

Assarmatori “sentinella” dei container

13 Giugno 2020 - La Gazzetta Marittima

[Condividi su Facebook](#)

[Tweet su Twitter](#)



ROMA – Container in export come indicatori chiave per anticipare i cambiamenti dell’interscambio mondiale e consentire al Sistema Italia di affrontare giocando sull’anticipo la sfida della ripresa. Sulla base di questa realtà Assarmatori si è candidata per voce del suo presidente Stefano Messina – che ha partecipato ai lavori di realizzazione e alla cerimonia di firma del “Patto per l’Export” presso la sede della Farnesina con il ministro Luigi Di Maio – a svolgere un importante ruolo di “sentinella” per aiutare la fase di rilancio dell’economia nazionale. E ciò sulla base di un’esperienza diretta, visto che ad Assarmatori – dice la nota dell’associazione – aderiscono alcune delle più importanti compagnie di trasporto container operanti nei porti italiani, per un traffico che supera il 50% del totale dei porti nazionali (MSC, Evergreen, Italia Marittima, Ignazio Messina & C.).

“Nell’esprimere il nostro apprezzamento per il contenuto del “Patto per l’Export” appena siglato – ha affermato il presidente Messina – desideriamo ringraziare il ministro e tutta la sua struttura per la grande attenzione rivolta al nostro settore, soprattutto nella fase più acuta dell’attuale crisi, quando le nostre aziende si sono ritrovate ad affrontare nuove ed improvvise problematiche nei mari e nei porti di tutto il mondo”.

“Per altro, analogo ringraziamento – ha concluso il presidente di Assarmatori – va esteso alla ministra De Micheli, che anche oggi, partecipando all’incontro, ha riconosciuto al trasporto marittimo il ruolo strategico determinante svolto anche durante l’emergenza Covid”.

Stefano Messina in Senato: “Aiuti a linee essenziali”

13 Giugno 2020 - La Gazzetta Marittima

[Condividi su Facebook](#)

[Tweet su Twitter](#)



Stefano Messina

ROMA – Nessuna contrapposizione rispetto alla presenza di Costa Crociere sulle rotte nazionali, ma conferma di una priorità: se ci sono risorse per sostenere le compagnie di navigazione, queste debbono andare a chi svolge servizi di carattere pubblico, nel trasporto merci e passeggeri e nei collegamenti con le isole. Questo in sintesi il contenuto dell'intervento del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, in occasione dell'audizione alla VIII Commissione Permanente Lavori Pubblici Comunicazioni del Senato.

“Se Costa vuole gestire crociere sulle rotte nazionali, lo può fare tranquillamente sulla base delle norme vigenti” ma “se ci sono aiuti (e il recupero di somme non erogate è un aiuto), vanno dati per equità e per giustizia a chi esercita cabotaggio come servizio pubblico essenziale, come collegamento tra le isole maggiori o come trasporto combinato passeggeri e merci con navi Ro-Ro”. È quanto ha ribadito Messina, facendo chiarezza anche su “un equivoco” riguardo all'opposizione dell'Associazione, aderente a Confrtrasporto Confcommercio, all'emendamento di Confitarma al DL Rilancio, emendamento finalizzato a consentire a chi già beneficia delle agevolazioni fiscali e contributive del Registro Internazionale di operare anche su rotte di cabotaggio nazionale.

“È una questione di giustizia, e non esiste alcuna polemica rispetto ai colleghi di Confitarma”, afferma il presidente di Assarmatori, sottolineando come le crociere siano “ormai tutte in mano ad alcune multinazionali del settore: fra queste la più grande è Carnival che ha acquisito già da numerosi anni anche Costa Crociere che utilizza la bandiera italiana (ed è importantissimo che lo faccia)”. Invece, osserva Messina, “il cabotaggio è un’infrastruttura insostituibile, non sono presenti operatori esteri. Sono tutte aziende italiane, di bandiera italiana, con lavoratori italiani. Queste hanno bisogno di sostegno”. “E senza aiuti”, è l’allarme di Assarmatori, “il lavoro di decine di migliaia di marittimi italiani è a rischio”.

«Navi ferme in porto, smog su del 30%» Le compagnie: «Rispettiamo le norme»

I comitati: «Emissioni in crescita dopo il blocco per il Covid, parte degli ormeggi va spostata in rada»
La Capitaneria: «Presto crociere e traghetti ripartiranno». Gli armatori: «Sono polemiche strumentali»

Matteo Dell'Antico

Durante questi mesi di emergenza coronavirus, l'inquinamento prodotto dai fumi delle navi passeggeri ormeggiate in porto in attesa di poter tornare a navigare è aumentato di circa un terzo rispetto al passato. L'accusa arriva dal comitato Tutela ambientale Genova Centro-Ovest.

L'associazione si batte per limitare l'impatto negativo che le emissioni inquinanti prodotte da navi da crociera e traghetti hanno sulle migliaia di abitanti dei quartieri che si affacciano sulle zone della Stazione Marittima e Terminal Traghetti.

Gli armatori respingono tuttavia le accuse al mittente. «Le navi rispettano le norme di legge, mi pare una polemica strumentale anche perché sarà necessario attendere i dati ufficiali di Arpal (l'agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, ndr) per verificare se l'inquinamento è aumentato», dice Mario Mattioli, presidente di Confitarma. Secondo Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'emergenza Covid «ha allungato i tempi di sosta in banchina. Queste navi ferme non possono spegnere totalmente i generatori diesel, ma fortunatamente dal primo gennaio scorso utilizzano carburanti a basso tenore di zolfo».

I FUMI IN AUMENTO

«In porto sono ormeggiate tre navi da crociera della compa-

gnia Msc, una di Costa Crociere e la nave-ospedale di Gnv. Queste imbarcazioni emettono ossidi di azoto per un totale di circa 4,5 tonnellate al giorno», dice Enzo Tortello, presidente del comitato Tutela ambientale Genova Centro-Ovest.

Secondo Tortello, prima dell'inizio dell'emergenza sanitaria, le emissioni prodotte dalle navi da crociera «erano pari a circa tre tonnellate al giorno, incluso il contributo giornaliero dei traghetti. La situazione attuale, aggiungendo circa una tonnellata al giorno di fumi per il traffico traghetti rimasto comunque attivo, dimostra che al momento in porto abbiamo navi passeggeri che emettono ossidi di azoto per un totale di circa 5,5 tonnellate al giorno».

LE PROPOSTE DEI CITTADINI

A causa del Covid, in tutto il mondo sono state bloccate le crociere e le navi hanno fatto ritorno nei porti dove sono ormeggiate in attesa di riprendere le attività. Situazione simile per i traghetti: navigano, a regime ridotto, quelli che assicurano la continuità territoriale, mentre si sono fermate le unità che collegavano Genova al Nordafrica. Tra le proposte del Comitato per limitare l'impatto dei fumi c'è il temporaneo spostamento di almeno due navi da crociera in rada. In aggiunta, nel medio-lungo periodo, di utilizzare per le navi gasolio con un tenore di zolfo non superiore allo 0,10% prima dell'ingresso nei porti e

non più soltanto durante l'ormeggio, come previsto dalla normativa. «Secondo l'ultimo inventario delle emissioni, disponibile sul sito ufficiale dell'Arpal - continua Tortello - il 62% degli ossidi di azoto sono generati dal traffico marittimo, specie dalle navi in sosta, contro il 26% imputabile al traffico stradale. Per completezza, lo stesso documento dice che le polveri sottili sono imputabili al traffico marittimo valgono per il 39% contro il 28% del traffico stradale».

CAPITANERIA E COMUNE IN CAMPO

Capitaneria e Comune sono da mesi impegnati in un confronto quasi quotidiano con le associazioni e i comitati dei cittadini che abitano nei quartieri che si affacciano sulla Stazione Marittima e del Terminal Traghetti. «È un momento molto particolare - dice Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria genovese - visto che per l'emergenza sanitaria le navi da crociera non stanno navigando. È però una situazione che durerà ancora poco tempo, visto che una nave di Costa lascerà il porto tra pochi giorni e poi lo faranno appena possibile anche le navi di Msc. Diverso è invece il discorso per i traghetti, dal momento che molte unità non stanno navigando e non c'è neppure l'afflusso di auto e di passeggeri che si registrava gli anni scorsi. In quest'ultimo caso - sottolinea - mi sento dunque di dire che le emissio-

ni inquinanti sono state notevolmente ridotte. Comunque - chiude - ci sono dall'inizio di quest'anno normative molto più stringenti che le compagnie devono rispettare per limitare al massimo le emissioni inquinanti».

Anche Palazzo Tursi ha attivato un tavolo di confronto sul problema dell'inquinamento. «Oltre a Comune, Palazzo San Giorgio, Capitaneria e compagnie marittime - spiega l'assessore comunale allo Sviluppo economico portuale e logistico, Francesco Maresca - sono coinvolti proprio gli abitanti dei quartieri. Stiamo aspettando i risultati delle ultime rilevazioni e poi decideremo quali azioni mettere in campo».

LE BANCHINE ELETTRIFICATE

Il *cold ironing*, ovvero il sistema che prevede l'elettificazione delle banchine per consentire alle navi in sosta nei porti di alimentarsi spegnendo i generatori di bordo e riducendo quindi le emissioni in atmosfera, a Genova è già realtà con la prima iniziativa attuata nell'area delle riparazioni navali.

Il *cold ironing* sarà pronto per essere utilizzato anche al terminal container Psa di Pra' tra meno di un anno. Ci sono poi altri progetti - che per ora restano sulla carta - messi a punto soprattutto dall'Autorità di sistema portuale, che prevedono di elettrificare le banchine genovesi anche in altre aree del porto a partire proprio dalla Stazione Marittima e dal Terminal Traghetti. —



Le navi ormeggiate nel porto di Genova da settimana e alcuni particolari dei fumi

FOTOSERVIZIO DAVIDE PAMBIANCHI

Procede il piano di elettrificazione delle banchine. Prossima tappa: il terminal di Pra*

4,5 tonnellate al giorno, la quantità di ossidi d'azoto emessi dalle navi ferme in banchina

1,5 tonnellate al giorno, la quota aggiuntiva di inquinanti dovuta al lockdown

Crociere e traghetti, il “tesoretto” è mini / Il caso

14 GIUGNO 2020 - Redazione **Shipmag**



Roma – Altro che 150 milioni di euro. Il tesoretto che le due associazioni degli armatori si stanno litigando, sarebbe nettamente inferiore. Lo rivelano fonti qualificate a **ShipMag** che citano i documenti che sta esaminando la commissione dei saggi incaricata dal governo.

La cifra complessiva, raccontano le fonti, sarebbe vicina ai 10 milioni di euro. Non un gran bottino per cui litigare, anche se **Assarmatori** e **Confitarma** hanno toccato livelli alti di conflitto nelle ultime settimane.

L'emendamento Assarmatori dedicato al cabotaggio, dovrebbe passare e così il minitesoretto dovrebbe finire ai traghetti. Le crociere faranno a meno di quei soldi, ma dovrebbero ottenere il via libera agli sgravi anche con il Registro ordinario così Costa Crociere sarà in grado di riprendere l'attività.

Rimane lo scoglio tecnico: mentre l'emendamento è sul piatto, la modifica del Registro per ora può contare sulla volontà politica del governo di procedere, ma manca ancora il percorso. C'è però un mese abbondantemente di tempo.