

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Messina (Assarmatori): “Con il decreto ‘rinnovo flotte’ sogniamo di rivedere ordini ai cantieri italiani”

Nicola Capuzzo · Monday, October 17th, 2022

Livorno – Assarmatori, l’associazione di categoria degli armatori aderente a Conftrasporto-Confcommercio, in occasione di un evento organizzato a bordo del traghetto Liburna a Livorno per incontrare il cluster marittimo-portuale toscano ha lanciato alcuni messaggi chiari.

Quelli più originali sono stati due. Il primo riguardante il decreto attuativo per lo stanziamento dei fondi destinati dal piano complementare al Pnrr al rinnovo flotte: [550 milioni per nuove costruzioni e refitting](#). “I piani devono essere presentati entro il 21 Novembre per cui ci stiamo già lavorando. Il grande sogno sarebbe quello di rivedere una ripresa degli investimenti in cantieri italiani. Nel corso del 2023 speriamo ci siano numerose commesse da parte di armatori italiani per cantieri italiani” ha detto il presidente dell’associazione Stefano Messina.

Che a conclusione dell’evento ha posto l’accento anche sul business dei terminal portuali, dicendo: “Dobbiamo convergere verso la crescita del lavoro”, proponendo “indicatori sul ritorno ottenuto per l’occupazione” con i nuovi piani e investimenti alimentati dai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Una cartina di tornasole sui risultati anche in termini di nuovo lavoro derivanti dalle risorse destinate a nuovi investimenti.

Larga parte del discorso di Stefano Messina è stato poi dedicato all’auspicata conferma del regime di esenzione per i collegamenti marittimi soggetti a obblighi di servizio pubblico e per quelli con le isole minori nel programma Fit For 55 che introdurrà un Emission trading scheme.

L’esenzione dei traghetti “è una delle richieste principali di Assarmatori al Parlamento Europeo che mercoledì si riunirà in seduta plenaria a Strasburgo per votare la posizione negoziale sulla proposta Fuel Eu Maritime, inserita all’interno del pacchetto Fit for 55”.

Messina ha spiegato che, “oltre a prevedere tali importanti esenzioni, che ci auguriamo di rafforzare ed estendere a tutte le isole nel corso delle successive negoziazioni in vista dell’approvazione del testo finale del Regolamento, unitamente alla correzione di alcuni elementi critici che permangono, l’intesa raggiunta in Commissione accoglie anche importanti elementi circa il profilo di responsabilità relativamente alle sanzioni previste dalla stessa proposta”.

Il riferimento è al fatto che le compagnie di navigazione non intendono rispondere di violazioni se

le navi, opportunamente attrezzate per attingere energia da terra con il cold ironing, non potessero beneficiare di questa possibilità per mancanza o malfunzionamento dell'infrastruttura. Analogamente secondo Assarmatori, se non fossero disponibili i fuel alternativi, la responsabilità per il pagamento delle sanzioni ricadrebbe sul fornitore del carburante inadempiente e non sull'armatore che ha stipulato il contratto di fornitura. “Un ragionamento logico e di buon senso, che dovrà essere confermato dal Parlamento, rigettando inoltre quegli emendamenti che metterebbero a rischio la continuità territoriale” ha sottolineato Messina.

Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, ricordando che per il cold ironing ai tre scali di Livorno, Piombino e Portoferraio sono stati destinati 77 milioni di euro, ha reso noto che la progettazione degli impianti a terra “è in corso e sta avvenendo in stretta collaborazione con la port authority di Genova che per prima si era mossa. Pensiamo di completare questa fase entro fine novembre o a dicembre e per la successiva fase d'installazione verrà data priorità alle aree più vicine alla città, quindi alle banchine gestite da Porto Livorno 2000. Poi all'area dei traffici ro-ro, dei contenitori e se riusciremo con le risorse anche verso i terminal per forestali”.

Guerrieri, concludendo il suo intervento, ad Achille Onorato di Moby ha chiesto uno sforzo per cercare di avviare una nuova fase meno conflittuale in banchina e il riferimento era alla Porto Livorno 2000 (da anni in conflitto soprattutto col il terminal Sintermar per i traffici ro-pax). “Noi non siamo interessati a faide e provincialismi. A noi interessa fare bei lavori ma nel rispetto dei nostri interessi” è stata la diplomatica risposta di Onorato.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, October 17th, 2022 at 11:30 pm and is filed under [Cantieri, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.