

Il Governo italiano chiede un correttivo all'ETS (mentre monta la protesta nel concreto)

Ne ha parlato il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin in occasione del Consiglio Ambiente svoltosi in Lussemburgo



Pichetto Fratin

Accogliendo le esortazioni espresse dalle principali associazioni del cluster marittimo nazionale – tra cui [Assarmatori](#) e [Assoport](#) – e dagli scali che sarebbero più colpiti da questa misura (come Gioia Tauro), il Governo italiano si è mosso concretamente rispetto al tema dell'ETS, o meglio dell'inserimento dello shipping nel sistema europeo dei crediti per la CO2.

Nel dei lavori del Consiglio Ambiente, svoltosi in Lussemburgo, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin ha annunciato ufficialmente che l'Italia intende “aprire una discussione seria e approfondita che possa portare a iniziative concrete per mitigare alcuni effetti negativi derivanti dall'inclusione nel sistema ETS del settore marittimo”.

Già in precedenza il Ministro Pichetto – prendendo una chiara posizione sul tema, analogamente [a quanto fatto anche dal MIT](#) – aveva comunicato l'intenzione di far inserire tra i punti all'ordine del giorno del Consiglio di oggi una informativa al fine di difendere gli scali italiani.

“Come riconosciuto dalla stessa Commissione, le soluzioni adottate fino a oggi non valgono ad affrontare con efficacia il

problema di reindirizzamento dei traffici marittimi di merci con trasbordo su rotte esterne all'Unione, che comporta, oltre che risultati indesiderati dal punto di vista ambientale, gravi conseguenze negative per la stessa competitività europea”, ha detto Pichetto.

Il Ministro ha ribadito che, senza modifiche, “si va verso una sicura perdita di competitività di molti porti di scalo europei, e in particolare italiani”.

Il nostro Paese, quindi, ritiene che il meccanismo correttivo a oggi individuato “non sia assolutamente sufficiente”. Il Governo italiano, ha spiegato Pichetto, chiede quindi alla Commissione di fornire una lista di possibili misure correttive, “e si rende disponibile a una discussione immediata per evitare le indesiderate conseguenze economiche, sociali ed ambientali che deriverebbero dall'applicazione delle regole attuali”.

Intanto a Gioia Tauro la comunità calabrese (portuale e non) è scesa in banchina

Come [annunciato a suo tempo](#), a Gioia Tauro – porto 'candidato' ad essere la maggiore vittima dell'ETS, così come è oggi concepito tale iniquo provvedimento - si è svolta la manifestazione di protesta, sotto forma di flash mob, organizzata dall'AdSP con la partecipazione di lavoratori, imprese, istituzioni, sindaci, sindacati, associazioni di categoria.

> 2

WATSON FARLEY
&
WILLIAMS

SPECIALISTI IN
DIRITTO MARITTIMO



wfw.com/maritime

TOP THREE

GLI ARTICOLI PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA

1°

Omaggiati al Palazzo del Quirinale i 4 Cavalieri del Lavoro nello shipping e nei trasporti

2°

Se è andato in silenzio il fondatore di Paganella Trasporti

3°

Avvicendamento in corso nella flotta del gruppo Messina



> 1

Secondo i promotori, grande è stata l'adesione alla protesta, con una fetta di Calabria che si è stretta intorno al porto hub di transhipment. Di fronte al gate dello scalo portuale erano presenti centinaia di manifestanti per dire che "Il porto di Gioia Tauro non si ferma".

"Dopo aver doverosamente sensibilizzato Governo nazionale e Commissione Europea, anche suggerendo soluzioni condivise con altri porti europei coinvolti, abbiamo inteso promuovere una manifestazione spontanea che ha visto un'altissima e autorevole partecipazione, col coinvolgimento dei livelli apicali della politica calabrese, delle istituzioni locali, parlamentari, delle forze produttive e di tutte le organizzazioni sindacali, durante la quale l'intera Regione si è stretta intorno al proprio porto ed ai suoi lavoratori, confidando che una azione politica trasversale ed unita possa riflettersi, a livello di Unione europea, in un sollecito riesame della Direttiva ETS Emission Trading Scheme ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio Andrea Agostinelli. "La Direttiva 2023/959, cui deve essere riconosciuto il merito di perseguire interessi nobili quali la tutela dell'ambiente, preoccupa l'assetto della logistica europea col rischio di un effetto distorsivo nel settore strategico dei trasporti marittimi. Le stesse Istituzioni europee sono consapevoli del rischio di delocalizzazione degli hub di transhipment, tanto da aver previsto una norma specifica antievasione che, sebbene provi la fondatezza del rischio, non risolve assolutamente il problema, poiché mantiene un favore ai porti nord-africani in tema di rimborso delle emissioni prodotte".

Tra i presenti, il presidente della Regione Calabria Roberto Occhiuto, esponenti delle istituzioni regionali, parlamentari ed europarlamentari calabresi, oltre 50 sindaci, tutte le sigle sindacali, le imprese portuali, tra cui l'intera azienda Tonno Callipo, 52 dipendenti col presidente Pippo Callipo.

Tra le associazioni di categoria, ha partecipato Aldo Ferrara,

presidente di Unindustria Calabria, e quindi l'intera comunità portuale. Tutti insieme, in una colorata manifestazione di fronte al gate portuale, hanno fatto cerchio intorno al porto che offre lavoro a circa 4 mila addetti tra diretto ed indotto, produce quasi il 50% del PIL privato calabrese e che rappresenta la più grande piattaforma logistica dell'Italia e dell'Europa meridionale, uno dei più grandi hub portuali del Mediterraneo.

AUGUSTA DUE S.R.L.






MEDNAV GROUP Augusta Due is a company specialised in the transportation of energy and oil products

Company mission is connecting different parts of the world by transporting **INDISPENSABLE PRODUCTS**

THE MISSION:

SAFETY FIRST
CLIENT SATISFACTION
ENVIRONMENT RESPECT



Augusta Due S.r.l.
Viale Gorizia 16/A
00198 Roma (Rm)
Phone: +39 06 8537821 E-Mail: Info@AugustaDue.it
Web Link: www.augustadue.it - www.mednavgroup.it

Merlo naviga tra Copernico e Che Guevara, pronto a rivoluzionare la politica marittima italiana

Il libro dell'ex presidente di Assoporti fa le pulci all'attuale governance di navi e banchine tricolori e vagheggia un ritorno ad un passato in cui il mare contava per davvero a Roma

di Angelo Scorza

È uno che ai porti, sua passione dichiarata fin dai primordi della carriera, certamente sa dare del tu.

Ma le banchine sono oggetto del suo libro, piuttosto provocatorio e 'ribelle', dal titolo inequivocabile "Rivoluzionare la politica marittima italiana", solo nella seconda parte.

Nella prima invece Luigi Merlo parte subito 'lancia in resta' e affronta il tema dello shipping (e addentellati) a muso duro, alla Bartali del famoso slogan "per me è tutto da rifare". E lo fa in maniera ragionevolmente circostanziata seppure aggressiva.

Non occorre certo raccontare ai lettori di *Ship2Shore* chi sia l'autore di un volume, edito da Guerrini e Associati, appena dato alle stampe; il suo CV riassunto in breve è peraltro stampato nella controcopertina, e recita: "Luigi Merlo, spezzino, è responsabile delle relazioni istituzionali per l'Italia di MSC, presidente Federlogistica, vicepresidente Confrtrasporto, componente del board di Assarmatori. Ha svolto tra gli altri i seguenti ruoli: vicesindaco della

Spezia, assessore alle infrastrutture, trasporti e porti della Regione Liguria, per due mandati presidente dell'autorità portuale di Genova, presidente di Assoporti, consigliere per la portualità e la logistica del ministro Graziano Delrio".

Più sopra alla Bio, la sintesi del Merlo-pensiero: "Quali sono le ragioni tecnico-politiche per le quali è necessaria l'esistenza di un 'vero' Ministero del Mare? Ripercorrendo brevemente gli aspetti storici del Ministero della marina mercantile e della portualità italiana, il testo formula proposte su come organizzare il nuovo ministero accogliendo competenze oggi frammentate in diversi dicasteri. Si propone così un assetto del sistema portuale italiano che tenga conto delle grandi sfide che ci attendono: l'innalzamento del Mediterraneo, l'erosione delle coste, una nuova strategia geopolitica verso l'Africa, la cybersecurity e le grandi opportunità dell'energia prodotta dal mare".

Ma noi preferiamo andare oltre il 'biglietto da visita' di un libro sicuramente non banale o 'scontato', che ha come sottotitolo:



Merlo quando era Presidente dell'Autorità Portuale di Genova nel 2008



"Per un vero Ministero del Mare".

Leggendo con attenzione le oltre 200 pagine stampate suddivise in ben 41 capitoli-lampo (a volte solo dei lunghi pensieri), si colgono infatti parecchi spunti critici interessanti, alcune osservazioni condivisibili, dei punti di vista inediti ed altri *dejà vu* di quando Merlo – che oggi appare un po' più in seconda fila a quasi tutti gli eventi che contano, non avendo un ruolo istituzionale forte come in passato, seppure sempre presente a osservare e monitorare le sorti del settore – era uno dei referenti principali dell'articolato cluster marittimo-portuale.

La premessa è che esiste una urgente necessità di dare una vera visione marittima al nostro Paese coniugandola con le severe criticità che ci attendono, grandi sfide da cogliere, un'escalation di fenomeni negativi originati dalle tante azioni inquinanti poste in essere > 28

> 27

dall'umanità in passato pensando che il Pianeta fosse una risorsa infinita: il cambiamento climatico coi suoi effetti devastanti, l'innalzamento delle acque nel Mediterraneo, l'erosione delle coste, sono fenomeni che impongono di implementare programmi non di contenimento di tali effetti negativi in fase di emergenza, bensì una fitta e lungimirante pianificazione.

L'Italia è già in ritardo se pensa che opere come quelle avviate col PNRR – cui non si lesinano aspre critiche – pianificate tempo addietro, saranno ancora attuali tra poche decine di anni.

Il nostro Paese ha subito negli anni, per

lungamente invocata da Merlo in tutto il volume.

Partendo *ab ovo*, l'autore inizia con un utile 'ripasso' della storia del fu Ministero della Marina Mercantile, passato nel tempo a Ministero dei Trasporti e della Navigazione, poi a Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, quindi all'abominio di cambiarne il nome in Ministero delle Mobilità e Infrastrutture Sostenibili (e i Trasporti dove erano finiti?); sostanzialmente il 'caro estinto' di cui disserta nella sua lunga ricognizione, l'ipotesi per dimostrare la tesi che è poi il sottotitolo del libro.

piena onestà intellettuale, il suo sia un giudizio tecnico.

Il ragionamento è suffragato dai tanti dati sciorinati sul valore tangibile della Blue Economy tricolore: il valore aggiunto è 47,5 miliardi di euro, l'occupazione 1 milione di addetti, siamo leader internazionali nei traghetti, cantieri, turismo costiero, pesca, 17 milioni di italiani vivono vicino al mare, il Comune capoluogo più distante dalla Costa (Sondrio) è appena a 210 km dalla costa.

Ma ormai non siamo più un popolo di santi, poeti e navigatori, bensì di meri bagnanti, a dimostrazione che fin da quello che (non) si insegna a scuola, manca una solida cultura del mare.

Altri strali vanno al fumoso Piano del Mare, tomo di 180 pagine, licenziato in extremis (ultimo giorno utile, il 31 luglio scorso), definito "vorrei ma non posso"; ed al CIPOM Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, creato appositamente lo scorso anno, che comprende ben 11 ministeri ma che ne esclude due 'interessati' alla materia (Lavoro e Università).

Pietra portante del Ministero del Mare dei sogni di Merlo – alla faccia della riforma Bassanini che sostanzialmente vieta la creazione di un certo tipo di nuovi enti pubblici amministrativi (quelli con portafoglio, per evitare il dilagare della spesa pubblica) - è il Corpo della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera, a sua volta 'strattonato' dal Ministero della Difesa (leggasi Marina Militare, che vorrebbe fagocitarlo), di cui fa formalmente parte, pur prendendo invero 'ordini' dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (altra anomalia tipicamente italiana) e lavorando anche per conto del Ministero dell'Ambiente e della Pesca.

Intriganti altre schiette provocazioni dell'autore quali:

Venezia avrà ancora un porto?

Roma sarà mai Capitale del Mare?

La sindrome della marineria (estinta) di Camogli?

San Marino e Città del Vaticano ci possono fare concorrenza come registri navali?

I molti La Marmora che paralizzano il Paese.

Fatto 13 (capitoli) nei restanti 28 Merlo parte un po' per la tangente.

La seconda parte è invero, un ritorno al passato, un ribadire concetti già espressi altrove e in precedenti esperienze, proponendo un diverso assetto del sistema portuale italiano.

Non esattamente un fuori tema – considerando che il titolo lasciava intendere si parlasse solo di navigazione e non anche di portualità – anche se resta innegabile che le due fasi sono necessariamente interfacciate.

> 29



Merlo oggi Presidente di Federlogistica

quanto riguarda il pubblico, un'involuzione e significativa perdita di competenze marittimo-portuali. Eppure senza il trasporto via mare la logistica non esiste.

La proposta centrale di Merlo è dunque quella di istituire un inedito 'Ministero per la Tutela e Valorizzazione dell'Economia del Mare' che non sia riesumare però il vecchio Ministero della Marina Mercantile; si tratta di ragionare su un dicastero interdisciplinare con comun denominatore il mare, in opposizione a chi propende per spaccettare le competenze (forse per convenienza?) così come è stato progressivamente negli ultimi tre decenni. "Con tutto il rispetto per le preziose infrastrutture terrestri, molto più facili da coordinare, il mare ha una sua dignità e importanza superiore, che richiede dedizione assoluta. Chi si è preso una fetta di sue competenze naturali – i ministeri ex Lavori Pubblici, Ambiente ecc. – faticano ovviamente oggi a restituire a Cesare quel che è di Cesare, proprio perché miopi, poiché manca loro quella visione di sistema

E in quell'aggettivo 'vero' è racchiusa una grave e profonda critica al Governo Meloni, che ha voluto fare le nozze coi fichi secchi, tuttavia non per risparmiare risorse ma scientemente, ovvero relegando il neonato Ministero per le Politiche del Mare, nato con tante aspettative, ad un ruolo periferico, esautorandolo di alcuni contenuti pregnanti, cruciali e fondamentali, sacrificati sull'altare dei rapporti tra partner politici, in nome di un mantenimento degli equilibri tra partiti che hanno formato l'attuale schieramento vincente alle ultime elezioni che alla fine avrebbe reso sostanzialmente inutile il dicastero guidato dal Ministro Musumeci (senza portafoglio, ergo di 'Serie B').

Anche se qualche malizioso sicuramente vorrà leggere in questa reiterata criticata al Presidente del Consiglio un giudizio politico – Merlo è storicamente espressione di un arco costituzionale di centro-sinistra – dubitiamo che l'autore voglia fare, in ciò, della mera bagarre partitica. Molto più probabile invece che, riconoscendogli

> 28

Ed anche qui affiora una analisi ferocemente negativa di 'Roma oggi', cioè della direzione intrapresa dal viceministro Edoardo Rixi, con delega ai porti – dunque, a nostro parere, il sostanziale 'Ministro ombra' del MIT – il quale come nota sta perseguendo un provvedimento di riforma portuale che ricalca il cosiddetto 'modello spagnolo' (che vede al vertice il grande ombrello dell'ente pubblico Puertos de l'Estado) – per cui è nuovamente, secondo Merlo, da bocciare perché assegna ancora troppa regia pubblica.

Tale schema potrebbe avere un senso solo a condizione di ulteriore riduzione dell'esagerato novero delle attuali, pletoriche e sovrapposte, Autorità di Sistema Portuale (ben 16, dalle originali 25; decisamente troppe) al massimo ad 8. Anzi, secondo il manager spezzino, occorre il coraggio di una mentalità nord-europea, ovvero indicare 2 soli porti da considerare strategici (Genova sul Mar Tirreno e Trieste sul Mar Adriatico) dotati di ampia e vera zona franca per dare fondamentale impulso all'intera economia nazionale.

Adirittura, provocatoriamente, tali scali

di riferimento andrebbero 'apparentati' a due Paesi esteri da coinvolgere nella governance gestionale, ovvero due sponde geografiche naturali come sono per Genova quella Svizzera che Merlo aveva già inseguito per primo – come ben ricorda Ship2Shore – quando era Presidente a Palazzo S. Giorgio; e per Trieste, l'Austria, il che sarebbe un revival dell'Impero Asburgico tanto caro al Kaiser Francesco Giuseppe.

Una svolta di enorme impatto geopolitico, che sarebbe tanto drastica quanto decisamente impopolare, ai nostri occhi, soprattutto per chi apprezza e beneficia dei 'poltronifici' nostrani.

Le conclusioni sono assai eloquenti.

"Gran parte della politica marittima è sempre più influenzata dall'Europa tra ingerenze nelle concessioni (banchine, stabilimenti balneari ecc.), diktat sulle emissioni sotto l'egida della transizione energetica, standardizzazione di situazioni per nulla standardizzabili ovunque e comunque. Il tutto con un peso politico tricolore diluito e decrescente nella UE dei 27 Stati Membri ed alla vigilia di una nuova

tornata elettorale continentale la prossima primavera.

Alla luce di ciò, quali saranno i futuri programmi italiani ed europei? se l'Italia non assumerà velocemente consapevolezza che larga parte del suo futuro si gioca sul mare e con il mare, rischia di pagare un prezzo altissimo!" è il drammatico monito di Merlo che termina con un richiamo storico; e qui sembra di ascoltare le parole che ripete, come un ritornello, praticamente a ogni suo intervento pubblico, un altro ex referente istituzionale quale Mino Giachino "Ci vorrebbe una figura carismatica, un Cavour del mare, qualcuno in grado di fornire al nostro Paese una nuova visione e una strategia coerente".

Una volata tirata a sé stesso? Chissà.

Sebbene Merlo, astutamente, gioca d'anticipo e para tale colpo con un'affermazione all'ultimissimo capoverso che lo smarca da ogni illazione: "Questa pubblicazione vuol essere un piccolo contributo per cercare di stimolare una grande discussione che si spera possa aprirsi quanto prima".

Ai posteri l'ardua sentenza.

P&I

16/10/2023

Cambiaso Risso consolida la sua presenza nel mercato P&I

L'obiettivo del gruppo genovese, che ha assunto nuovi broker di grande esperienza, è quello di creare una Global Division dedicata alle coperture Protection and Indemnity

Cambiaso Risso ha scelto di partire da Londra per potenziare il proprio business P&I, che si consolida grazie all'arrivo di nuovi broker specializzati nell'ottica di creare una Global Division dedicata a questo segmento di mercato, in cui la società genovese – [dal 2019 parte del gruppo francese Siaci Saint Honore](#) – ha esordito con CR Nordic (la [ex Henschien Insurance con base a Bergne, acquisita nel 2014](#)) per poi crescere rilevando [Costa Brokers](#) e [Fender S.A.](#) di Atene.

Cambiaso Risso, con una nota, ha infatti annunciato l'imminente ingresso nel team di Malcolm Godfrey, per oltre 3 decenni uno dei più conosciuti broker P&I del mercato, che inizierà a lavorare nella sede londinese della società genovese dopo anni di collaborazione con Arthur J. Gallagher.

Godfrey assisterà il nuovo team nello sviluppo del portafoglio, e sarà affiancato da altri professionisti esperi del settore: Nicola Jones, con oltre 20 anni di



Iguera e Risso

esperienza nel marine, che torna ad occuparsi di brokeraggio assicurativo dopo 5 anni come Senior Underwriter presso lo Standard Club (oggi North Standard) diventando responsabile P&I UK; Nicky Ellis, che ha lavorato negli

ultimi 27 anni con Arthur J. Gallagher ed entra all'ufficio di Londra come responsabile delle operazioni P&I.

I nuovi arrivi, [insieme a Gianluigi Zanga e Andreina Facello](#), recentemente approdati negli uffici italiani di Cambiaso Risso rispettivamente a Genova e Napoli, lavoreranno nel team P&I del gruppo, già da tempo operativo in questo segmento del mercato assicurato in Norvegia (CR Nordic), Grecia (Fender S.A.) e negli altri uffici del network Cambiaso Risso nel mondo.

Marco Risso e Mauro Iguera, rispettivamente Presidente e Amministratore Delegato di Cambiaso Risso, danno così impulso al nuovo progetto di creazione di una Global Division coordinata da un comitato composto da Stefanos Vardalos (responsabile), Petter Gustav Meyer, Federico Marsano e Nicola Jones, rispettivamente degli uffici del gruppo ad Atene, Bergen e Londra.