

# MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

## RELEASE 10.06

### INTERNATIONAL PORTS & SHIPPING INFORMATION SERVICE

Pubblicazione realizzata da Redivo SAS \* Via San Giacomo 15 \* 16128 Genova  
Tel. e Fax 010582939 Dir. 010584647 \* e-mail: redivo@fastwebnet.it

Giovedì 6 Ottobre 2011 Sommario

Paolo d'Amico: non indebolire Registro internazionale  
Indagine dell'Anti Trust europea su Tirrenia

#### PAOLO d'AMICO: NON SI INDEBOLISCA IL REGISTRO INTERNAZIONALE

“Il possibile indebolimento dell'architettura su cui si regge l'intero settore, cioè il Registro internazionale, renderebbe inutile la soluzione degli altri problemi del settore”. E' questo il forte messaggio al Governo che emerge dal discorso del Presidente Paolo d'Amico all'Assemblea di Confitarma, svoltasi oggi a Roma alla presenza di Altero Matteoli, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Gianni Letta, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Cesare Trevisani, Vice-Presidente Confindustria, e di oltre 500 esponenti del mondo politico e amministrativo, armatoriale, economico, marittimo e sindacale. Messaggi augurali sono pervenuti dai Presidenti di Camera e Senato e da numerosi esponenti del Governo. Nell'anniversario dei 110 anni della Confederazione, che coincidono con i 150 anni dell'Unità d'Italia, Paolo d'Amico ha ribadito il fondamentale contributo della flotta all'economia del Paese. In questo contesto ha sottolineato come il Registro internazionale sia il frutto di una scelta “lungimirante e premiante” che 13 anni fa è stata fatta per sostenere la competitività della bandiera nazionale e per salvaguardare l'occupazione dei marittimi italiani. “Abbiamo sottoscritto questo patto e mantenuto fede per più di un decennio alle promesse di crescita e sviluppo ottenendo importanti risultati. “In soli 13 anni – ha affermato Paolo d'Amico - abbiamo rinnovato la flotta ordinando nuove navi per un valore complessivo di quasi 35,5 miliardi

La Toremar assegnata alla Moby  
D'Amico Intn'l Shipping non acquista la M/T Fabrizia D'Amato  
Falsa fatturazione, corresponsabilità autotrasporto

di euro”. Inoltre, in poco più di un decennio, la flotta è passata da 8,5 a 18 milioni di tonnellate recuperando l'undicesima posizione nella graduatoria mondiale, mentre, “sul fronte occupazionale - prosegue Paolo d'Amico - i 38mila occupati a bordo e a terra del 1998 oggi sono diventati quasi 60 mila, ai quali si aggiungono oltre 110 mila unità nell'indotto”. Questi risultati sono il frutto di un progetto condiviso che “non vorremmo fosse messo oggi in discussione, anche perché – afferma Paolo d'Amico - le aspettative sul recupero di risorse derivanti dalla riduzione delle misure del Registro internazionale non sono reali ed i prevedibili risultati sarebbero l'immediato allontanamento delle navi dalla bandiera italiana, seguito dalla delocalizzazione dell'industria armatoriale e sull'occupazione dei marittimi italiani”. Alla luce dei fatti, il presidente Paolo d'Amico ha esortato il Ministro Matteoli a “preservare l'architettura che insieme, istituzioni e parti sociali, abbiamo elaborato, per assicurare lo sviluppo della navigazione e con esso l'occupazione marittima”. Nel suo discorso all'Assemblea, il Presidente ha dedicato particolare attenzione al problema della pirateria. Dopo aver ricordato che sono ancora nelle mani dei pirati la Savina Caylyn e la Rosalia D'Amato, nel condividere l'ansia delle famiglie di tutti i marittimi ancora prigionieri, ha affermato che “episodi come questi non dovrebbero più verificarsi” Per questo Confitarma si è impegnata per ottenere misure che consentano la difesa attiva degli equipaggi delle nostre navi. Il Presidente d'Amico ha quindi ringraziato Governo e al

Parlamento per aver compreso l'urgenza di tali misure con la legge n. 130 approvata in agosto". L'auspicio è che a breve la disposizione sia operativa e completata per consentire anche l'imbarco di team privati in alternativa ai militari. Altra emergenza per il settore è l'eccessiva burocrazia che rappresenta un determinante fattore di debolezza competitiva, soprattutto in mercati che rispondono a logiche che vanno oltre quelle nazionali. "Siamo prigionieri di un sistema legislativo invecchiato, di anacronistiche soggezioni al documento contro i quali cozzano l'impegno e la buona volontà dei funzionari pubblici. E Nonostante si tratti di interventi a costo zero, da due legislature giacciono nelle stanze di Montecitorio e di Palazzo Madama disegni di legge di semplificazione della normativa sul settore marittimo. d'Amico ha poi ricordato che ormai da due anni il mancato rinnovo degli sgravi contributivi al cabotaggio penalizza gli operatori italiani rispetto a quelli europei, in un mercato ormai liberalizzato, e che per proseguire lo sviluppo delle autostrade del mare è indispensabile il rifinanziamento dell'ecobonus per il quale è notevole l'impegno manifestato in questi anni dal Sottosegretario Giachino. Sulla privatizzazione del Gruppo Tirrenia per la quale si attendono gli sviluppi delle verifiche in corso in ambito comunitario, il Presidente d'Amico ha auspicato che le decisioni pervengano in tempi ragionevoli al fine di evitare ripercussioni negative sui mercati di riferimento. Per quanto riguarda la privatizzazione di alcune società regionali, il Presidente di Confitarma ha auspicato che venga imposto a chi offre servizi svolti in regime sovvenzionato accanto a servizi svolti in libera concorrenza, di operare tali servizi con due società diverse. "Dobbiamo puntare con urgenza a incrementare l'efficienza e la qualità dei servizi offerti nei nostri porti, chiedendo al contempo per essi un sistema rinnovato di regole, in primis l'accoglimento dell'Accordo interassociativo dell'aprile 2007 – ha affermato Paolo d'Amico in merito al nostro sistema portuale – "La crisi internazionale e la conseguente scarsità delle risorse disponibili impongono di

razionalizzare al massimo i finanziamenti pubblici nei porti, dando priorità a quei progetti di infrastrutturazione che più rispondono alle esigenze strategiche del sistema portuale nazionale. Ciò consentirebbe di intervenire rapidamente e in modo incisivo sui vincoli che maggiormente condizionano i traffici marittimi nei principali porti nazionali. Cito ad esempio l'annosa problematica del dragaggio, che in alcune realtà sta assumendo aspetti di vera e propria emergenza operativa. In merito al lavoro e alla formazione di equipaggi qualificati Paolo d'Amico ha sottolineato che nonostante la crisi, non si sono registrate riduzioni dell'occupazione, ad eccezione delle qualifiche comuni. La politica di concertazione condotta in questi anni dalla Confitarma e dalle tre Organizzazioni sindacali confederali, è stata vincente e riguardo al rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro, confidiamo che la trattativa possa concludersi entro l'anno "l'obiettivo è di ottenere, a fronte di aumenti retributivi per i lavoratori, i necessari incrementi di produttività in tutti i comparti, compreso quello del rimorchio portuale". In materia di difesa dell'ambiente, Paolo d'Amico, nel ricordare che le imprese di navigazione sono da anni impegnate nel raggiungimento del duplice obiettivo di accompagnare lo sviluppo dell'economia e di assicurare una adeguata tutela del mare in linea con la stringente normativa internazionale e comunitaria, ha espresso sorpresa e preoccupazione per quanto sta accadendo a Civitavecchia, ove, "solo sulla base della visione di fume prodotte dalle navi in arrivo e in partenza dal porto, prescindendo da analisi strumentali che peraltro già certificano il rispetto dei limiti di legge, è stato contestato un reato penale ai comandanti. Se le navi si vedessero costrette a scalare altri porti, si rischia di compromettere lo sviluppo della città e del territorio". Cesare Trevisani, Vice Presidente Confindustria per le Infrastrutture, logistica e mobilità, ha ricordato che l'esigenza di una maggiore competitività del nostro sistema trasportistico nazionale. "Su questi temi, Confindustria è sempre stata chiara, rimarcando l'esigenza, in ogni sede, di rilanciare gli investimenti in

opere pubbliche, colmare i gap e consentire lo sviluppo di un sistema logistico in linea con la domanda dell'utenza". Trevisani si è associato alle preoccupazioni di Confitarma in merito ai tagli che possano anche colpire il Registro internazionale, auspicando che tra le misure che verranno approntate nei prossimi giorni, ci siano interventi a salvaguardia di questo strumento. "Voglio cogliere l'occasione, Presidente, per esprimerle l'apprezzamento di Confindustria per il ruolo che l'industria dell'armamento ha continuato e continuerà ad avere per l'economia italiana e per l'impegno che le nostre imprese del settore hanno profuso in questi anni duri di crisi economica. Testimoniate, insieme al resto delle nostre industrie, l'eccellenza del sapere e del fare italiano". Il Ministro Matteoli, dopo aver sottolineato il contributo determinante della Confitarma "per la realizzazione di una flotta di bandiera giovane e attenta ai più elevati standard internazionali di qualità e sicurezza", ha espresso il convincimento proprio e del Governo, nonché dell'Unione Europea, che "il rilancio del settore marittimo è fondamentale per il rilancio dell'economia sia italiana che europea". Passando alla privatizzazione della Tirrenia, il Ministro Matteoli ha manifestato l'auspicio che "la procedura possa concludersi con esito positivo nei prossimi giorni". Il risultato sarà l'uscita dello Stato dal settore, un quadro certo di obblighi per l'esplicitamento dei servizi di collegamento marittimo e un accesso non discriminatorio al cabotaggio. "Oggi dobbiamo scommettere sul futuro dei giovani - ha proseguito il Ministro - assicurando prospettive di lavoro a terra per il personale imbarcato, nonché la riforma del collocamento della gente di mare". Dopo essersi soffermato sull'esigenza di poter contare su un sistema portuale all'altezza dei concorrenti mediterranei e l'urgenza di assicurare un rapido *iter* per i dragaggi dei fondali, in tema di riforma della legge 84/94, il Ministro ha annunciato che "oggi la Commissione Bilancio del Senato approverà un emendamento che consentirà di sbloccare l'iter parlamentare per l'approvazione della riforma della legge portuale". In merito all'eccessiva burocrazia che affligge il

sistema imprenditoriale italiano, il Ministro, ricordando la semplificazione dei giornali nautici e il nuovo modello di registro per gli idrocarburi, lavoro che è stato predisposto con il forte coinvolgimento di Confitarma, ha affermato che comunque "questo problema resta una priorità che riguarda tutti i settori industriali". Infine il Matteoli ha sottolineato l'importanza per l'Italia delle autostrade del mare, grazie alle quali nel triennio 2007-2009 si sono ridotti del 60% i costi esterni con un risparmio per la collettività di oltre 411 milioni di euro, cioè 500mila TIR in meno sulle strade, ribadendo che elemento essenziale del sistema resta l'*ecobonus*, strumento pensato e realizzato in Italia e oggi oggetto di un progetto europeo. Il Ministro ha concluso il suo intervento facendo proprio l'invito dell'industria a collaborare insieme per identificare le soluzioni migliori nell'interesse del Paese. Su invito del Presidente d'Amico, il Sottosegretario Gianni Letta ha rivolto il suo personale saluto e quello del Presidente del Consiglio all'Assemblea di Confitarma sottolineando come l'industria armatoriale da sempre sia una "forza viva" fondamentale nella storia italiana nonché strumento indispensabile per la crescita. Dopo aver ricordato che il Governo ha sempre tenuto in grande considerazione questo settore, ha invitato le giovani generazioni a raccogliere l'esperienza e i risultati del passato per continuare ad essere protagonisti nell'economia di un Paese che dal mare ha sempre tratto ricchezza e sviluppo.

---

## INDAGINE DELL'ANTI TRUST EUROPEA SU TIRRENIA

La Commissione europea ha avviato un'indagine approfondita in materia di aiuti di Stato in relazione ad alcune misure di sostegno pubblico che l'Italia ha adottato a favore delle società dell'ex Gruppo Tirrenia che gestiscono il servizio di traghetti con le isole minori. Le società finite nel mirino di Bruxelles a causa dei contratti per i trasporti tra l'Italia continentale e la Sicilia, la Sardegna e altre isole italiane sono Tirrenia di

Navigazione, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar. Le riserve della Commissione riguardano la possibilità che la compensazione per obblighi di servizio pubblico corrisposta dall'Italia a dette società a fronte dei servizi erogati su alcune rotte marittime comporti un indebito vantaggio economico rispetto ai loro concorrenti. La Commissione esaminerà inoltre se vi sia un ulteriore sostegno concesso alle società del gruppo Tirrenia nel contesto della loro privatizzazione che possa falsare la concorrenza sul mercato. «È naturale - ha osservato il commissario alla concorrenza Joaquin Almunia, su proposta del quale è stata aperta l'indagine Ue - che gli Stati membri debbano compensare le imprese per i maggiori costi che sostengono nel fornire un servizio di interesse economico generale. Tuttavia - ha aggiunto - la Commissione ha anche l'obbligo di verificare che tali servizi siano chiaramente definiti e che non vi sia compensazione eccessiva. La Commissione approva le iniziative intraprese dalle autorità italiane per aprire il mercato del cabotaggio marittimo - ha concluso Almunia - ma deve anche garantire che la privatizzazione di due delle società, Tirrenia di Navigazione e Siremar, non abbia comportato sovvenzioni indebite». Bruxelles ricorda di aver ricevuto alcune denunce riguardanti la proroga dei contratti di servizio pubblico oltre la scadenza, avvenuta nel dicembre 2008, delle convenzioni che disciplinavano la fornitura del servizio ed alcuni aspetti del processo di privatizzazione. A questo proposito, attraverso l'indagine avviata, la Commissione valuterà se la proroga dei contratti di servizio pubblico oltre la fine del 2008 sia conforme alle norme UE in materia di servizi di interesse economico generale. L'avvio di un'indagine approfondita - si legge ancora nel comunicato della Commissione - permette ai terzi interessati di comunicare le proprie osservazioni sulle misure in esame, senza che ciò possa tuttavia pregiudicare l'esito dell'indagine.

---

#### LA TOREMAR ASSEGNATA ALLA MOBY

La Regione Toscana ha assegnato in via definitiva i servizi di Toremar al gruppo Moby, che ha

presentato l'unica offerta. La consegna delle navi e degli uffici avverrà il 1° Gennaio 2012. Quasi certamente Presidente del Consiglio di Amministrazione sarà Achille Onorato, figlio del Presidente di Moby, Vincenzo. Previsti la sostituzione dell'aliscafo Fenicia e lo svecchiamento progressivo della flotta.

---

#### D'AMICO INTN'L NON ACQUISTA LA M/T FABRIZIA D'AMATO

d'Amico International Shipping, società quotata alla Borsa Italiana, rende noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers (Irlanda), a seguito della relativa richiesta in tal senso da parte dell'attuale società armatrice D'Amato Shipping, non ha accettato l'ulteriore rinvio nella decisione da parte del giudice del concordato preventivo, chiamato per la chiusura della procedura cui resta condizionato l'acquisto della M/T Fabrizia D'Amato, nave cisterna a doppio scafo di 40.081 dwt., costruita nel 2004 dai cantieri coreani Shin-A, e ha invocato l'inefficacia del preliminare (MOA) e della vendita della nave. La decisione è stata presa in conseguenza dell'eccessivo ritardo rispetto alla prevista data di consegna della nave, conseguente anche alle precedenti proroghe annunciate gli scorsi 11 luglio e 02 agosto, 2011. In conformità con il MOA e avvalendosi dei diritti in esso previsti, entro la settimana corrente D'Amato Shipping rimborserà a d'Amico Tankers l'intero ammontare versato a titolo di anticipo per l'acquisto della nave. La flotta di d'Amico International Shipping comprende, ad oggi, 36 navi cisterna (medium range - MR e handysize product tankers).

---

#### FALSA FATTURAZIONE, CORRESPONSABILITA' AUTOTRASPORTO

Una sentenza della Cassazione conferma la condanna di un autotrasportatore in un caso di fatture false emesse da un'impresa sua committente. La corresponsabilità sussiste se il vettore conferma in modo formale il trasporto. La sentenza ha confermato la condanna in Appello di un'impresa di autotrasporto per concorso in dichiarazione fraudolenta, avvenuta proprio tramite un meccanismo di false fatturazioni. L'autista aveva firmato la quietanza di pagamento delle false fatture, fornendo così una conferma formale del trasporto della merce che non era mai avvenuto.