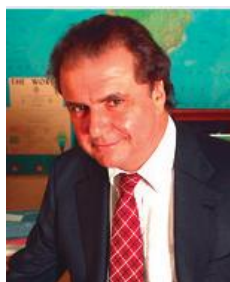




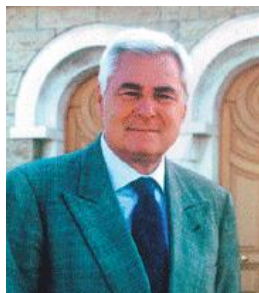
Dalla conferenza internazionale di Napoli al via gli aggiornamenti dei regolamenti di iscrizione al Registro Internazionale e RAM gestirà il Ferrobonus

Napoli – Nella città in cui da fonti Confitarma è concentrato circa il 42% della flotta italiana, si è svolta la conferenza internazionale “Shipping and Law: in the recent and current Market”, organizzata dal marittimista Francesco Saverio Lauro, su diritto, shipping e mercati internazionali. Il programma ha spaziato dallo SSS alla pirateria, dai drammatici sversamenti della piattaforma BP alla Tirrenia, alle sanzioni all’Iran, alla crisi della cantieristica, e se da una parte tanta carne a cuocere è segno delle innumerevoli questioni aperte nel settore marittimo, dall’altra lo spazio di poche ore può facilmente ridurre il tutto a mera vetrina da esposizione. Lo scopo della conferenza è stato quello di colmare un vuoto creando un “momento di confronto tra armatori, mondo dello shipping e giuristi, solitamente relegati in convegni specialistici sulla materia”, come si legge in una nota degli organizzatori, intenzionati a renderla un appuntamento annuale fisso, che senz’altro meriterà di essere perfezionato. Tuttavia un segnale importante, univoco e condiviso, è emerso tra i presenti, e cioè che un quadro di regole uniformi per tutti i paesi entro cui sviluppare la competitività dello shipping è un fattore decisivo per la sicurezza e per la sostenibilità ambientale dei traffici commerciali via mare.



Intanto, a margine della conferenza, molto chiaro il commento del Presidente di Confitarma, Paolo D’Amico: “Spesso si dimentica che le norme ci regolano e ci rendono competitivi. Ad esempio il Registro internazionale ha determinato il nostro successo” e ha continuato “Oggi occorre lavorare sulle norme non necessariamente mega” ma, attraverso la collaborazione come quella che si sta instaurando con il Governo ed il Parlamento, “togliere molte regole che sono particolarmente italiane e non europee. Abbiamo ancora in vigore norme addirittura prefasciste. È un lavoro grosso, noioso, frastagliato, che come Confitarma stiamo portando avanti già dalla precedente legislatura”. Ed i risultati si stanno gradualmente raccogliendo; a novembre prossimo con Ugo Salerno in qualità di consulente tecnico dello Stato, ci saranno una serie di incontri per eliminare alcuni requisiti previsti attualmente per la registrazione delle nuove navi. Tra questi ad esempio il coinvolgimento delle Poste e Telegrafi per il benessere delle apparecchiature radio di bordo, che finora ha significato per gli armatori coordinare i tempi e sostenere costi per l’ispezione di un funzionario PT nel cantiere di costruzione della nave, che ormai nel mondo è prerogativa naturale e diretta degli enti di classifica. “Vorrei l’Italia una

nazione marittima” ha insistito ancora una volta D’Amico, in conclusione.



“Shipping and Law: in the recent and current Market” è stato anche luogo di anticipazioni dell’Ad di RAM, Tommaso Affinita, che ha annunciato l’affidamento alla sua struttura della gestione del ferrobonus (che riguarda l’intermodalità gomma-ferro, il cui decreto è di imminente pubblicazione sulla G.U.), per il quale sono stati stanziati e reperiti 50 milioni di euro ad esaurimento per gli operatori della logistica che faranno treni completi. Invece, sul mancato sostegno economico all’intermodalità gomma-mare, in attesa del varo di quello europeo, per l’ecobonus 2010-2011 Affinita, nonostante la cassazione nella finanziaria del Ministro Tremonti, si è espresso fiducioso, confidando nel Milleproroghe o mal che dovesse andare, nell’impegno assunto dal Sottosegretario Giachino a reperire 40-50 milioni di euro dalle risorse dell’autotrasporto, per “non disperdere i risultati finora ottenuti con il provvedimento” sottolinea Affinita. Infatti, i benefici non sono stati solo in termini dei 500.000 mezzi pesanti tolti dalla strada, ma anche in quelli di sviluppo di circa 300 aggregazioni autotrasportistiche, sorte per poter superare la soglia dei 70 viaggi all’anno via mare previsti per l’accesso al sostegno, attestandosi quale strumento di emancipazione delle piccole imprese, la cui massiccia presenza polverizza negativamente la capacità di offerta complessiva dell’autotrasporto italiano.

G.V.