

PATTO D'INTESA

Sarà a Torre del Greco, la nuova sede dell'Accademia della Marina Mercantile

>> Una buona notizia resa nota alla 48 Ore del Mare dello scorso luglio è la firma del protocollo d'intesa per l'istituzione di una seconda sede formativa dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile a Torre del Greco. Confitarma, ForMare, Regione Campania e l'Accademia hanno sottoscritto l'intesa per sopperire alla carenza, più volte lamentata dagli armatori, di giovani diplomati,

adeguatamente formati, da avviare alle carriere del mare. La nuova sede sarà in Campania, nella zona di Torre del Greco, perché è proprio in questa Regione che è concentrato il 40% della flotta mercantile delle compagnie di navigazione italiane. La nuova sede sarà impostata sulla base del modello didattico e organizzativo consolidato a Genova in rapporto però alle evoluzioni del settore.



Confitarma. 10 punti per avviare un'alleanza operativa tra Regioni marittime e armatori

UE: Tirrenia? Liberalizzare subito

FABRIZIO D'ANDREA

Trasformare Tirrenia da un "caso" a una opportunità di sviluppo per il settore nautico, questo è un problema che l'Italia si trascina da anni, ma ora è tempo di accelerare perché l'Unione europea ha imposto che il processo di **privatizzazione e liberalizzazione** sia avviato entro il 31 dicembre 2009. Confitarma, attraverso il presidente **Nicola Coccia**, esce definitivamente allo scoperto e delinea una proposta organica per passare dalle parole ai fatti. Il caso Tirrenia è stato sviscerato nel corso della 3^a edizione della **48 Ore del Mare** (Roma 1-2 luglio) in una sessione di lavoro in cui oltre a Coccia (padrone di casa) hanno partecipato **Enrico Pujia**, direttore generale Direzione Trasporto marittimo, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Giovanni Mendola**, amministratore principale Commissione Europea DGTREN, **Giuseppe Caronia**, segretario generale UILTRASPORTI e **Beniamino Leone**, segretario nazionale FITCISL e tanti assessori a rappresentare le Regioni. Confitarma ha presentato un documento di 10 punti in cui il nodo centrale è che Tirrenia è stata sino ad oggi una realtà disomogenea, caratterizzata da una commistione perversa fra servizio di interesse sociale, e linee che dovrebbero essere gestite in una pura ottica economica. Il primo passo allora dovrà essere uno **scorporo delle linee di interesse sociale** (miranti in particolare a garantire alle comunità isolate la continuità territoriale) dalle linee non sovvenzionabili. Per questo il passaggio del controllo delle Regionali marittime **Toremarmar, Caremar, Saremar e Siremar**, assume caratteri di urgenza. Per quanto riguarda il mercato di riferimento spetterà poi alle singole Regioni, titolari delle politiche sul trasporto pubblico locale, il compito di



scegliere modalità e tempi (anche di gare di appalto) per la gestione del servizio sovvenzionato. Ciò nell'ottica di corrispondere appieno alle esigenze di mobilità delle popolazioni isolate e turistiche. Le Regioni dovrebbero quindi gestire la cessione del

Nicola Coccia,
«L'UE chiede di liberalizzare in tempi certi, il mercato impone standard di qualità irrinunciabili»

capitale delle società regionali a uno o più operatori privati, individuati con procedure a evidenza pubblica. Altro punto fondamentale è la necessità di **creare una cabina di regia che dovrà gestire il processo operativo** in tempi ben prestabiliti. Coccia infatti ha chiarito che «finora si è proceduto in modo poco organico e determinato mentre, non solo l'Unione europea richiede un processo di liberalizzazione con tempi certi, ma anche il mercato impone oggi, a tutela dei passeggeri, il rispetto di standard qualitativi irrinunciabili». Consapevoli della posta in palio gli assessori regionali presenti hanno chiesto la titolarità delle Regioni nella definizione delle gare quanto a rotte, servizi, frequenze e tariffe. I portavoce delle amministrazioni regionali hanno poi concordemente sottolineato l'**esigenza di attuare una due diligence** per determinare il reale valore delle società regionali marittime e di procedere verso gare a doppio oggetto: una riguardante il servizio, l'altra il ramo d'azienda con gli asset. Tutti d'accordo comunque sulla necessità di creare una cabina di regia.

Il prossimo passo sarà allora quello di insediare in tempi brevissimi un **tavolo permanente di confronto Regioni-Confitarma**. Noi continueremo ad aggiornarvi.

Shipping caduta libera

Armatori in crisi, navi lasciate nei porti

>> **Che la crisi economica** mondiale avrebbe colpito anche il settore nautico era evidente, ma non tutti si aspettavano la violenza del fenomeno. Un fatto che fotografa la realtà dei fatti è il numero di navi abbandonate nei porti dagli armatori: si parla di 1.000, ma forse sono di più. Vengono ormeggiate in banchine lontane e isolate creando così difficoltà anche ai marittimi che spesso, per disposizione dell'autorità di Polizia (provenendo da paesi "caldi") non possono scendere a terra. Dunque 1.000 navi ferme. Una cifra enorme, destinata a crescere, vista

la crisi dello shipping mondiale: i noli sono tornati ai livelli di 10 anni fa e il trasporto di contenitori ha subito una riduzione a 2 cifre dei volumi di traffico. **Emanuele Grimaldi**,



numero uno del gruppo Grimaldi di Napoli è convinto che sia giunta l'ora di imporre la demolizione delle «carrette del mare», con 30 o anche 20 anni di anzianità di servizio. «In questo modo - spiega Grimaldi - migliorerebbero la sicurezza, l'ambiente (perché le navi sarebbero sostituite da nuovi scafi dotati di moderne tecnologie) e le condizioni operative dei marinai».