

Rassegna stampa Assarmatori del 20-21/11/2020

Indice delle testate

The MediTelegraph.....	2
Ansa.....	4
Il Secolo XIX.....	6
Il Mattino.....	7
Il Piccolo.....	8

La corsa dello shipping verso il traguardo green e il freno delle infrastrutture

«La rivoluzione verde è occasione imprescindibile, dobbiamo definire un piano di intervento che sia un facilitatore, un acceleratore di rinnovamento della flotta e in questo coinvolgere la cantieristica che è eccellenza del nostro Paese» dice il presidente di Confitarma Mario Mattioli

20/11/2020

Genova - «Il Gnl oggi è l'unica soluzione nel breve e medio termine per la transizione verso la decarbonizzazione dello shipping. Ci sono 3 miliardi nel recovery fund per lo sviluppo della mobilità a idrogeno in Italia, ma non sarà una soluzione pronta nei prossimi dieci anni». **Stefano Messina, presidente di Assarmatori, sottolinea parlando al convegno "Il Gnl nel corridoio Euro Mediterraneo e ruolo del sistema logistico di Genova e della Liguria"** l'impegno degli armatori per raggiungere gli obiettivi che prevedono nel trasporto marittimo la riduzione entro il 2030 del 40% delle emissioni di CO2 rispetto al 2008 e entro il 2050 emissioni di gas serra inferiori del 50% rispetto al 2008. «Sono stati già fatti grandi passi avanti» sottolinea Messina, e l'armamento italiano «spinge per il rinnovamento della flotta» e investe sul naviglio.

«La rivoluzione verde è occasione imprescindibile, dobbiamo definire un piano di intervento che sia un facilitatore, un acceleratore di rinnovamento della flotta e in questo coinvolgere la cantieristica che è eccellenza del nostro Paese» dice **il presidente di Confitarma Mario Mattioli**, invocando un lavoro «in sinergia». «L'efficientamento della flotta non basta per se stesso - spiega - serve una volontà politica per sviluppare nuovi carburanti per rendere lo shipping industria a zero emissioni. Quindi serve sinergia». Un primo risultato si vedrà intanto a fine anno, dopo che da gennaio è scattato l'obbligo di utilizzare combustibili con tenore di zolfo non superiore allo 0,50%. Ora ci sono le navi a Gnl (e si dovrà investire in Italia e in Liguria che è un crocevia, sulle infrastrutture di bunkeraggio) ma per raggiungere l'obiettivo finale serviranno nuove tecnologie.

«Il numero di navi e il carico trasportato saranno esageratamente più grandi nel 2030 e 2050, questo significa che le navi dovranno contenere

le emissioni, quindi essere **meno inquinanti di circa il 75%-80% per singola unità nave» evidenzia Mattioli.**

Shipping: armatori, Gnl è tappa verso emissioni zero

Messina "Fatti passi avanti". Mattioli "Lavoriamo in sinergia"

20 novembre, 20:56



(ANSA) - GENOVA, 20 NOV - "Il Gnl oggi è l'unica soluzione nel breve e medio termine per la transizione verso la decarbonizzazione dello shipping. Ci sono 3 miliardi nel recovery fund per lo sviluppo della mobilità a idrogeno in Italia, ma non sarà una soluzione pronta nei prossimi dieci anni". Stefano Messina, presidente di Assarmatori, sottolinea parlando al convegno "Il Gnl nel corridoio Euro Mediterraneo e ruolo del sistema logistico di Genova e della Liguria" l'impegno degli armatori per raggiungere gli obiettivi che prevedono nel trasporto marittimo la riduzione entro il 2030 del 40% delle emissioni di CO2 rispetto al 2008 e entro il 2050 emissioni di gas serra inferiori del 50% rispetto al 2008. "Sono stati già fatti grandi passi avanti" sottolinea Messina, e l'armamento italiano "spinge per il rinnovamento della flotta" e investe sul naviglio. "La rivoluzione verde è occasione imprescindibile, dobbiamo definire un piano di intervento che sia un facilitatore, un'acceleratore di rinnovamento della flotta e in questo coinvolgere la cantieristica che è eccellenza del nostro Paese" dice il presidente di Confitarma Mario Mattioli, invocando un lavoro "in sinergia". "L'efficientamento della flotta non basta per se stesso - spiega - serve una volontà politica per sviluppare nuovi carburanti per rendere lo shipping industria a zero emissioni. Quindi serve sinergia". Un

primo risultato si vedrà intanto a fine anno, dopo che da gennaio è scattato l'obbligo di utilizzare combustibili con tenore di zolfo non superiore allo 0,50%. Ora ci sono le navi a Gnl (e si dovrà investire in Italia e in Liguria che è un crocevia, sulle infrastrutture di bunkeraggio) ma per raggiungere l'obiettivo finale serviranno nuove tecnologie. "Il numero di navi e il carico trasportato saranno esageratamente più grandi nel 2030 e 2050, questo significa che le navi dovranno contenere le emissioni, quindi essere meno inquinanti di circa il 75%-80% per singola unità nave" evidenzia Mattioli. (ANSA).

«Genova, biometano per navi e bus»

Alberto Quarati / GENOVA

Il bio-metano ricavato dai rifiuti organici potrebbe essere una soluzione per alimentare, almeno in parte, la rete del trasporto pubblico locale nella Città metropolitana di Genova, così come le navi ormeggiate nel porto del capoluogo. La proposta arriva dal Delegato al piano strategico della Città metropolitana, Claudio Garbarino: «La necessità di tagliare le emissioni del Tpl è legata agli obiettivi comunitari e del Piano urbano della mobilità sostenibile». Il Gnl è un'opzione realistica, che si incrocia con due prospettive industriali, la fusione Amt-Apt e l'estensione della gestione dei rifiuti da parte dell'Amiu a 31 Comuni del Genovesato. «Dagli studi fatti - dice Garbarini - l'elettrico sul Tpl sarebbe sostenibile solo sulla linea Portofino-Rapallo,

l'ibrido tra Sestri e Carasco. L'uso del metano per i mezzi sarebbe certamente la soluzione più efficace, mentre l'idea del bio-metano costituirebbe un modo per rendere questa tecnologia non solo radicalmente meno inquinante rispetto ai combustibili tradizionali, ma in pratica a emissioni zero, anche nel suo processo di generazione».

«Di questa idea - spiega Guido Barbazza, project director di Wartsila, a margine della due giorni "Il Gnl nel corridoio euro-mediterraneo e ruolo del sistema logistico di Genova e Liguria" promossa da Città Metropolitana e Regione Liguria e organizzata da Conferenza Gnl - avevo discusso quando ero a Trieste, col presidente del porto Zeno D'Agostino. Ma la città non aveva un bacino sufficientemente grande». In ogni caso, dicono Garbarino e



Il rifornimento di gas sulla "Costa Smeralda", alla Spezia

Barbazza, il tema del metano va prima di tutto illustrato ai primi stakeholder coinvolti, i cittadini. A differenza del Gpl «il gas naturale liquefatto è più leggero dell'aria e ha un rischio di esplosione remoto» spiega Tomaso Vairo (Arpal). Il problema è che l'Italia è indietro (il 99% dei rifornimenti al-

le stazioni di servizio Gnl arriva da Marsiglia, i primi depositi marittimi, a Ravenna, saranno pronti a metà 2021), la Liguria è quasi *tabula rasa* con zero stazioni di servizio, progetti per il rifornimento marittimo bloccati: eppure dove si semina, la pianta cresce veloce. Proprio alla Spezia è stato fatto il

primo rifornimento di Gnl da nave a bettolina (proveniente dall'estero, nonostante il vicino rigassificatore di Panigaglia), e come ricorda Stefano Messina, presidente di Assamatori, da qui al 2027 il 20% delle 120 navi da crociera che arriveranno sul mercato saranno a Gnl, 400 navi a gas già circolano nei mari di tutto il mondo. «Opportunità e tecnologie sono già alla portata» commenta Barbazza. Ma attenzione ai finanziamenti: Marco Campomenosi, della parlamentare Ue in commissione Trasporti (Lega), avverte che dal dibattito sul bilancio comunitario sta emergendo come i finanziamenti europei in determinati ambiti, «come proprio il Gnl, potrebbero scendere, non sulle navi ma sulle infrastrutture di rifornimento a terra, come emerge da un recente documento della Bei». Quanto al bioGnl, questo «merita un corretto posizionamento nel processo di revisione della direttiva europea sulle Energie rinnovabili» dice il presidente di Assogasliquidi-Federchimica Andrea Arzà. —

Le vie del mare
Aliscafì e traghetti
investimento
da 500 milioni
per la svolta green

Antonino Pane a pag. 11



Svolta green, 500 milioni per gli aliscafì e i traghetti

IL FOCUS

Antonino Pane

Cinquecento milioni per rinnovare e rendere ambientalmente compatibili le navi e gli aliscafì del corto raggio, quelli, i più numerosi, che effettuano i collegamenti nel Golfo di Napoli. Innovazione, tecnologie, grande attenzione all'ambiente. Si punta con decisione agli impianti di depurazione degli scarichi, gli scrubber, ma soprattutto sui carburanti alternativi, quelli che dovranno alimentare le batterie al servizio dei propulsori elettrici.

La prospettiva più immediata e concreta è quella di eliminare definitivamente, ad esempio, quei fumi neri che ammorzano i porti e tante preoccupazioni arrecano quando le banchine sono a ridosso delle abitazioni come nel caso di Napoli. Da questo punto di vista, dunque, le linee dettate dall'Europa, proprio sul mare, possono avere risultati che vanno al di là delle attese.

È non è un caso, quindi, che Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha posto al centro dell'assemblea annuale dell'organizzazione la grande attenzione del governo per il trasporto marittimo. «Nel recovery fund il settore dello shipping - ha detto Messina - ha avuto una grande attenzione dal governo che ha riconosciuto il trasporto marittimo come settore strategico per l'economia del Paese. Una scelta frutto della grande tenacia che hanno avuto gli armatori: non si sono fermati neanche nei momenti difficili».

E non a caso, quindi, il motto

scelto per questa assemblea annuale fa diretto riferimento alla capacità del settore di non fermarsi per garantire il trasporto di persone e merci mai anche nei momenti più difficili. «Il mare non si ferma neanche davanti al Covid: il trasporto marittimo in prima linea per far ripartire il Paese», questo il filo conduttore che Stefano Messina ha ripetuto con determinazione.

E già a snocciolare le cifre. Ai 500 milioni per il corto raggio si sommano 1,5 miliardi di euro per il lungo raggio, i collegamenti che assicurano la continuità territoriale con le isole maggiori. E, ancora, un miliardo per l'elettificazione delle banchine nei porti, 3 miliardi per lo sviluppo della mobilità a idrogeno. Lo sviluppo dei combustibili alternativi e, soprattutto, puliti, è una necessità assoluta. Abbattuta la barriera del gas naturale liquefatto, bisogna andare oltre. E le prospettive dell'idrogeno è quella che sembra più a portata di mano.

Tutti investimenti, dunque, che mirano a rendere i porti più sicuri dal punto di vista ambientale. «Questi numeri per il nostro settore - ha aggiunto Messina - danno il senso di una vera e propria virata nella politica marittima italiana, con il riconoscimento a questo settore di una valenza di infrastruttura strategica pari alla rete autostradale e ferroviaria del Paese. Stanziamenti degni di un vero e proprio Piano Marshall per la flotta e per l'ampliamento del regime del Registro Internazionale che rappresentano, quindi, la grande, doppia, occasione per lo svi-

luppo del settore (il solo traffico crocieristico impatta per 13 miliardi sull'economia italiana generando 120.000 posti di lavoro) e quindi l'innescio di un effetto moltiplicatore sull'economia del Paese». Che, in definitiva, è quello che chiede l'Europa e che sono alla base dell'analisi dei contenuti del Piano Next Generation Eu (risorse destinate all'Italia per 209 miliardi di euro) e del piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) del governo italiano, che parte una vera e propria sfida per il mare.

Messina cita lo studio affidato a Nomisma per evidenziare come ogni euro investito nel settore del trasporto marittimo ne genera altri tre nell'economia nazionale, così come un posto di lavoro creato nello shipping ne attiva circa quattro nelle aree contigue al settore. «Motivazioni queste più che valide - ha sottolineato il presidente di Assarmatori - per ottemperare alle indicazioni dell'Unione Europea che, nell'approvare il regime di aiuti del cosiddetto Registro Internazionale Marittimo, ha chiesto all'Italia di estenderne i benefici anche ai marittimi arruolati da imprese europee e imbarcati su navi battenti bandiere dell'Unione». Dalle cifre occupazionali risulta abbastanza evidente, infatti, che l'unica possibilità di crescita dell'occupazione marittima italiana, come chiede la Ue, è legata alla possibilità di lavorare sulle navi armate dalle imprese europee e battenti bandiere dell'Unione».

I COLLEGAMENTI

L'assemblea di Assarmatori continuerà giovedì prossimo (le

difficoltà tecniche dei collegamenti in streaming hanno consigliato un rinvio) con una tavola rotonda su presente e futuro del trasporto marittimo «dalla resilienza alla ripartenza, uscire dall'emergenza Covid ancora più forti ed efficienti». Alla tavola rotonda, che sarà conclusa dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, interverranno oltre a Stefano Messina, Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociere; Fabrizio Palenzona, presidente Confratporto; Nunzio Tartaglia, presidente della divisione imprese della Cassa depositi e prestiti; l'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, capo di stato maggiore della Marina militare; l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante del corpo delle Capitanerie di Porto; Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria e Massimiliano Fedriga, presidente della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**PER NOMISMA
OGNI EURO MESSO
NEL SETTORE
NE GENERA ALTRI TRE
NELL'ECONOMIA
NAZIONALE**

**MESSINA (ASSARMATORI)
SOTTOLINEA:
«INVESTIRE NEL MARE
FA BENE ALL'AMBIENTE
ED È IN LINEA CON
LE INDICAZIONI EUROPEE»**

LA RIVOLUZIONE VERDE DELLO SHIPPING: VERSO L'ADDIO AL CARBONE

Il trasporto marittimo si pone l'obiettivo di una riduzione entro il 2030 del 40 per cento delle emissioni di CO₂

«Il Gnl oggi è l'unica soluzione nel breve e medio termine per la transizione verso la decarbonizzazione dello shipping. Ci sono 3 miliardi nel recovery fund per lo sviluppo della mobilità a idrogeno in Italia, ma non sarà una soluzione pronta nei prossimi dieci anni». Stefano Messina, presidente di Assarmatori, sottolinea parlando al convegno «Il Gnl nel corridoio Euro Mediterraneo» l'impegno degli armatori per raggiungere gli obiettivi che prevedono nel trasporto marittimo la riduzione entro il 2030 del 40% delle emissioni di CO₂ rispetto al 2008 e entro il 2050 emissioni di gas serra inferiori del 50% rispetto al 2008. «Sono stati già fatti grandi passi avanti» sottolinea Messina, e l'armamento italiano «spinge per il rinnovamento della flotta» e investe sul naviglio. «La rivoluzione verde è occasione imprescindibile, dobbiamo definire un piano di intervento che sia un facilitatore, un acceleratore di rinnovamento della flotta e in questo coinvolgere la cantieristica che è eccellenza del nostro Paese» dice il presidente di Confitarma Mario Mattioli, invocando un lavoro «in sinergia». «L'efficientamento della flotta non basta per se stesso - spiega - serve una volontà politica per sviluppare nuovi carburanti per rendere lo shipping industria a zero emissioni. Quindi serve sinergia». Un primo risultato si vedrà intanto a fine anno, dopo che da gennaio è scattato l'obbligo di utilizzare combustibili con tenore di zolfo non superiore allo 0,50%. Ora ci sono le navi a Gnl (e si dovrà investire in Italia e in Liguria che è un crocevia, sulle infrastrutture di bunkeraggio) ma per raggiungere l'obiettivo finale serviranno nuove tecnologie. «Il numero di navi e il carico trasportato saranno esageratamente più grandi nel 2030 e 2050, questo significa che le navi dovranno contenere le emissioni, quindi essere meno inquinanti di circa il 75%-80% per singola unità nave» evidenzia Mattioli.