto.

NAVIGA SENZA LIMITI.

Con BunkerOil hai accesso a **bunkeraggio** e **lubrificanti** navali in tutti i mari d'Italia e nel mondo. Carburante di qualità, prezzi accessibili e un'esperienza di oltre **40 anni** nel bunkeraggio al tuo servizio.

BUNKEROIL.IT ☎ +39 0586 219214 ✉ bunker@bunkeroil.it

BUNKEROIL
One partner, global services.



Dalla capacità di gestire evoluzione energetica e digitale passa il futuro del cluster marittimo

Musumeci annuncia: “Il Piano Mare fra un mese sarà definito”. Secondo Vago sarebbe “meglio l’obbligo all’utilizzo dei carburanti sintetici rispetto all’ETS”, mentre Folgiero avverte: “Investire in innovazione se si vuole evitare che tutta la cantieristica vada in Oriente”



Edoardo Rixi, Pierfrancesco Vago, Pierroberto Folgiero, Nicola Carlone, Nello Musumeci

di Marco Valentini

Roma - Dopo la relazione iniziale del presidente Stefano Messina e gli interventi istituzionali dei ministri, all’assemblea di Assarmatori c’è stato spazio per un dibattito, moderato dalla giornalista del TG1 Laura Chimenti, al quale hanno preso parte il ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci; il Comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera, Nicola Carlone; l’executive chairman di Msc Crociere, Pierfrancesco Vago; l’amministratore delegato di Fincantieri Pierroberto Folgiero e il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Dalle sfide che riguardano la semplificazione e la sburocratizzazione a quelle che investono il settore della cantieristica navale, con focus centrato sempre sul grande e complesso traguardo da raggiungere della transizione energetica, diversi sono stati i temi trattati e gli spunti di riflessioni offerti.

A cominciare da quelli proposti dal titolare del dicastero dedicato al mare - la cui istituzione è stata più volte enfatizzata nel corso dell’evento - il quale ha esordito annunciando che “Il Piano Nazionale per il Mare è stato messo a punto e fra un mese sarà definito”. L’invito di Musumeci è stato quello ad avere una visione complessiva perché “sarebbe un errore pensare che il mare possa essere solo un motore per la crescita economica. Rischieremmo di non considerare altri aspetti come la sua tutela e la garanzia

dell’equilibrio della biodiversità”. Ed è proprio questa sintesi che deve essere incentivata dal nuovo ministero che, però, “non è la soluzione a tutti i problemi. Lo dico non per mettere le mani avanti, ma perché bisogna saper essere sobri e prudenti quando si assumono impegni con i cittadini”.

Sollecitato a proporre quali potrebbero essere le iniziative da intraprendere sulla via della semplificazione, l’ammiraglio Carlone ha risposto che “alcune modifiche al Codice della Navigazione - che comunque pur con i suoi 80 anni rappresenta un’ossatura forte - potrebbero essere un primo passo. Un adeguamento, necessario, alle norme che, nel frattempo, sono entrate in vigore”.

“Servono però anche abbastanza risorse per fare un buon lavoro - ha proseguito il numero uno della Guardia Costiera - Il Covid-19, comunque, ci ha dato uno stimolo per mettere in atto delle innovazioni e per semplificare la vita del personale marittimo, accelerando le procedure di imbarco e sbarco. Ed è una cosa che cercheremo di rendere stabile. E, proprio nel periodo più duro dell’emergenza pandemica, è emerso quanto sia positiva la collaborazione tra pubblico e privato. In quel momento, infatti, insieme abbiamo gestito la situazione emergenziale legata ai grandi numeri di passeggeri ed equipaggi da rimandare nei diversi paesi di provenienza”.

Un riconoscimento al valore aggiunto che la cantieristica navale rappresenta per l’economia italiana, è stato tributato da Vago: “Ogni euro speso nella cantieristica ha una ricaduta di 4,5 euro nel > 5



Pierfrancesco Vago, Stefano Messina, Pierroberto Folgiero, Nicola Carlone, Nello Musumeci

> 4

Sistema Italia. Perciò è un lavoro concreto che porta aiuto a tutta l'industria del Paese. Come MSC ordiniamo navi e con Fincantieri stiamo parlando ad oggi di una decina di unità, per quasi 7 miliardi di euro di spesa". Descrivendo, poi, l'approccio necessario da tenere per una compagnia di crociera quando si pensa a ordinare nuove navi, Vago ha spiegato: "Si disegna una nave che verrà consegnata nel 2028, dovendo immaginare cosa vorranno e di cosa avranno bisogno le persone nel 2035. Perciò in un mondo così veloce e tecnologico, noi dobbiamo intuire già cosa accadrà nel 2035. Ma questo tipo di ragionamento non si fa solo cercando di indovinare cosa il nostro futuro cliente vorrà dall'esperienza turistica, ma anche per quanto riguarda l'evoluzione energetica che ci sarà. Perciò immaginate lo sforzo di andare nel mondo a trovare questa tecnologia – che costa – in grado di aiutarci a raggiungere nel 2050 il net-zero. Dobbiamo avere supporto finanziario e per questo è necessario il contributo di SACE".

Invitando il governo a coordinarsi con gli operatori per far passare un messaggio forte ed univoco a Bruxelles, inoltre, il presidente esecutivo di MSC Crociere ha sottolineato: "Nel Fit for 55 l'Europa si è dimenticata di inserire l'industria del settore marittimo. È una cosa incredibile, come lo è altrettanto che non si parli di carburanti sintetici. Invece di mettere nuove tasse, perché poi sarà difficile far tornare quei soldi in Italia, perché non obbligano a utilizzare fuel di nuova generazione?"

E ricollegandosi al punto toccato da Vago riguardo al ruolo svolto da SACE per il finanziamento della costruzione di navi da crociera, Folgiero ha aggiunto: "Quando si parla del fatto che nell'esposizione di finanza pubblica c'è una grande concentrazione sulla cantieristica, tutti dimenticano di dire che, come per tutti gli indici, c'è un problema di numeratore e denominatore. Quindi, è vero che abbiamo un numeratore grande, cioè che assorbiamo tanto come cantieristica, ma il problema è del denominatore: perché se in Italia non si fa più niente, la cantieristica sarà sempre più concentrata. Se avessimo tutti i settori industriali a denominatore, l'indice di concentrazione sarebbe migliore. E attenzione, perché senza supporto finanziario la possibilità di Fincantieri di competere con tedeschi e francesi (che hanno le loro SACE molto agguerrite)

non c'è".

E ancora, ha incalzato l'amministratore delegato di Fincantieri: "La cantieristica in Italia, in Europa e in Occidente è stata negli anni marginalizzata. In Europa è rimasto il 5% della cantieristica mondiale, percentuale nella quale oltre alle cruiseship sono ricomprese le navi per la marina militare, che fino a prova contraria non si possono fare in Cina o in Corea. Allora, come abbiamo difeso questa nicchia? Grazie all'Italian touch e all'ingegneria navale che disegna linee d'acqua in maniera distintiva. Ma questo è quello che ci ha portato fino a oggi qui. Cosa ci consentirà di distinguerci nei prossimi 10 anni? Cosa impedirà anche a questo tipo di cantieristica di non traslocare in Oriente? L'innovazione. E a proposito di innovazione green, le regole dell'IMO mettono un peso sulle spalle degli armatori, ma l'industria deve prendersi la responsabilità di trovare soluzioni che ad oggi non ci sono. Fra 5 anni ci sarà il metano? L'economia dell'idrogeno, quanto costa? Domande che si fa un armatore che ordina la nave e a cui l'industria deve saper rispondere".

Dal mare alla logistica, a cui è stata dedicata parte dell'intervento di Rixi: "dobbiamo pensare al sistema logistico del Paese come ad un unicum, anche quando si parla della riforma dei porti. È necessario avere un'unica regia che colleghi il sistema portuale, gli interporti e tutta la filiera della logistica a livello nazionale. E l'integrazione non deve avvenire solo a livello strutturale, ma anche digitale. Pensando a modelli che possano utilizzare l'AI per consentire di sfruttare a pieno le infrastrutture e a modelli predittivi che ci permettano di investire laddove si potrebbe verificare un collo di bottiglia o un ingorgo infrastrutturale".

"Oggi per noi è una situazione difficile - ha proseguito il viceministro - perché ogni volta che mettiamo mano al completamento di un ultimo miglio oppure rimettiamo a posto dei viadotti, riduciamo la capacità di quell'arteria di sostenere i volumi di traffico in quel momento. Quindi o abbiamo un modello che abbia delle ridondanze, o rischiamo di avere molti cantieri e meno flussi di traffico".



International Terminal Service Augusta
 Tel. +39 0931 767902 mob. +39 335 5777731 mob. +39 335 268304
 e-mail: info@itsaugusta.it



Imbarco Gru Cingolata e materiale vario per il Sud America

Al Parco dei Principi di Roma Assarmatori ha mostrato i muscoli 'al servizio dell'Italia'

Avanza il bipolarismo nello shipping italiano: la battaglia dei giganti del mare si combatte anche a terra ricercando il consenso ecumenico. La lobby creata dal Gruppo MSC segue il percorso di quella creata dal Gruppo Grimaldi con ALIS

Dal nostro inviato
Angelo Scorza

Roma – Decantata la 'grande abbuffata' dello shipping - nella sua accezione piuttosto allargata, vista l'ampia e articolata presenza di categorie ancillari e complementari a quella (*leading*) armatoriale - andata in scena al lussuoso Hotel Parco dei Principi con l'Annual Meeting di Assarmatori (preceduto da una standing dinner), una grande dimostrazione di forza e anche di maturità dell'associazione guidata *ab ovo* dal presidente Stefano Messina, è opportuno fare alcune considerazioni, magari palesi ai più ma che è bene esplicitare, una volta per tutte.

Il settore marittimo in Italia è ormai incanalato verso un deciso bipolarismo, che fa capo non tanto e non solo alle due associazioni di categoria degli armatori propriamente detti, ovvero Confitarma e Assarmatori (che peraltro fra i loro vertici coltivano rapporti assai cordiali e franchi)

E neppure – passando dal trasporto esclusivamente via mare all'intera filiera nel ciclo logistico integrato verso terra – alle due principali confederazioni di vettori (e affini), ovvero da un lato Confetra (Confindustria) e dall'altro Confrtrasporto (Confcommercio). Viceversa, la dicotomia è riferibile alla citata Assarmatori e ad ALIS, le quali portano avanti un sano dualismo a distanza.

Più d'una le assonanze; in comune i due 'moloch' hanno un percorso di costituzione e sviluppo progressivo. E, probabilmente non è neanche un caso o coincidenza che la data di costituzione dei due veri poli – i quali alternativamente (aggiustando il mirino) si possono chiamare delle lobby, nell'accezione più lecita del termine di matrice anglosassone – non differisca poi di molto: Assarmatori è stata costituita nel 2018, il suo vero contraltare, ALIS, ha preso le mosse a fine 2016.

Da quella data, la seconda ha preso via via a crescere con tendenza bulimica, partendo dalla base del portafoglio



Stefano Messina

societario di controllate assicurato dal (pro)motore principale, il Gruppo Grimaldi di Napoli – anche in questo caso, Guido Grimaldi, è stato finora l'unico presidente nella sua storia - per poi allargare la membership ai clienti del vettore partenopeo (autotrasportatori, operatori logistici e multimodali) e infine a società di servizi di vario genere (ad esempio i fornitori di utility) che, apparentemente, poco hanno a che fare coi trasporti in senso stretto.

Sull'altro fronte, ispiratore del movimento è il gruppo ginevrino-sorrentino di Gianluigi Aponte, l'anima per nulla

nascosta della conglomerazione – pure questa in forte dinamica accrescitiva, seppur scontando una partenza ad handicap per via del gap temporale, ma essendo in vistoso recupero di posizioni – che raduna operatori marittimi e i loro addentellati.

In pratica due 'eserciti' di società con tutto il loro corredo di 'bocche da fuoco', ovvero gli asset mobili (navi, camion, treni, gru ecc.) e immobili (banchine, magazzini, interporti, depositi ecc.) che si confrontano, a distanza, in una guerra politico-commerciale combattuta a suon di accelerazioni dimensionali (l'ingresso di nuovi aderenti, in varie fornate) e soprattutto di grandi eventi organizzati, un po' come certe parate militari, a mostrare i muscoli bene allenati (così come fatto dalla rivale a [Verona ancora di recente](#)); e ovviamente contendendosi i politici di turno, da quelli della governance esecutiva ministeriale agli altri dell'apparato legislativo parlamentare.

In mezzo a questi due poderosi schieramenti – invero un po' di qua e un po' di là, ovvero alla fine su entrambi i fronti, perché ovviamente non possono permettersi di fare drastiche scelte di campo esclusive, bensì debbono stare al servizio di tutti – sono le Autorità di Sistema Portuale (mentre ovviamente le società terminalistiche, tranne rari casi di azionariato frammentato, stanno da una parte sola del fiume).

> 7

> 6

Invero, oltre a criterio di affiliazione lievemente più severo e restrittivo, un sottile distinguo fra i due poli – che però non sposta il filo del ragionamento complessivo – è che Assarmatori ha anche un potere giuridico riconosciuto a livello di contrattualistica collettiva nazionale, di cui al momento ALIS è privo.

Tornando alla stretta cronaca d'attualità, l'edizione 2023 dell'assemblea pubblica dell'associazione che ha sede in via del Babuino – di fatto la quarta edizione, perché, dopo 2018 e 2019, il covid ha imposto una pausa biennale (con assemblea tenutasi in versione streaming)

meramente rivale sarebbe erroneo e sgarbato, in quanto Confitarma era un gradito ospite, così come d'altronde tutte le altre associazioni di categoria erano state chiamate a partecipare ai lavori dell'assemblea.

Peraltro, nell'ottica di un auspicato avvicinamento tra le due associazioni armatoriali che prima o poi dovrà pure accadere per fare finalmente fronte compatto nei riguardi delle istituzioni, italiane ma anche sovranazionali, e dunque per meglio condurre le delicate e cruciali sfide che attendono il comparto – così come bene elencate nella, a tratti



Messina, Vago, Salvini

Bari, Ravenna, Venezia.

E naturalmente le compagnie di navigazione che fanno parte del Board di Assarmatori: MSC Crociere, Nova Marine Carriers, Onorato Armatori, Grandi Navi Veloci GNV, Italia Marittima, Delcomar, Alilauro.

Infine, numerosi operatori professionali e società che sono *main player* del business nella rispettiva nicchia operativa: i broker Cambiaso Risso, bancario costa, PL Ferrari, Auscomar, Ferrando & Massone, la compagnia assicurativa SIAT, i cantieri San Giorgio del Porto e Mariotti, lo spedizioniere Interglobo, gli agenti marittimi Finsea, Cemar e SMS Sealog.

Insomma, quello del 20 giugno 2023 passerà agli annali di settore come un vero e proprio summit del cluster marittimo



Merlo, Carlone, Vago

sino al 2022 - è stata la consacrazione del suo processo accrescitivo e concettuale.

La vasta sala conferenze del lussuoso albergo romano ha infatti faticato a contenere i quasi 600 partecipanti – si contavano circa un centinaio di persone in piedi per carenza di sedute disponibili (a nostro parere, un piccolo neo; ma forse una scelta voluta?) – con la presenza (in parte inaspettata) di rappresentanti di associazione di varia natura.

E certamente, non tutti venuti solo per ascoltare i 4 ministri in cartellone (di cui 3 in presenza: Salvini, Fitto e Musumeci, e 1 in remoto: Santanchè) oltre ad 1 viceministro (o meglio, ministro 'ombra': Rixi), ma anche per tributare all'associazione il proprio consenso all'operato svolto finora.

Che l'evento sia stato 'magno' e 'successful' pare un dato di fatto incontrovertibile, sul quale hanno convenuto anche i vertici dell'associazione che definire

veemente, relazione presidenziale – è stata strategica la mossa di assegnare un Award, tra gli altri, ad un ospite d'eccezione quale il vicepresidente di Confitarma, Cesare d'Amico.

Tra le diverse altre targhe associative scorte da *Ship2Shore* (e che ci ricordiamo di menzionare), Assoport, Conftrasporto, Federagenti, Federlogistica, Fise Uniport, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Assocostieri, CLIA, Assagenti, AIPAM, ANPAN, Collegio Capitani, ATENA, Assonautica: poi di rilievo le partecipazioni di RINA, Fincantieri, Compagnia Unica (CULMV), Guardia Costiera, Marina Militare, Esercito, l'ente ministeriale RAM e di una dozzina di parlamentari di Camera e Senato (con cospicua rappresentanza ligure).

Quindi, una decina di AdSP: in ordine geografico, facendo il 'giro d'Italia' da ovest, Genova, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Augusta, Messina, Gioia Tauro,



Messina, d'Amico, Salvini

portuale nazionale, per la gioia palpabile del presidente Messina – apparso in forma smagliante, come da sua stessa dichiarazione più volte ripetuta nella relazione ufficiale di sentirsi 'gasato' in questa fase storica – con al seguito mezza azienda di famiglia e alcuni suoi familiari stessi, per una giornata realmente trionfale.

E per la motivata e legittima soddisfazione di chi ora avrà qualche giorno per riprendersi dalle fatiche della impegnativa organizzazione, ovvero lo staff che lavora dietro le quinte, e non appare.

Moby vara la grande capacità di Fantasy

La newbuilding da 3.000 passeggeri e 1.500 auto ha iniziato a coprire la rotta regolare tra Livorno e Olbia. Viste le grandi dimensioni, sostituirà 2 traghetti ro ro che saranno dirottati altrove. Ed in autunno arriverà la nave gemella Legacy, anch'essa a basse emissioni e con grande capacità di carico passeggeri e merci.

dal nostro inviato

Andrea Barbieri Carones

Olbia - Le ridondanti sirene di 2 navi ormeggiate al porto di Olbia hanno salutato l'arrivo della nuova Moby Fantasy, giunta da Livorno dopo il viaggio inaugurale.

Un benvenuto, questo, che la famiglia Onorato aspettava da almeno 5 anni, periodo in cui è stato pensato, disegnato, progettato, costruito e consegnato questo nuovo traghetto del gruppo navale napoletano destinato tutto l'anno a servire la rotta Olbia-Livorno.



Achille Onorato

Costruito nei cantieri navali cinesi di Guangzhou, è fra i traghetti più grandi del mondo sia in termini di tonnellaggio sia in termini di capacità passeggeri sia in termini di veicoli ospitabili a bordo.

Del resto i numeri parlano da soli: 237 metri di lunghezza per 33 di larghezza e una stazza lorda che sfiora le 70.000 tonnellate, in grado di portare 3.000 passeggeri e fino a 1.300 auto o 300 camion con un servizio pensato per assomigliare più a una nave da crociera

che a un traghetto che fa la spola tra la Sardegna e il continente.

Per arrivare a tutto ciò è stato necessario un leasing decennale con una società finanziaria cinese, che – euro su euro – ha reso possibile questa nuova avventura della famiglia Onorato.

E tocca al Ceo di Moby, Achille Onorato, presentare la strategia della compagnia in seguito all'ingresso della Fantasy.

“Sulla Livorno-Olbia prima avevamo 4 navi: 2 passeggeri e 2 merci. Questo nuovo traghetto farà il lavoro di queste ultime due, che saranno dirottate altrove. I 3.750 metri lineari di carico, i garage su 4 ponti (di cui 3 indipendenti) e 3 portelli di carico permettono infatti di accogliere un numero rilevante di mezzi pesanti carichi di merce per la Sardegna”.

La strategia del gruppo prevede che in autunno arrivi la Moby Legacy, traghetto gemello della Fantasy in grado di sostituire le altre 2 navi ro ro in servizio sulla rotta Toscana-Sardegna. Ed è qui che Moby punta a cambiare radicalmente la filosofia del servizio: meno navi ma più capienti, con un servizio migliore e, soprattutto, con minori consumi e minori emissioni.

La Fantasy e – dopo l'estate – la Legacy hanno infatti 4 motori di ultima generazione in grado di funzionare sia con gasolio sia con GNL.

“La realizzazione di queste due navi risponde in primis a criteri di sostenibilità ambientale. Il settore dello shipping sta attraversando un momento di profondo cambiamento in un mondo dove ci sono

ancora molte turbolenze dettate dalle normative europee sui carburanti e dalle nuove regole alle quali dovremo prestare continua attenzione. Per questo abbiamo in programma investimenti nel refitting della flotta per 36 milioni di euro che per il 40% saranno co-finanziati grazie al PNRR. Questo importanti adeguamento saranno realizzati in cantieri italiani con importanti ricadute economiche e occupazionali sull'Italia. Questi interventi – condotti in maniera cadenzata - ci consentiranno di raggiungere una riduzione complessiva delle emissioni della flotta del 32% superando i requisiti richiesti dalla Fuel EU”.

L'efficienza energetica

A proposito di efficienza energetica, la Fantasy (e un domani anche la Legacy) è predisposta per ricevere l'alimentazione da terra in modo da risultare a emissioni zero durante la permanenza nei porti.

Il punto chiave, come ricordato dallo stesso Achille Onorato, è che il cosiddetto “cold ironing” – il processo di fornitura di energia elettrica da terra a una nave all'ormeggio mentre i suoi motori principali e ausiliari sono spenti – “per ora è possibile solo a Genova”.

La Fantasy è dotata di due scrubber per eliminare le emissioni di zolfo nell'ambiente sia in navigazione che in ormeggio.

L'entrata in servizio dell'ammiraglia, > 9



Achille e il direttore sales Alessandro, “negli anni ’80 dell’800, il nostro trisavolo partì dall’isola di Ponza per collegare la terra dei Nuraghi con il resto d’Italia. Inizialmente era solo per portare nell’isola merci vitali per la sopravvivenza. Ma le navi ritornavano vuote. Questo diede impulso all’esportazione di prodotti agricoli e alimentari della Sardegna, che dura ancora oggi”.

“Per favorire gli arrivi di passeggeri – spiega Alessandro Onorato – abbiamo siglato un accordo con Trenitalia valido per l’Isola d’Elba: con un biglietto unico ‘treno+nave’ è possibile infatti arrivare a Piombino in treno e proseguire in traghetto fino a Portoferraio e negli altri 2 porti dove operiamo”.

> 8

e della sua gemella in autunno, assieme al refitting delle navi esistenti, “consentiranno un miglioramento complessivo delle prestazioni dell’intera flotta con una riduzione d’insieme delle emissioni di CO2 fino al 32%, come certificato dal RINA”.

A livello di servizi per i passeggeri spicca la ristorazione firmata dal Gruppo Ligabue, che da oltre 80 anni è partner della famiglia Onorato.

Vi sono 7 punti di ristoro con prodotti freschi più simili a quelli di una nave da crociera che a quelli di un traghetto.

L’inaugurazione

L’entrata in servizio della Moby Fantasy sulla Livorno-Olbia è stata accompagnata da celebrazioni imponenti, che hanno visto la partecipazione di autorità, aziende, stampa, agenzie di viaggio e tour operator.

Fra i primi, il sindaco di Olbia Settimo Nizzi che ha rimarcato l’importanza del collegamento con il nuovo traghetto non solo perché rappresenta un importante servizio per turisti in arrivo e sardi in partenza ma anche per la possibilità di movimentare merci. Il governatore della regione Sardegna, Christian Solinas, è intervenuto parlando di sostenibilità ambientale e di centralità della regione nei traffici mercantili del Mediterraneo cui Moby darà un forte impulso.

A fare gli onori di casa anche Massimo Deiana, presidente dell’AdSP del Mare di Sardegna, che ha ricordato quanto Moby Lines sia uno storico partner commerciale non solo dell’autorità quanto dell’intera regione.

In fondo la partnership tra Sardegna e

A Livorno i familiari delle vittime del Moby Prince hanno atteso la Moby Fantasy

A 32 anni dal disastro della Moby Prince, non si placa la protesta dei parenti delle 140 vittime perite nell’incendio.

Un gruppo di essi, infatti, ha organizzato un presidio davanti alla Fortezza, ai confini dell’area portuale di Livorno.

Un presidio silenzioso visibile chiaramente arrivando al molo dove era ormeggiata la nuova Moby Fantasy, in attesa di salpare per il suo viaggio inaugurale.

“È una protesta per non far dimenticare quelle vittime e i loro familiari, che dal 10 aprile 1991 cercano verità e giustizia” ha commentato Nicola Rosetti, vicepresidente del comitato che riunisce i parenti dei defunti.

“Siamo qui – ha detto in concomitanza coi preparativi della partenza del nuovo traghetto, a poche decine di metri di distanza – per ribadire che è giunto il momento di sapere la verità su quanto accadde quella notte. Non si può attendere una verità per così tanto tempo”. La sera del 10 aprile di 32 anni fa, la Moby Prince entrò in collisione con la petroliera della Snam “Agip Abruzzo”, incendiandosi e provocando la morte di

65 dipendenti dell’allora Navarma e di 75 passeggeri.

Sulle cause del disastro non è ancora stata fatta piena luce. Secondo i risultati di una commissione parlamentare d’inchiesta – conclusasi nel settembre scorso – “la Moby Prince sarebbe andata a collidere con la petroliera a causa della presenza di una terza nave comparsa all’improvviso, che provocò una repentina virata a sinistra che ha poi determinato l’incidente. Questa terza unità non è ancora stata identificata con certezza”.

Così disse Andrea Romano, presidente della commissione d’inchiesta dopo 10 mesi di indagini. Indagini che hanno portato anche ad altro, come spiega l’ex parlamentare livornese di area PD.

“La sera del disastro – spiega - le condizioni di visibilità erano buone, se non ottime, con vento di brezza e mare calmo. Studi scientifici eseguiti in modo approfondito hanno accertato, senza ombra di dubbio, che la petroliera Agip Abruzzo si trovava ancorata in rada, in una zona dove, invece, c’era il divieto di ancoraggio”.

Moby, operazione Olbia con un occhio alle crociere

Il CEO Achille Onorato ha pronto un progetto per gestire il terminal passeggeri dello scalo gallurese, da impiegare anche come base per il futuro (possibile) traffico crocieristico. Importante il ruolo di MSC, che tra poche settimane acquisirà il 49% di Moby

dal nostro inviato
Andrea Barbieri Carones

Olbia - L'inaugurazione della Fantasy, il nuovo traghetto di casa Moby, è stata l'occasione per fare alcune valutazioni sul gruppo navale guidato dalla famiglia Onorato e sugli obiettivi che si prefiggono gli eredi di Vincenzo Onorato, i figli Achille e Alessandro.

Accantonando per un momento le vicende giudiziarie che vedono protagonisti i vertici della famiglia, vale la pena concentrarsi sull'importante cambio di rotta della società armatrice.

Primo punto: la sostenibilità. Secondo punto: il desiderio di entrare a gestire una parte del porto di Olbia. Terzo: l'imminente ufficializzazione dell'ingresso di MSC come società finanziatrice.

Tre temi caldi e importanti che provano che il gruppo è sempre alla ricerca di nuove soluzioni e di nuove forme di gestione delle navi traghetto per adeguarsi a un mercato, quello passeggeri e ro-ro, che cambia con il cambiare del vento.

Andando con ordine: per il primo punto tanto si è investito e tanto si investirà. Anche se Achille Onorato e il suo staff sono un po' restii a rilasciare notizie sui numeri, si sa che nei prossimi 18 mesi è in programma il refitting graduale delle navi del gruppo con un investimento da 36 milioni di euro, il 40% dei quali provenienti dal PNRR.



Achille Onorato

“Abbiamo ottenuto il 100% di quello che avevamo chiesto” spiega a *Ship2Shore* Achille Onorato.

A questo si aggiunge la citata Fantasy e la Legacy (che arriverà a inizio autunno) entrambe bifuel gasolio-GNL e predisposte per il cold ironing a terra.

La prua verticale senza bulbo presente su Fantasy e Legacy si tradurrà in un ulteriore risparmio energetico, a tutto vantaggio dei conti economici visto che il costo del carburante è la prima voce di spesa per questa (e non solo) società di navigazione.

Secondo punto: il porto di Olbia. Achille

Onorato non si nasconde, anche alla luce del terzo punto in oggetto.

“Vorremmo gestire nuovamente una parte del porto di Olbia e in particolare la stazione marittima” racconta. “Vorremmo ampliarla e rimodernarla per poter attirare anche l'importante e remunerativo traffico crocieristico visto che Olbia e la Sardegna hanno un potenziale inespresso in tal senso. Noi di Moby abbiamo già un progetto pronto”.

Il tema dei crocieristi si lega a doppio filo con quello del gruppo MSC, che dalla primavera dello scorso anno era entrata in soccorso di Moby con l'ingresso di denaro fresco.

“Nelle prossime 2 o 3 settimane – spiega il CEO figlio di Vincenzo Onorato – avverrà la firma che sancirà la partnership con il gruppo armatoriale con sede a Ginevra, che entrerà col 49% delle quote”.

Sarà solo una partnership finanziaria. Ma c'è da scommettere che la possibile futura gestione da parte di Moby della stazione marittima di Olbia – e il conseguente arrivo di crocieristi – porterà le navi di MSC crociere a fare tappa stabile anche in questo porto.

L'arrivo di turisti sulle grandi unità navali della famiglia Aponte servirà ad allungare la stagione del nord-est della Sardegna, con conseguente aumento della domanda di merci dirette nell'isola.

