

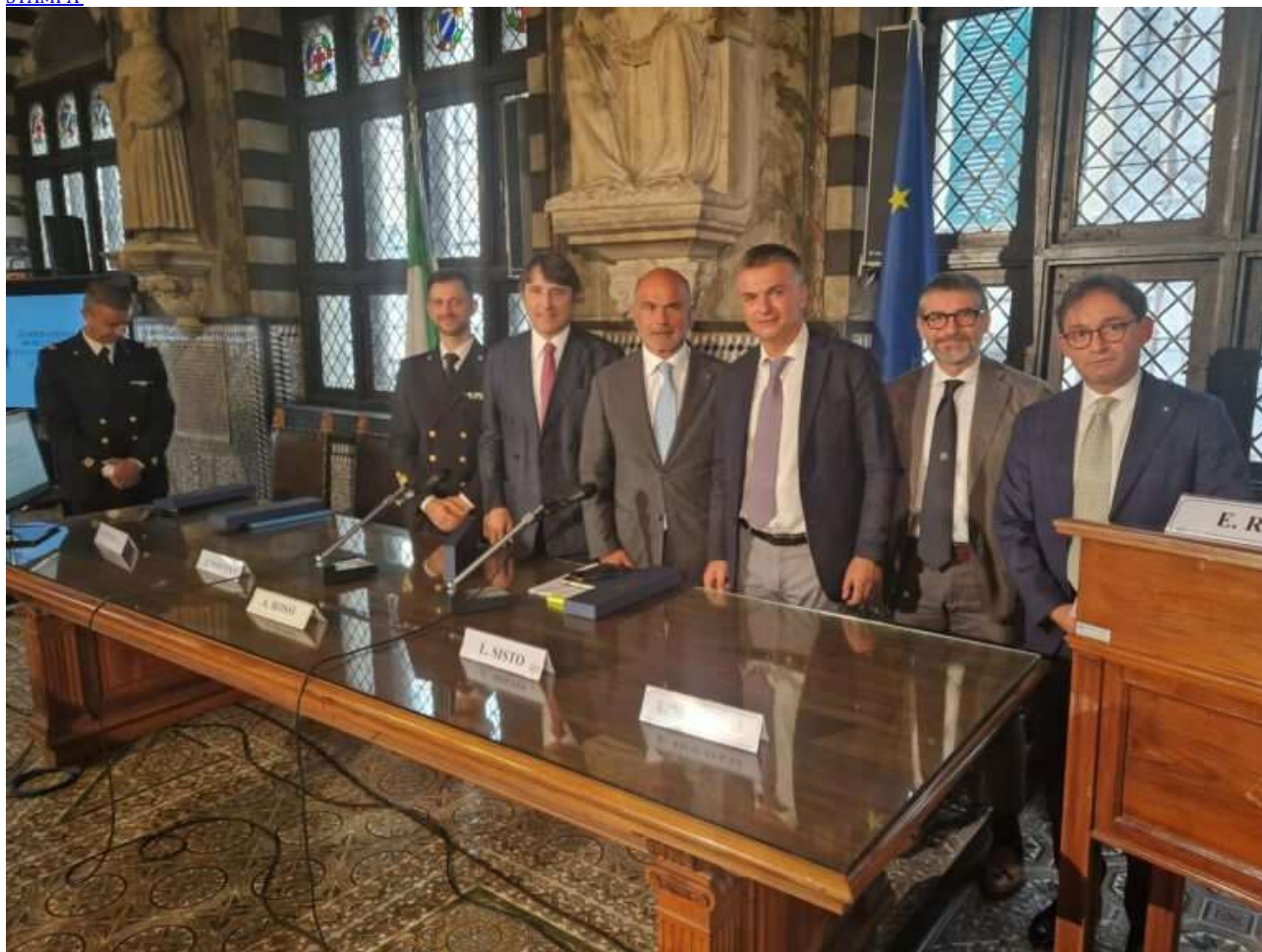
Personale della Guardia Costiera nei consolati italiani all'estero per contribuire alla semplificazione

Dal viceministro Rixi un appello alla riunificazione delle associazioni Assarmatori e Confitarma per fare sintesi e andare veloci in materia di politica marittima

DI NICOLA CAPUZZO

10 OTTOBRE 2023

[STAMPA](#)



Genova – In materia di semplificazione dell'attività marittima per le società italiane una 'piccola rivoluzione' potrebbe essere nel prossimo futuro l'invio di personale della Guardia Costiera presso alcuni Consolati italiani all'estero. Ad alzare il velo su questo progetto (chiesto da Confitarma alla Farnesina già nel 2006 con l'allora presidente Nicola Coccia), in occasione di un convegno organizzato dal Propeller Club di Genova all'interno della Genoa Shipping Week, è stato Erik Morzenti, rappresentante della Guardia Costiera intervenuto nell'occasione per fornire un aggiornamento su possibili sviluppi e miglioramenti in tema di burocrazia e trasporto marittimo.

Esperienze di invio di personale dell'autorità marittima nei consolati esteri già ci sono state nel passato: due ufficiali dal 1999 al 2001 avevano offerto la loro consulenza marittimi ad Amburgo e a Barcellona mentre un ufficiale si trova dallo scorso agosto incardinato in missione militare presso l'Ambasciata a Malta anche per supporto alle questioni marittime.

Secondo quanto illustrato da Morzenti il quadro giuridico entro cui ci si muoverebbe sarebbe quello della creazione di un apposito contingente speciale attraverso una modifica all'ottavo comma dell'art.168 Dpr 18/1967. "Si tratta di un'esigenza sentita sia dal cluster sia da alcune sedi all'estero dei consolati" ha sottolineato il comandante della Capitaneria, elencando fra i vantaggi quello di "espletare i servizi di assistenza alla navigazione marittima italiana, velocizzare pratiche, garantire una migliore e più stabile assistenza all'utenza marittima, uno sgravio per il personale consolare, un'assistenza in caso di sinistri marittimi o fermi di navi italiane".

Quattro le principali criticità segnalate da Morzenti rispetto all'attuale assetto organizzativo: tempi (non rispondenti all'esigenze dello shipping anche a causa dell'organizzazione di molti consolati), materia (scarsa dimestichezza con le pratiche marittime e difficoltà a gestire casi difformi dalle procedure), normativa (vetusta rispetto ai cambiamenti avvenuti nello shipping in oltre 80 anni) e digitalizzazione (registri e procedure ancora oggi cartacee e assenza di interoperabilità dei sistemi).

Ai lavori ha preso parte anche il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, che in apertura del suo intervento ha espresso un auspicio: "Il mio sogno è che di due confederazioni di armatori si torni ad averne solo una" (il riferimento è alle due associazioni di categoria Confitarma e Assarmatori). "Più noi riusciamo a semplificare i momenti di condivisione e più potremmo andare veloci. Serve fare sintesi" ha sottolineato l'esponente di Governo, ricordando poi che a novembre il suo dicastero provvederà a separare le competenze in materia di politica marittima in [due direzioni, una per i porti e l'altra per la navigazione](#).

Sull'attesa riforma portuale Rixi ha detto di ambire a "un confronto preventivo con la Commissione Europea. Vogliamo essere un pilastro logistico solido al Centro del Mediterraneo. Servono regolazioni e un quadro europeo stabile" ha affermato. A proposito del contestato Emission Trading System il viceministro ha evidenziato il fatto che "bisogna iniziare a gestire i processi dall'inizio. In Italia aspettiamo che l'acqua ci arrivi alla gola prima di preoccuparcene, mentre dovremmo iniziare a programmare e muoverci prima".

Un ragionamento condiviso da Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori, il quale, dopo aver definito "*game changer*" i temi ambientali per il trasporto marittimo, ha ammesso che "una serie di norme ce le siamo fatte sfuggire in passato. Dobbiamo guardare con maggiore attenzione a quello che avviene a Londra e a Bruxelles prima che poi arrivi in Italia". Il numero due di Assarmatori ha stimato in 3,6 miliardi di euro l'introito che oggi lo Stato italiano incassa dall'Ets ma questo valore salirà a 5 miliardi quando anche il trasporto marittimo entrerà nel meccanismo dei certificati bianchi: "Sarà un prelievo destinato a diventare definitivo perché gli armatori per lungo tempo non potranno utilizzare metanolo o ammoniaca mancando la rete distributiva e mai si potranno avere stoccaggi nei porti storici italiani" è il pensiero di Rossi.

Al tema della 'demarittimizzazione' dell'Italia ha dedicato il suo intervento Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, suonando l'ennesimo campanello d'allarme sul fatto che la prossima apertura alle altre bandiere europee del Registro Internazionale Italiano rischia di favorire il flagging out di navi verso Paesi come Malta, Portogallo e Cipro. "Con questo Codice della Navigazione la partita è persa in partenza se guardiamo all'apertura del Registro Internazionale alle altre bandiere comunitarie. Stiamo perdendo delle opportunità straordinarie" ha detto Sisto, mostrando grande unità d'intenti con il collega di Assarmatori nel sostenere che l'interesse primario degli armatori locali è quello di difendere la bandiera

italiana. “Se desertifichiamo la nostra bandiera avremo maggiori difficoltà soprattutto all'estero” sono state le parole di Rossi.

Prima di loro, a parlare del lavoro quotidiano in ambito marittimo svolto dai consolati di paesi esteri esistenti in Italia (Genova è il secondo corpo consolare più importante numericamente in Italia dopo Milano), sono stati Virginia Abrego (console generale Panama), Axel Boesgaard (console onorario Finlandia), Augusto Cosulich (console onorario Malta), Valentina d'Urso (consolato generale Panama), Giuseppe Giacomini (console onorario Ungheria).

Enrico Molisani e Gian Enzo Duci hanno accompagnato la presidente del Propeller Club genovese, Giorgia Boi, nella conduzione e nell'introduzione dei temi oggetto di approfondimento.