

Rassegna stampa Assarmatori del 06/04/2021

Indice delle testate

Il Secolo XIX.....	2
Trasporto Europa.....	4
Trasport.....	6
Vai Elettrico.....	7

Messina: “Dalla super-diga all’Hennebique, così Genova può tornare leader del Mediterraneo”

L'armatore genovese Stefano Messina

L'armatore: “Le autostrade sono inefficienti e di ciò ne risentono la popolazione, i traffici, e quindi le imprese e i lavoratori. Ne siamo tutti coscienti, ma dobbiamo avere ancora più coraggio nell’assumerci le nostre responsabilità ed essere forse meno istituzionali e più aggressivi”

MATTEO DELL'ANTICO 03 APRILE 2021

Genova – L’armatore e terminalista Stefano Messina, oltre ad essere il presidente di Assarmatori e guidare assieme ai cugini **Ignazio Messina e Andrea Gais l’azienda di famiglia**, è membro della giunta della Camera di Commercio di Genova con delega ai trasporti e alle spedizioni.

Come giudica lo stato di salute del porto di Genova?

«In questo momento anche il porto non può chiamarsi fuori dal clima di generale incertezza che riguarda il futuro economico, produttivo e sociale del Paese. Nel caso specifico, tuttavia, il porto di Genova sembra attraversare una stagione di grande progettualità. La voglia di fare sembra in altre parole avere il sopravvento sulla stagnazione, e se vogliamo, sul mugugno che sembrava aver avuto il sopravvento per anni. La auspicabile ripresa del traffico passeggeri e la conferma di un trend di recupero nei container rappresenteranno a partire dai prossimi mesi elementi chiave per definire meglio prospettive e ruolo di quello che è e rimane il più importante polo portuale e logistico d’Italia».

Quanto e in che modo il coronavirus ha influito sui traffici del porto?

«È inutile nascondere: l’impatto sul settore delle crociere e anche, se pure, in maniera minore, su quello dei traghetti, è stato pesantissimo. Ma lo è stato ovunque, ovvero in tutti i porti italiani e, direi, mondiali dove esiste un’alta concentrazione di servizi passeggeri. Bisogna considerare che il polo Genova-

Savona è home port di alcune fra le più importanti compagnie crocieristiche che operano in Mediterraneo, e che una contrazione di oltre il 90% nel mercato di riferimento ha lasciato il segno. Lo sforzo che i grandi gruppi del settore stanno attuando per mettere le crociere e i traghetti in sicurezza rispetto a rischio Covid, produrranno - sono convinto a breve - risultati nel senso di una globale ripresa dell'attività. Anche questo mercato ha davanti a sé comunque ancora qualche mese di sofferenza».

Quali sono le maggiori criticità che penalizzano lo scalo genovese?

«Certamente la carenza di infrastrutture e il ritardo negli investimenti. Sembrerebbe che gli ultimi due governi abbiano compreso le difficoltà del nostro territorio, ma gli interventi e le misure pianificati devono essere realizzati con un forte impulso da parte del governo centrale. Il nostro territorio sta vivendo una situazione drammatica e purtroppo destinata a durare a medio termine: è necessario accelerare i lavori sui diversi cantieri, innanzitutto per una questione di sicurezza e dopodiché di produttività. Le autostrade sono inefficienti e di ciò ne risentono la popolazione, i traffici, e quindi le imprese e i lavoratori. Ne siamo tutti coscienti, ma dobbiamo avere ancora più coraggio nell'assumerci le nostre responsabilità ed essere forse meno istituzionali e più aggressivi».

Quali sono i principali progetti da attuare per lo sviluppo del porto?

«Non parlerei solo di progetti da attuare, ma di tempi certi per attuarli. Mi riferisco al Terzo valico, schedulato per fine 2023 inizio 2024, ma anche all'adeguamento delle linee da Tortona-Pavia a Milano che teoricamente dovrebbe essere realizzato entro fine 2024, per poi, restando sul tema ferroviario, a quel quadruplicamento delle linee della Brianza, indispensabile per riconnettere il porto a quello che era un mercato naturale, la Svizzera. Per quanto riguarda le autostrade, di certo il tema da troppo tempo oggetto di discussioni, della Gronda. E poi i grandi progetti del porto, in primis la diga, il recupero del Waterfront di Levante, il refitting del silos Hennebique, la razionalizzazione ormai obbligata degli spazi nell'area di San Benigno. Il porto ha oggi le potenzialità per diventare un unico grande cantiere in grado di proiettarlo nel futuro, e di ridargli quel ruolo di più importante polo mediterraneo per merci e passeggeri che è scritto nella sua storia e che può essere la base di rilancio produttivo e occupazionale, anche alla luce dell'adozione del Pnrr che potrà dare ritorno a tutta la filiera logistico-portuale».

Come il blocco di Suez colpirà il trasporto italiano

Venerdì, 2 Aprile 2021 16:24

di Redazione



L'incaglio della portacontainer Ever Given che per quasi una settimana ha impedito il transito navale lungo il canale di Suez potrebbe **colpire in maniera rilevante soprattutto l'export delle merci dall'Italia**, col rischio di congestione in alcuni dei maggiori terminal container italiani (in particolare Genova Psa, Trieste Marine Terminal e La Spezia Container Terminal) e sull'autotrasporto. Questo è emerso da un webinar sul tema organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, cui hanno preso parte i rappresentanti delle associazioni di categoria interessate. Circa 370, di cui almeno un centinaio portacontainer, sono le navi che erano in coda quando la Ever Given è stata liberata e che quindi transiteranno nel corso di questa settimana da una parte all'altra del canale per giungere poi a destinazione.

Stefano Messina (Assarmatori) ha spiegato che le compagnie di navigazione operanti servizi di linea per il trasporto di container stanno già **ridefinendo le rotazioni e le toccate dei propri network**.

"Bisognerà capire in primis quali saranno le navi a cui verrà data precedenza di accesso al canale o se si procederà secondo il criterio first in – first out", sono state le parole dell'armatore genovese, che vede un rischio di possibile congestione nei principali terminal container italiani dove arrivano le grandi portacontainer.: "Lato banchina un aspetto problematico può essere la concentrazione di arrivi perché rischia di generare una congestione nello smaltimento dei container".

Un timore condiviso anche da Paolo Pessina (Assagenti) secondo il quale **serviranno almeno 10-15 giorni prima di smaltire** il picco di container che verranno sbarcati in poche giornate nei porti. Oltre a ciò il presidente degli agenti marittimi ha posto in evidenza il rischio che questa vicenda possa acuire lo sbilanciamento dei container vuoti e quindi la difficoltà a reperire equipment per gli esportatori. "Per i carichi in import non vedo particolari problemi", ha detto Pessina, mentre "per l'export le compagnie di navigazione rilasceranno ai caricatori i container vuoti solo quando si avrà certezza dell'arrivo della nave in porto". Questo proprio per evitare il rischio di assegnare container a spedizioni che poi dovranno essere imbarcate su navi non previste in arrivo a breve in Italia. Al fine sempre di limitare il più possibile il rischio di congestione nel trasporto retroportuale in import e in export, gli agenti marittimi suggeriranno ai propri clienti di utilizzare il più possibile il trasporto via treno da e per i porti.

Il punto di vista dei terminalisti è stato espresso da Leopoldo Da Passano (Confindustria Genova) secondo il quale finora i terminal operator non hanno evidenziato particolari preoccupazioni, salvo segnalare anche loro "qualche problema che potrebbe sorgere per i carichi in export" dall'Italia via mare. Paolo Cornetto (Vado Gateway) ha confermato che le compagnie marittime stanno ripianificando

alcune linee e che “lo **slow steaming e i blank sailing** potrebbero essere alcune delle soluzioni adottate” per ripristinare la regolarità e la frequenza dei servizi di linea per i trasporti di container. Cornetto ha espresso preoccupazione per la situazione di congestione del trasporto stradale che già normalmente è critica per le condizioni della rete autostradale e per cui non sarebbe in grado di assorbire altri stress. “Di più sul trasporto via strada non si può fare”, ha affermato il vertice del terminal container savonese.

Un punto di vista condiviso da Giuseppe Tagnocchetti (Trasportounito) secondo il quale **gli autotrasportatori hanno alcune preoccupazioni specifiche**: una è il possibile aumento del prezzo del gasolio e un'altra il rischio che “la condizione di congestione di alcuni terminal possa riversarsi poi sugli autotrasportatori, in termini di diseconomie, che hanno orari di lavoro limitati per legge” (il riferimento è ai tempi di guida). Giampaolo Botta (Spediporto) ha messo in evidenza l'opportunità di massimizzare lo sfruttamento di strumenti come il preclearing (sdoganamento dei container in mare) e ha chiesto alle compagnie di navigazione di “rendere disponibili agli spedizionieri in buoni di consegna dei container in tempo reale”. Questo al fine di abbreviare il più possibile i tempi. A questo proposito Andrea Maria Zucchini (Dogane) ha preannunciato che sta arrivando anche nel porto di Genova la procedura “smart terminal”, appena sperimentata a La Spezia e a Savona, e grazie alla quale i tempi di giacenza dei container in piazzale dopo lo sbarco dalla nave sono stati ridotti da 5 a 3,5 giorni.

Nicola Capuzzo

Transport, puntata 368

di Edoardo Cozza

Il focus settimanale sul mondo di porti, trasporti e logistica

Nella puntata 368 di Transport, il focus settimanale su porti, trasporti e logistica, parleremo di:

- Ripercussioni sui porti liguri dopo il blocco di una settimana del canale di Suez con gli interventi di Stefano Messina (Assarmatori), Paolo Pessina (Assagenti), Paolo Cornetto (Apm Terminals), Leopoldo Da Passano (Confindustria Genova) e Giampaolo Botta (Spediporto) dal webinar dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale.
- Nuovo piano regolatore del porto di Marina di Carrara: a presentarlo presidente e segretario generale dell'AdSP del Mari Ligure Orientale.
- Tper installa sui bus di Bologna validatori con cui si paga il biglietto con carte contactless.
- Università Federico II di Napoli e Almaviva si uniscono per progetti e iniziative sulla smart mobility.

Buona visione e appuntamento alla prossima settimana

<https://www.youtube.com/watch?v=BXg5HapTYCQ>

Assarmatori per le banchine elettriche, intervista al presidente Messina

di

Gian Basilio Nieddu

-

6 Aprile 2021



il presidente di Assarmatori Stefano Messina

Assarmatori in elettrico. Almeno in banchina per alimentare le navi in porto. Per la gran parte delle rotte turistiche e commerciali il discorso è diverso, perché non si è ancora pronti con le emissioni zero. Sul diportismo di corto raggio, invece, le batterie in molti casi sono competitive. Sul tema abbiamo sottoposto alcune domande a Stefano Messina, presidente dell'[associazione](#).



In questi giorni l'associazione ha presentato la ricerca realizzata da Nomisma (leggi [qui](#)) sul settore. Con la pandemia **le crociere sono crollate (-94,6%),** come i **numeri dei traghetti (-46,7%) e i trasporti locali (-49,2%).** Tiene però il trasporto merci: **crece il segmento container** in termini di tonnellate trasportate (+2,7%). Prima della pandemia il settore marittimo (merci e passeggeri) **generava 12,7 miliardi di euro,** ed era "il quarto per capacità di attivazione sull'economia **grazie agli oltre 48 mila posti di lavoro**". Numeri importanti, tradizione antica e ampie prospettive di crescita e innovazione per il futuro che deve essere per forza sempre più green.

L'intervista: a che punto è la nautica elettrica?

L'elettrificazione delle banchine è la soluzione migliore per ridurre le emissioni e migliorare la qualità dell'aria delle città portuali?

*Allo stato attuale è senza ombra di dubbio **una delle soluzioni più performanti,** anche se **l'evoluzione in atto nella progettazione di motori marini** potrebbe riservare nei prossimi anni sorprese.*



In Norvegia è già attivo un traghetto per le crociere e dal 2026 i fiordi si attraverseranno solo in elettrico

Numerosi scali europei stanno elettrificando i porti, anche in Italia si sta lavorando a Genova. Avete notizia di altri interventi in corso o approvati?

*Non si tratta di soluzioni semplici, richiedono la **presenza nel territorio circostante di centrali elettriche in grado di alimentare correttamente le banchine**. Genova è andata avanti sulla progettazione anche se il **risultato dell'elettrificazione è ancora lungo a venire**.*

Con il precedente governo era stato predisposto un piano legato alla Next Generation per elettrificare 41 porti italiani. Vanno elettrificati tutti i porti italiani così come su strada si prevedono colonnine di ricarica per tutti i cittadini?



Il presidente di Assarmatori Stefano Messina

L'ambizione è spesso nemica del realismo. Se si riuscisse a prevedere intanto un intervento mirato sui porti che registrano un forte movimento di navi traghetto e di navi da crociera, sarebbe già un risultato eccellente.

Nel precedente piano erano previsti investimenti per 6 miliardi di euro con 2 destinati alla flotta delle navi per l'ammodernamento e l'adattamento alla ricarica o alimentazione elettrica (leggi [qui](#)). Questo fondo non è più disponibile e voi avete criticato la cancellazione delle risorse (leggi [qui](#)). Perché ritenete necessario finanziare gli armatori?

*A dire il vero l'intervento non prevedeva solo l'elettrificazione e non era esclusivamente legato a tale tipo di intervento. Nel progetto presentato da inserire ne **PNRR e quindi nel Recovery Plan**, abbiamo previsto **un piano di totale rinnovo nella flotta di navi traghetto** che oggi denuncia un **allarmante invecchiamento**. Navi moderne significa **abbattimento dei fumi, nuovi sistemi di propulsione** e in prospettiva anche **forme di plug in plug out con banchine elettrificate**.*

Con i due miliardi che tipo di intervento sarebbe stato fatto sulla flotta?

*Oggi la flotta italiana di navi traghetto denuncia **un età media superiore ai 25 anni**. Un intervento sul rinnovo della flotta con effetto moltiplicatore di investimenti consentirebbe al nostro Paese di **assicurare anche alle comunità isolate** servizi di qualità e sostenibili.*

Nel PNRR erano previsti tre miliardi per l'idrogeno, Assarmatori lo ritiene il "combustibile" del futuro?

*Stiamo seguendo con particolare attenzione l'**evoluzione delle ricerche sulle navi a idrogeno**, ma **i tempi non sono così brevi** come si potrebbe sperare. Per altro esiste un **problema a oggi irrisolto** di porti dove **le navi possano "fare il pieno" di idrogeno**.*

LEGGI ANCHE: Chi vince tra elettrico e idrogeno? Oggi il primo, domani...



il porto di Livorno (foto da porti Alto Tirreno)

Nella nuova versione del PNRR, hanno preso in considerazione le vostre richieste?

*La discussione è ancora in corso; tuttavia **le più recenti affermazioni** e prese di posizione del **Ministro** delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili **ci fanno ben sperare**.*

Le indicazioni di Assarmatori sul PNRR per quanto riguarda il tema della sostenibilità?

*La ricetta è semplice: **navi nuove con sistemi di propulsione innovativi** e porti che **consentano l'alimentazione elettriche** di queste navi quando sono in banchina.*

Pensate che l'infrastrutturazione elettrica dei porti europei rappresenti una maggiore competitività di questi rispetto a quelli italiani?

*Il tema **non è quello della competitività** come la si intendeva solo pochi anni addietro. Oggi si parla certo di profittabilità delle imprese, ma in un quadro di **sostenibilità globale** che consenta di realizzare un **rapporto win win con gli stakeholders**.*