

«Aliscafì e traghetti al 50%» armatori e sindaci in rivolta

►Dalle associazioni di categoria l'Sos al governo ►Capri, Ischia e Procida: qui boom vaccini
«Misura superata, così si danneggia il turismo» nessuno in Europa è più Covid free di noi

**LEMBO (CAPRI):
IL NODO VA RISOLTO
IMMEDIATAMENTE
AMBROSINO (PROCIDA):
È GIÀ CAOS OGNI
DOMENICA POMERIGGIO**

LE TENSIONI

Antonino Pane

«Il turismo non può viaggiare al 50%». I sindaci delle isole minori campane sono al fianco degli armatori e chiedono l'immediata abolizione del limite del 50% dei posti utili imposto ad aliscafì e traghetti per il trasporto dei passeggeri. L'Ancim (Associazione nazionale comuni isole minori che rappresenta i 35 comuni delle 87 isole) e Assarmatori, l'associazione che raggruppa la quasi totalità delle imprese di navigazione che operano nei collegamenti a corto raggio, hanno inviato un messaggio ai ministri della Sanità, del Turismo e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, e ai presidenti delle Regioni di cui fanno parte le comunità. «Nonostante tutte le isole minori - spiegano - ormai siano state dichiarate covid-free (in quanto chi vi abita o vi lavora è già stato vaccinato) e nonostante gli standard di sicurezza adottati dagli armatori per le navi che garantiscono il trasporto passeggeri da e per le isole, abbiano abbondantemente dimostrato efficienza e affidabilità, le attuali misure di contenimento continuano infatti a imporre a traghetti, aliscafì e mezzi veloci un coefficiente di riempimento non superiore al 50%; una vera e propria eccezione visto che tale limitazione non è prevista per altre tipologie di trasporto, come quello aereo. Di-

mezzare la capacità di trasporto dei passeggeri significa procurare danni al mercato turistico locale, che rappresenta la principale fonte di reddito e di ricchezza per le imprese locali, i lavoratori e le stesse comunità insulari, e il danno è ancora più grave perché il turismo è per queste realtà un'attività esclusivamente estiva e la stagione turistica sta già iniziando».

Assarmatori fa anche rilevare, tra l'altro, che far viaggiare le navi con il limite del 50% dei passeggeri ha effetti pesantissimi anche per le compagnie di navigazione che da inizio della pandemia hanno continuato a garantire la continuità territoriale tra isole e terraferma, nonostante il calo dei ricavi e la perdurante mancanza di ristori, ivi compresi quelli che avrebbero dovuto essere già versati per legge. I presidenti di Ancim, Francesco Del Deo (sindaco di Forio) e di Assarmatori, Stefano Messina, hanno ricordato, tra l'altro, che le dotazioni di sicurezza anti-covid presenti a bordo delle navi sono in grado di proteggere quote di passeggeri ben superiori al 50% fissato da una norma ormai palesemente superata e che imbarco e sbarco dei passeggeri sono organizzati in modo da separare i flussi, evi-

tando quindi assembramenti, mentre a bordo gli spazi comuni garantiscono il necessario distanziamento.

I SINDACI

«La limitazione al 50% - ribadisce Del Deo - non più nessun senso. Gli aerei che hanno una cubatura inferiore rispetto ad un aliscafo o ad un traghetto viaggiano pieni; anche bus e metropolitane. E poi le isole sono

ormai tutte Covid Free abbiamo raggiunto il 78% delle vaccinazioni. In nessuna parte d'Europa ci sono percentuali così alte. Perché proprio noi dobbiamo essere danneggiati?».

Ferma la posizione anche del sindaco di Procida, Dino Ambrosino. «Abbiamo grandi problemi per i rientri la domenica pomeriggio. Abbiamo già scritto al Prefetto, la situazione del 50% è insostenibile. Io stesso oggi non sono riuscito a trovare posto per andare a Napoli. A Procida già vengono tanti ospiti: l'anno della cultura per noi è iniziato. Non possiamo non garantire trasporti efficienti e sicuri».

Anche Capri e Anacapri chiedono l'immediata abolizione della restrizione: «Il problema - dice Marino Lembo, sindaco di Capri - va risolto subito. La ripartenza turistica è positiva e non possiamo vanificarla. Bisogna affrontare il problema dei trasporti marittimi in quanto un elemento essenziale per l'economia e la ripresa del turismo in tutte le isole del golfo». Franco Cerrotta, vice sindaco di Anacapri, ribadisce che non si devono vanificare gli sforzi fatti per rendere le isole Covid Free. «Abbiamo vaccinato anche i lavoratori e quelli che operano nell'indotto turistico e quindi la limitazione sugli imbarchi può essere sicuramente abolita. Noi già registriamo un incremento del comparto turistico; dobbiamo fare in modo che questo trend si consolidi offrendo servizi adeguati e vigilando per il massimo rispetto di tutte le norme di sicurezza».

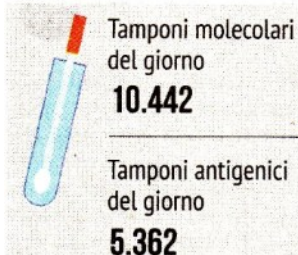
© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL COVID-19 IN CAMPANIA



* Positivi, Sintomatici e Asintomatici si riferiscono ai tamponi molecolari



DECESSI IERI
10**

DECESSI TOTALI
7.216

GUARITI IERI
1.056

GUARITI TOTALI
346.440

** 5 deceduti nelle ultime 48 ore, 5 deceduti in precedenza ma registrati ieri.

REPORT POSTI LETTO SU BASE REGIONALE



TERAPIA INTENSIVA

Disponibili
656

Occupati
58



DEGENZA

Disponibili*
3.160

Occupati
636

* Posti letto Covid e Offerta privata

Dati aggiornati alle 23.59 del 1 giugno

L'EGO - HUB





**A lato gli imbarchi al molo
Beverello nell'agosto scorso**
NEWFOTOSUD RENATO ESPOSITO **Sopra**
e sotto i sindaci di Procida
e Capri Ambrosino e Lembo





Assocostieri e Assarmatori: ruolo del GNL nello shipping

Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) è al momento – e probabilmente lo sarà ancora per un certo tempo – l'unico combustibile immediatamente applicabile su ampia scala, a basso impatto ambientale e utile nella transizione verso l'abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione marina.

Questo è il dato rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all'8 ottobre 2021.

La videoconferenza è stata aperta dai saluti introduttivi di Marika Venturi, Presidente Assocostieri e Stefano Messina, Presidente Assarmatori. Il Presidente di Assocostieri ha messo in risalto come la necessità di procedere rapidamente sulla strada della transizione energetica renda di primaria importanza una conduzione efficace ed efficiente dei procedimenti di VIA, che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d'Europa.

A sua volta, il Presidente di Assarmatori ha voluto porre l'accento sulla necessità che gli sforzi per garantire l'indispensabile transizione energetica rafforzino la strategicità del trasporto marittimo nel quadro di un sistema logistico sempre più integrato, anche verticalmente.

Il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli, Ministero della

***Fra i combustibili
alternativi, il gas naturale
liquefatto è quello più avanti***

transizione ecologica ha chiuso gli interventi introduttivi affermando che la Commissione, in termini generali, sta lavorando per cercare una fattiva collaborazione con tutti i vari proponenti, beninteso nel reciproco rispetto dei ruoli. Seppure con un numero ridotto dei Commissari, da 52 a 40, si sta procedendo ad una valutazione media di un dossier al giorno. Su 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha

ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Confratrasporto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il Comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.



Marika Venturi

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprima una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il Segretario Generale di Confrasperto, Pasquale Russo, ha sollevato invece tre temi di grande interesse per le imprese del settore: la necessità di chiarire gli scenari e le priorità di investimento fra il GNL e gli altri combustibili alternativi; l'esigenza di snellire gli iter autorizzativi necessari alla realizzazione degli insediamenti costieri necessari alla filiera del GNL; il bisogno di contemperare la sostenibilità ambientale con quella economica. Sono necessari degli incentivi economici senza i quali

rischiano di venire meno le condizioni di mercato.

In generale, tutti i partecipanti hanno concordato nel ritenere che gli altri combustibili alternativi quali il metano, l'idrogeno e l'ammoniaca, hanno bisogno ancora di lunghi anni di sperimentazione per uscire dalla fase dei prototipi e arrivare alla definizione di standard consolidati e di brevetti idonei alla produzione industriale di massa di motori marini.

Il GNL, tuttavia, per essere adottato su larga scala necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti, per esempio, va ripensata l'articolazione dei depositi, che vanno realizzati non distante dai porti ma al di fuori delle aree abitate ed è necessario che gli interventi siano coordinati e la loro realizzazione vada avanti in modo simultaneo.

Al tempo stesso c'è bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che ora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti o la costruzione di nuove unità a GNL. Operazione che può col-



Stefano Messina

legarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal Governo.

Giovanni Grande

ASSOCOSTIERI, Associazione di categoria aderente a Confindustria imprese per l'Italia, rappresenta, a livello nazionale, la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dei depositi di GNL small scale e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'Associazione anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

ASSARMATORI, rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea. Aderente a Confrasperto - Confindustria Imprese per l'Italia, l'associazione è molto attenta alle problematiche della filiera dei porti, della logistica connessa e dei settori contigui, con lo scopo di favorire l'interfaccia mare - porto - terra nell'ambito della evoluzione dei mercati sempre più inclini all'integrazione verticale del trasporto.