

Continuità territoriale: i pareri delle associazioni

Sono intervenuti anche Alis e Assarmatori



Pubblicato

2 giorni fa

il giorno

23 Giugno 2021

Da

[Redazione](#)



ROMA – Diverse associazioni di settore e armatori sono stati ascoltati dalla IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, sulle due proposte di legge in materia di continuità territoriale con la Sardegna.

“Muoversi liberamente sull’intero territorio nazionale è un diritto costituzionale fondamentale, e le norme sulla continuità territoriale in Sardegna non sono solo importantissime a tutela di questo diritto; è essenziale che siano, soprattutto, efficaci” ha sottolineato il segretario generale di **Assarmatori, Alberto Rossi**.

Secondo Rossi entrambi i testi, che affrontano un tema centrale, fanno riferimento a una situazione che è già stata superata dall’evoluzione della disciplina e dalle dinamiche del mercato. Non è più in discussione, infatti, una convenzione unica per tutte le rotte sarde, come in passato, ma bandi diversi e solo per le rotte nelle quali la debolezza e la non remuneratività del mercato rende indispensabile una sovvenzione pubblica che compensi l’armatore chiamato a sostenere extra-costi.

“A questo proposito l’analisi delle mancate condizioni di sostenibilità economica del mercato non può essere estemporanea e cioè limitata a un unico punto di osservazione ma deve scaturire da un esame approfondito del potenziale di domanda e di disponibilità strutturale di offerta nei diversi periodi dell’anno. **Per altro, il periodo di validità della convenzione deve essere sufficientemente lungo da consentire un’adeguata pianificazione del servizio e anche una eventuale rimodulazione dello stesso**, consentendo alle imprese di agire a seconda dell’andamento dell’offerta e della domanda di trasporto.

Sempre nell’ottica dell’ottimizzazione dei costi è importante che le norme consentano la sostituzione delle navi in servizio con altre che abbiano tutti i requisiti richiesti, ma la cui capacità possa adeguarsi meglio alla domanda di trasporto che si genera nei diversi periodi dell’anno”.

“Le compagnie armatoriali aderenti al cluster **Alis** -è l’intervento del vicepresidente e direttore generale **Marcello Di Caterina**- hanno fatto risparmiare al Governo circa 45 milioni di euro all’anno a fronte dei precedenti 72 che venivano erogati a favore di un solo operatore, ed è per tale ragione che anche oggi l’Associazione ha esplicitamente **chiesto al Parlamento di lavorare insieme all’Esecutivo per favorire un reinvestimento delle somme risparmiate** in un modello misto per la continuità territoriale che punti a concedere contributi pari a 100 euro a camion imbarcato ed eventualmente ad impiegare una parte di questo importante risparmio a supporto di autotrasportatori, cittadini sardi, Forze dell’ordine, operatori medici e sanitari o altre eventuali categorie in difficoltà”.

“Alis ha esaminato tutti i bandi di gara predisposti dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ritenendo che alcuni requisiti previsti, come la frequenza o la velocità richieste, non siano necessari e, soprattutto, non vadano nella direzione auspicata dalla nostra Associazione e dalle agende governative mondiali sul tema della sostenibilità e, quindi, della riduzione delle emissioni di CO2. Su diversi bandi è infatti richiesta una velocità di crociera pari a circa 22 knts, che ci risulta estremamente elevata e che determina un aumento più che proporzionale di emissioni nocive quando, a nostro avviso, queste linee potrebbero essere servite anche a non più di 19,5 knts, il che anche in questo caso rappresenta un inutile ed immotivato aumento di costo e di emissioni per il nostro Paese”.

Gente e Territorio

Assarmatori sulla continuità territoriale con la Sardegna

scritto da [Redazione](#) 25 Giugno 2021



Alcuni giorni fa, nel corso dell'audizione alla IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, il segretario generale di ASSARMATORI – Alberto Rossi – ha espresso la posizione dell'associazione armatoriale sulle due proposte di legge attualmente in discussione sulla continuità territoriale con la Sardegna.

Entrambi i testi farebbero “riferimento a una situazione che è già stata superata dall'evoluzione della disciplina e dalle dinamiche del mercato. Non è più in discussione, infatti, una convenzione unica per tutte le rotte sarde, come in passato, ma bandi diversi e solo per le rotte nelle quali la debolezza e la non remuneratività del mercato rende indispensabile una sovvenzione pubblica che compensi l'armatore chiamato a sostenere extra-costi”. L'analisi di queste precondizioni non può essere “limitata a un unico punto di osservazione ma deve scaturire da un esame approfondito del potenziale di domanda e di disponibilità strutturale di offerta nei diversi periodi dell'anno”.

La durata della convenzione deve essere poi sufficientemente lunga da permettere “adeguata pianificazione del servizio e anche una eventuale rimodulazione dello stesso, consentendo alle imprese di agire a seconda dell'andamento dell'offerta e della domanda di trasporto”.

Inoltre, sempre nell'ottica dell'ottimizzazione dei costi, deve essere consentita la sostituzione delle navi in servizio con altre, che abbiano tutti i requisiti richiesti, ma “la cui capacità possa adeguarsi meglio alla domanda di trasporto che si genera nei diversi periodi dell'anno”.

Infine, dovrebbe essere eliminato il divieto di qualsiasi modifica dell'assetto della società convenzionata, in quanto "in evidente contrasto con la libertà d'impresa e con le regole generali relative a quest'area di attività".

Tutto giusto. Abbiamo solo un dubbio sulla possibilità di modificare l'assetto societario. Magari, a scampo di equivoci, potrebbe essere consentito solo previo accertamento del mantenimento dei requisiti necessari.

Assarmatori rilancia la sua formula per la continuità territoriale

GR Senza categoria 23 Giugno 2021 1 Minute

“Muoversi liberamente sull’intero territorio nazionale è un diritto costituzionale fondamentale, e le norme sulla continuità territoriale in Sardegna non sono solo importantissime a tutela di questo diritto; è essenziale che siano, soprattutto, efficaci”. Lo ha sottolineato oggi il Segretario generale di ASSARMATORI, Alberto Rossi, nel corso dell’Audizione della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, sulle due proposte di legge in materia, attualmente in discussione.

Secondo Rossi entrambi i testi, che affrontano un tema davvero centrale, fanno riferimento a una situazione che è già stata superata dall’evoluzione della disciplina e dalle dinamiche del mercato. Non è più in discussione, infatti, una convenzione unica per tutte le rotte sarde, come in passato, ma bandi diversi e solo per le rotte nelle quali la debolezza e la non remuneratività del mercato rende indispensabile una sovvenzione pubblica che compensi l’armatore chiamato a sostenere extra-costi.

“A questo proposito – ha precisato il Segretario generale di ASSARMATORI – l’analisi delle mancate condizioni di sostenibilità economica del mercato non può essere estemporanea e cioè limitata a un unico punto di osservazione ma deve scaturire da un esame approfondito del potenziale di domanda e di disponibilità strutturale di offerta nei diversi periodi dell’anno. Per altro, il periodo di validità della convenzione deve essere sufficientemente lungo da consentire un’adeguata pianificazione del servizio e anche una eventuale rimodulazione dello stesso – consentendo alle imprese di agire a seconda dell’andamento dell’offerta e della domanda di trasporto. Sempre nell’ottica dell’ottimizzazione dei costi è importante che le norme consentano la sostituzione delle navi in servizio con altre che abbiano tutti i requisiti richiesti, ma la cui capacità possa adeguarsi meglio alla domanda di trasporto che si genera nei diversi periodi dell’anno.

Secondo Rossi, dalle due proposte sarebbe opportuno rimuovere le norme che impedirebbero qualsiasi modifica dell’assetto della società

concessionaria, ciò in evidente contrasto con la libertà d'impresa e con le regole generali relative a quest'area di attività.



Advertisements



Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - SI PUBBLICA IL MERCOLEDÌ ED IL SABATO - SEDE: Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli
Telefono e Fax 0815590949pbx - Unacopia 1,30 Euro - Spedizione in abbonamento postale - 45% - art. 2 comma 20/b L. 662/96 Filiale Napoli

ANNO LXXVI - N. 50
26 GIUGNO 2021

Sisipi ed F&M Ingegneria allungano il porto di 200 metri sul molo di sopraflutto

Salerno si allunga sul mare

Nei giorni scorsi l'arrivo del secondo cassone Rewec3 in cemento armato. Un cantiere di alta ingegneria, tanto da diventare un caso di studio. Permetterà l'ingresso di navi più grandi e di ricavare energia dalle onde

Salerno. Con il posizionamento nei giorni scorsi del secondo dei quattro cassoni in cemento armato, prosegue l'adeguamento funzionale del porto di Salerno. Un intervento da 22 milioni di euro che prolungherà di 200 metri il molo di sopraflutto, permettendo l'ingresso di navi più grandi, aumentando la produttività dello scalo.

I cassoni sono di tipo Rewec3, ideati dall'ingegnere Paolo Boccotti, capaci di sfruttare le onde per ricavare energia elettrica. Un'opera di un certo livello per lo scalo campano, che vede la progettazione esecutiva della Sisipi di Marco Di Stefano e di F&M Ingegneria, tant'è che nelle settimane scorse gli studenti di ingegneria della Federico II hanno visitato il cantiere per studiare quello che si sta realizzando, guidati da Mario Calabrese, ordinario di costruzioni marittime all'università partenopea e componente del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, che amministra i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Come spiega Ship2Shore, l'opera è costituita da quattro cassoni in cemento armato lunghi ciascuno circa 40 metri, con un'altezza che va da 8 a 16. A essi si aggiungerà un conoide di testata con una berma di 20 metri. Una volta completata la struttura, il pescaggio dovrebbe arrivare a 13 metri. Ad aprile di quest'anno il porto di Salerno ha movimentato 1,2 milioni di tonnellate di merce, crescendo del 30 per cento. Nei primi quattro mesi, invece, tra gennaio e aprile, il traffico è cresciuto del 15,7 per cento.

Le merci varie sono aumentate del 27,1 per cento, con 443 mila tonnellate di merci in container (+11,6%) e 760 mila tonnellate di rotabili (+38,3%). Importante ripresa ad aprile anche per il traffico complessivo dei passeggeri. Ne sono stati imbarcati 6 mila di linea (+66%), mentre è ancora fermo il traffico crocieristico.



Il secondo cassone arrivato nel porto di Salerno (Pecoraro)

Il 4 luglio udienza tribunale

Ever Given, le parti raggiungono accordo

Londra. La Suez Canal Authority e la società giapponese Shoei Kisen Kaisha, proprietaria della portacontainer Ever Given, hanno raggiunto un accordo di massima per il rilascio della nave, sotto sequestro da fine marzo, dopo aver bloccato il canale di Suez per sei giorni. Lo rende noto Stann Marine, il rappresentante legale dell'armatore insieme all'assicuratore UK P&I Club.

Qualche giorno fa le parti avevano chiesto e ottenuto dal tribunale di Ismailia il rinvio al 4 luglio dell'udienza per il risarcimento, guadagnando così un po' di tempo sulla negoziazione. «Il lavoro era segue in ultima pagina

Progetto finanziato Ue

Marnavi "inventa" il desalinizzatore mobile per le isole

Napoli. La compagnia marittima Marnavi sta sperimentando da qualche mese un interessante sistema di approvvigionamento idrico per le isole sfruttando la dissalazione mobile navale. È un'iniziativa unica nel Mediterraneo, di cui l'armatore di Napoli è pioniere, ponendosi come alternativa meno inquinante e dispendiosa degli impianti di terra. Un progetto nato nel 2016, certificato dal Rina come marine mobile desalination unit e approvato dal ministero dello Sviluppo economico nell'ambito del programma Horizon 2020. La prima a parlarne sui giornali è stata qualche settimana fa la giornalista Bianca D'Antonio, sul Meditegraph. La capacità di stoccaggio è di 5.500 tonnellate e garantisce l'approvvigionamento idrico di diverse isole contemporaneamente, in qualsiasi condizione marina e meteorologica. È un sistema su cui da anni lavorano diverse società, anche italiane. Il rifornimento di acqua delle isole d'estate è una sfida continua. La cronica diminuzione del livello delle falde acquifere (senza dimenticare che le isole tendono a non averle) e l'afflusso del turismo mettono periodicamente in crisi l'approvvigionamento. Nei giorni scorsi, per esempio, una cisterniera di Marnavi è stata inviata dal ministero della Difesa per integrare il fabbisogno dell'arcipelago delle Eolie.

Oltre all'impatto sulle coste, che in Italia tendono ad essere più delicate che altrove, gli impianti di terra influenzano il bioma circostante per via dello smaltimento della salamoia a ridosso della fascia costiera. Un dissalatore mobile, oltre ad abbattere l'inquinamento, riduce i costi energetici grazie a un processo di produzione più semplice. Inoltre, potendosi muovere, può servire più comunità isolate simultaneamente.

Come funziona la dissalazione mobile. «Si crede che la dissalazione avvenga prendendo l'acqua di segue in ultima pagina

Due navi entro il 2023

Con Costa Magica Carnival si rinforza

Miami. Carnival Cruise Line aggiungerà due navi nei prossimi due anni, dopo aver accelerato il processo di demolizione di quelle in disuso, arrivando a ridurre la flotta del 9 per cento in pochi mesi. Le due unità sono una nuova e una già operativa. Una classe Excel da costruire, inizialmente prevista per il marchio tedesco Aida, che arriverà alla fine del 2023, e la Costa Magica dell'italiana Costa Crociere, che passerà prima in bacino per riconvertirsi al mercato statunitense e segue in ultima pagina



Costa Magica (Trondheim Havn/Flickr)

Traghetti e armatori, le posizioni Confitarma Assarmatori e Alis

Roma. Il 22 giugno, presso la IX Commissione Trasporti della Camera, si è tenuta l'audizione degli armatori e dei trasportatori italiani sulle proposte di legge in materia di continuità territoriale con la Sardegna. C'erano, tra gli altri, Confitarma, Assarmatori e Alis, che rappresentano tutti insieme una buona fetta del cluster marittimo e logistico italiano.

Le proposte di legge sono due. Una riguarda la garanzia di solvibilità dell'armatore europeo segue in ultima pagina

DALLA PRIMA PAGINA

Marnavi "inventa"

mare e buttando il sale. Non è così. Dall'acqua dissalata si tira fuori la salamoia che rilasciata in grandi quantità in un unico punto, vicino la costa, come accade negli impianti di terra, inquinata», spiega Domenico Ievoli, amministratore unico di Marnavi. Come funziona la dissalazione mobile? È in mare aperto che avviene la produzione. L'acqua, prelevata su fondali profondi diverse centinaia di metri, viene prima filtrata per eliminare batteri e particelle dannose, poi inviata alle membrane ad osmosi inversa, la dissalazione vera e propria che separa il permeato dalla salamoia, che viene poi portata a poppa e disciolta lentamente al largo mentre la nave è in movimento, con l'azione dell'elica che contribuisce ad un'ulteriore dispersione del concentrato. Il permeato, il prodotto finale del processo a osmosi inversa, viene infine riminalizzato rendendo potabile l'acqua. «La caratteristi-

ca fondamentale è la discarica della salamoia», spiega Fernando Esporito, direttore tecnico di Marnavi, «se dobbiamo rifornire un arcipelago di sette isole, per esempio, dovremmo installare sette impianti terrestri, quando basterebbe invece un solo dissalatore mobile».

Ever Given

in corso per finalizzare un accordo transattivo da firmare il prima possibile. Gli accordi per il rilascio della nave Ever Given sarebbero stati presi dopo che le formalità erano state espletate», ha detto Faz Peermohamed, associato di Stann Marine. Non è stato reso noto se l'accordo include un risarcimento, né a quanto ammonterebbe. Nelle settimane scorse la Suez Canal Authority era arrivata a chiedere intorno al mezzo miliardo di dollari, mentre Shoei Kisen sarebbe disposta a dare circa 200 milioni. C'è anche la possibilità che non sia solo l'armatore a pagare,

perché ha dichiarato "avaria generale" per l'incidente, un istituto marittimo che prevede la ripartizione dei risarcimenti tra il proprietario della nave e le società che hanno le merci a bordo.

Costa Magica

ribattezzarsi, per entrare in flotta a metà dell'anno prossimo.

«Mentre il nostro obiettivo immediato è il riavvio quest'estate delle operazioni per gli ospiti, questo è un altro motivo di entusiasmo per Carnival e annunceremo molto presto piani più dettagliati su homeport, itinerari e nomi delle navi», ha detto Christine Duffy, presidente di Carnival Cruise Line.

Insieme all'ammiraglia Mardi Gras, la prima nave del gruppo di Miami spinta dal gas naturale liquefatto, le due navi ampliaranno la capacità dell'armatore. Mardi Gras salperà il 31 luglio da Port Canaveral, anticipata da quattro unità in partenza dagli Stati Uniti. L'armatore ha intenzione di far tornare a navigare 24 navi da qui alla fine dell'anno.

Traghetti e armatori

che acquisisce il contratto di servizio pubblico, l'altra l'inserimento degli stakeholder nella conferenza dei servizi, così da rappresentare maggiormente il mercato nella pianificazione statale sulle sovvenzioni pubbliche negli spostamenti via mare per tenere collegate le isole alla terraferma: in una parola, la continuità territoriale. Come sono le posizioni delle parti? Sostanzialmente omogenee, ma con delle piccole differenze. An-

diamole a vedere.

Solvibilità delle compagnie e domanda di mercato. Sul primo punto, la garanzia di solvibilità del concessionario, la posizione critica è stata di Assarmatori. «Sarebbe opportuno rimuovere le norme che impedirebbero qualsiasi modifica dell'assetto della società concessionaria, ciò in evidente contrasto con la libertà d'impresa e con le regole generali relative a quest'area di attività», secondo il segretario generale dell'associazione, Alberto Rossi. La sostenibilità economica «non può essere estemporanea -continua- ma deve scaturire da un esame della domanda e dell'offerta durante l'anno». Inoltre, «il periodo di validità della convenzione deve essere sufficientemente lungo da consentire un'adeguata pianificazione del servizio». Infine, «è importante che le norme consentano la sostituzione delle navi in servizio con altre la cui capacità possa adeguarsi meglio alla domanda di trasporto che si genera nei diversi periodi dell'anno».

Età delle navi. Confitarma invece accoglie pienamente le due proposte di legge, piuttosto solleva dubbi sulla velocità di crociera e sull'età minima delle navi, che non deve essere superiore ai 18 anni. «Ancora oggi vengono impiegate in Sardegna navi di età superiore ai cinquant'anni, risulterebbe un po' esagerato richiedere tale limite per le linee in convenzione», sottolinea il presidente della Commissione Navigazione a Corto Raggio di Confitarma, Guido Grimaldi, suggerendo un limite di 25 anni, presentando un certificato di idoneità rilasciato dal Port State Control o da un ente internazionale.

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO


www.informazionimarittime.com - info@informazionimarittime.it

Direttore Responsabile: **Luciano Bosso**

In redazione: **Paolo Bosso**

Pubblicazione: Informazioni Marittime srl
Autorizzazione Tribunale di Napoli N.2380 del 12 febbraio 1973


PUBBLICITA' A MODULO: 35 Euro + IVA 22% - ABBONAMENTO ANNUO: 100 Euro



GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

HALIFAX
DAVISVILLE
NEW YORK
BALTIMORE
HOUSTON
JACKSONVILLE
ALTAMIRA
VERACRUZ



SAVONA
LIVORNO
VALENCIA
CIVITAVECCHIA
SALERNO
GIOIA TAURO

**SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE,
PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO**

SAVONA:
MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

Contatti Agenzie:
CIVITAVECCHIA:
ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO
L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
logistic.livorno@lvghianda.com

ITINERARI ED INFO : www.grimaldi.napoli.it • euromedquotations@grimaldi.napoli.it