

GNL e comparto marittimo

22 Maggio 2021

[Condividi su Facebook](#)

[Tweet su Twitter](#)



Marika Venturi

ROMA – Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo è stato il tema di grande attualità trattato nel webinar di mercoledì scorso per iniziativa di Asscostieri ed Assarmatori. Elemento fondamentale, mettere in relazione il mondo delle infrastrutture GNL con il settore armatoriale. Hanno partecipato al dibattito armatori che hanno già compiuto la scelta del GNL ed armatori che sono ancora in attesa di maggiori certezze, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, del settore merci, del settore passeggeri e del mondo croceristico. Tra gli interventi, anche quelli di diversi depositi costieri di GNL e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo.

Come interlocutori istituzionali, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale e il presidente della Commissione VIA/VAS, espressioni di organi statali che se da una parte sono tenuti a promuovere i combustibili alternativi per i loro benefici ambientali e a favorire una logistica energetica robusta e moderna, dall'altra sono chiamati a far rispettare le normative ambientali e le esigenze particolari delle comunità dove insistono i nuovi impianti.

Ecco la sequenza degli interventi, come da programma.

Ore 10.30 Saluti introduttivi di Marika Venturi, presidente Asscostieri e di Stefano Messina, presidente Assarmatori.

Ore 10.50 Il valore del procedimento ambientale nello sviluppo dei combustibili alternativi – Massimiliano Atelli, presidente Commissione VIA-VAS/MiTE.

Ore 11:10 Tavola rotonda – Valentina Infante, head of LNG and storage infrastructures Edison – Maurizio Zangrandi, amministratore delegato di GNL Italia e OLT – Marika Venturi, institutional relations, regulation and commercial manager di OLT – Antonio Nicotra, Olbia LNG – Dario Soria, direttore generale Assocostieri – Andrea Annunziante, presidente AdSP del Mar Tirreno Centrale – Stefano Beduschi, deputy senior vice president Italia Marittima e consigliere di Assarmatori – Michele Francioni, senior vice president MSC Cruises – Mattia Canevari, energy & biosafety manager GNV – Vincenzo Franza, presidente di Caronte Tourist Isole Minori.

Modera Angelo Scorza, direttore responsabile Ship2Shore.

Ore 13:00 Conclusioni – Pasquale Russo, segretario generale di Confrtrasporto.

*

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 più rilevante emerso dal Forum 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 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.

Il segretario generale di Confrtrasporto, 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 metanolo, 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 collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di recente approvato dal Governo.

Gli spedizionieri, schiacciati tra armatori e caricatori, chiedono (e ottengono) un chiarimento

La logistica si sente troppo vulnerabile di fronte a noli marittimi volatili e in impennata costante: quasi un processo la tavola rotonda 'transfrontaliera' organizzata da AITI, Spedlogswiss, Propeller e Swiss Shippers' Council con la partecipazione di SRM, Anama, Hupac, Assarmatori, Migros



di Angelo Scorza

Sicuramente il confronto è stato franco e diretto, trasparente e schietto; dunque un primo risultato è stato raggiunto, l'esito è stato certamente positivo, nel senso del dialogo aperto.

Quello di mettere intorno a un tavolo (virtuale, perché l'evento si è tenuto con la ormai consueta modalità streaming) i diversi stakeholders del settore del trasporto di merci varie per avere un chiarimento sul perché il mercato dei noli marittimi stia andando oggi – tuttora in piena pandemia – in una direzione certamente imprevedibile solo 12 mesi fa, quando il maledetto virus aveva già modificato violentemente le prospettive sociali ed economiche del mondo intero è stata una scommessa riuscita.

Il webinar - organizzato da AITI Associazione Industrie Ticinesi, Swiss Shippers' Council, Spedlogswiss Ticino e The International Propeller Clubs - si era posto l'obiettivo di chiarire all'utente finale l'incidenza che il costo del trasporto ha sul commercio e come lo stesso è influenzato dai fenomeni di carattere politico, economico e sanitario (come la Brexit, le politiche della Cina, i costi del petrolio, le fusioni dei grandi players dei trasporti e non da ultimo la pandemia tutt'ora in corso).

Indirizzato a caricatori, operatori del settore, figure professionali che operano all'interno dell'industria (Logistic Manager, Supply Chain Manager, Export Manager, Purchasing & Procurement), il seminario

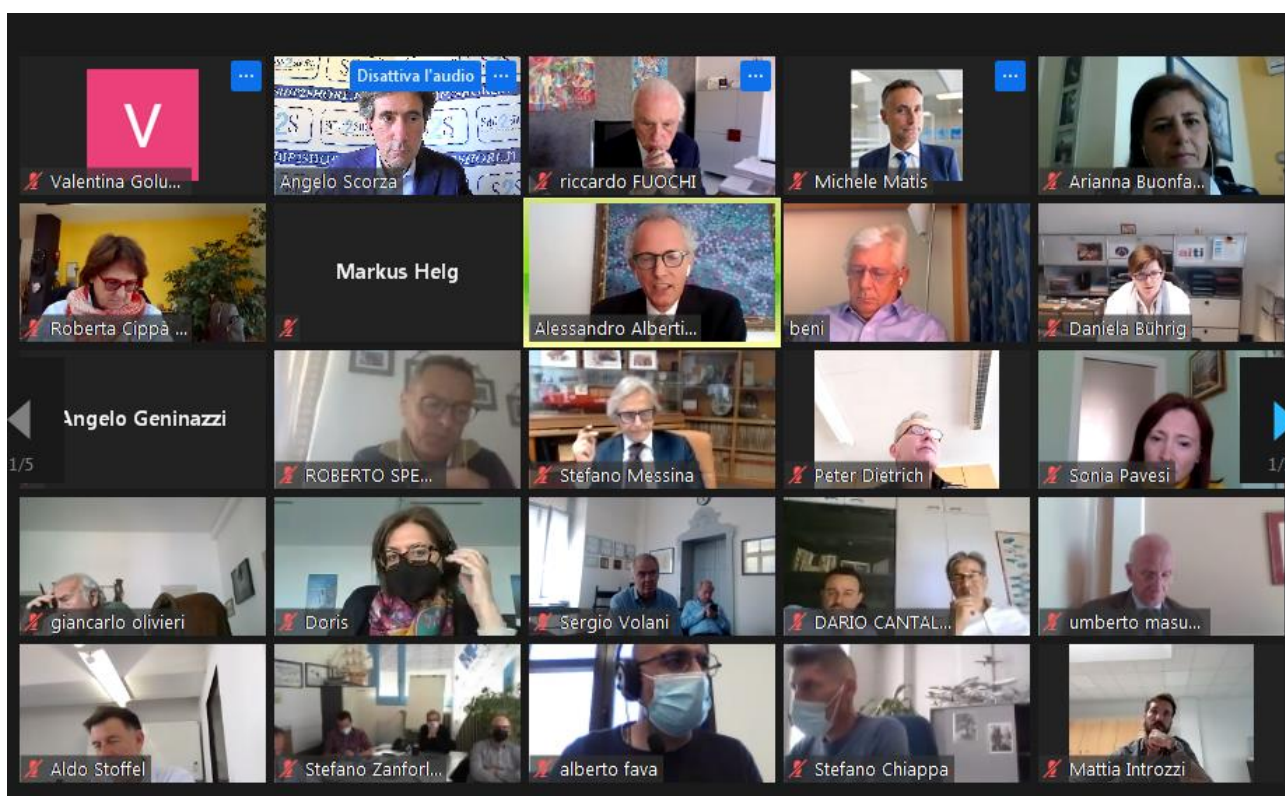
online 'tranfrontaliero' ha radunato oltre 170 partecipanti, con una maggioranza di operatori svizzeri e un congruo seguito italiano.



Dopo i tradizionali e brevi saluti di benvenuto dei quattro padroni di casa - Michele Matis, Presidente Swiss Shippers' Council Svizzera italiana; Riccardo Fuochi, Presidente The International Propeller Club Port of Milan; Daniela Bührig, Vice Direttrice Associazione industrie ticinesi; mentre Roberta Cippà Cavadini, Presidente Spedlogswiss Ticino, vera promotrice dell'idea, si è riservata la parte dei saluti finali e la 'morale' di conclusione dell'evento - il moderatore Angelo Scorza ha avviato una tavola rotonda che si è giocata senza fare sterili meline, ma giocando il confronto a viso aperto.

Una metafora - forse un po' azzardata e non a tutti gradita, ma sicuramente efficace ed esemplificativa nel descrivere il quadro reale della situazione - introdotta dal moderatore ha raffigurato il mercato dei noli come 'scena del crimine'; il misfatto di 'ammazzare i traffici internazionali' ha visto coinvolgere, quale 'imputato alla sbarra', le compagnie di navigazione del settore della linea con i caricatori quali 'vittima designata' di questa circostanziata e violenta impennata dei noli registrata nell'ultimo anno, in quanto come destinatari finali della merce subiscono i forti rincari sul servizio logistico completo derivanti dai nuovi prezzi del trasporto, praticati da spedizionieri che diventano 'sicari involontari' (ma anche dei 'testimoni'), perché a loro volta subiscono tali aumenti unilaterali da parte di chi detiene la nave.

Gli 'ispettori' chiamati a verificare la concretezza delle prove prodotte dagli accusatori nonché la validità della difesa degli accusati erano ovviamente i partecipanti stessi al webinar - che al termine si sono formulati un proprio giudizio individuale di assoluzione o condanna - i quali hanno dimostrato forte interesse a seguire tutte le 'fasi processuali', esprimendo parecchi quesiti puntuali durante il dibattito, in taluni momenti anche acceso.



Relatori chiamati 'alla sbarra' di questo ipotetico 'tribunale virtuale' dei traffici commerciali globali nel 2021 sono stati: Anna Arianna Buonfanti, Ricercatrice Maritime Economy SRM - Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno; Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Clubs; Alessandro Albertini, Presidente ANAMA-Associazione nazionale agenti merci aeree; Bernhard Kunz, Executive Board Member Hupac Group; Stefano Messina, Presidente Assarmatori e un testimonial d'eccezione, a rappresentare un po' tutti i caricatori, Markus Helg, Responsabile dei trasporti internazionali Federazione delle cooperative Migros, il quale ha peraltro fornito una chiave di interpretazione del fenomeno che il mercato sta vivendo, offrendo anche una propria proposta di soluzione.

Nelle more dell'assenza (per gravi motivi famigliari dell'ultima ora) di Marek Fausèl, Vicepresidente Spedlogswiss Svizzera, le conclusioni sono state fatte dal tandem di spedizionieri sull'asse italo-svizzero, ovvero Riccardo Fuochi (Swiss Logistics Center e OLG International) e Roberta Cippà (Cippà Trasporti), i quali hanno convenuto sulla necessità di fare comunque maggiormente sistema e partenariato tra i diversi stakeholders, anche quelli che hanno interessi palesemente contrapposti, per uscire fuori con maggiore equilibrio da una situazione che rischia di lasciare parecchi feriti e morti sul campo.

Come ben noto a tutti, qualunque evento di crisi generale, specie se determina una emergenza quale quella sanitaria che il mondo sta vivendo da quasi un anno e mezzo, crea sia rischi che opportunità. Fatalmente vi sono operatori che soffrono le conseguenze dei primi, mentre altri – più bravi e/o più fortunati – sono lenti a cogliere le seconde; non per questo costoro vanno biasimati, perché nella logica schietta imprenditoriale il traguardo finale è solo uno: fare del lucro.

Naturalmente esistono dei limiti - anche etici, ma pure di convenienza reciproca a non indebolire troppo gli anelli della catena logistica a monte e a valle, causandone la soccombenza definitiva - a

questo modo di ragionare, e tutti gli attori della 'rappresentazione' andata in scena nel webinar italo-svizzero paiono averne piena consapevolezza.

In conclusione, un evento globale e drammatico quale il Covid-19 (ma che, come detto, non è certo l'unico macrofattore a impattare sui traffici mondiali) ha certamente rimescolato quasi del tutto le carte del mazzo, sparigliandone alcune, facendo perdere tante certezze e sovvertendo posizioni che parevano consolidate.

Disattiva l'audio

Angelo Scorza

Arianna Buon...

beni

umberto mas...

Will Covid reshape the logistic world?
What effect will we see in the global supply chain?

HUPAC



- Trade on pre-Covid level
- Logistic sector is coming out as the winner
- Courier service is booming
- Despite Covid the logistic chain remained stable

- We depend too much on China
- The shortage of components led to production stop
- Certain transportation sectors suffered (chemical, automotive)
- The Suez crisis showed the vulnerability of the global supply chain

What will be the outcome of the past events on our future?

3

Si tratta ora di ricostruire certi equilibri andati perduti, con il concorso collettivo, e di 'remare' nella stessa direzione – visto che si parla principalmente di navi – per non perdere terreno e dunque non arretrare nel cammino sin qua raggiunto; se si debba tornare, col reshoring industriale in parte già in corso, dal modello del villaggio globale di fine secolo scorso a quello antico delle economie nazionali o regionali chiuse, è ancora prematuro per dirlo.

Di certo, un ritorno al passato non sarebbe un sintomo di progresso e probabilmente neanche di miglioramento per la civiltà; per questo – come detto anche da un relatore – occorre maggiore chiarezza sulla strategie di tutti i players.

illimity è pronta a finanziare gli armatori italiani

Dopo il debutto con Montanari, la banca guidata da Passera conferma di aver rilevato il 50% dell'esposizione di Mediterranea di Navigazione (Cagnoni) e si prepara ad annunciare altre operazioni nello shipping tricolore

di Francesco Bottino

L'importanza strategica del settore per l'intero tessuto economico nazionale e la convinzione che molte delle aziende del comparto, messe in difficoltà da una serie di fattori contingenti (dalla crisi del 2008 fino alla pandemia di coronavirus), abbiano ancora un grande potenziale da esprimere, sono alcune delle ragioni che hanno portato illimity – la banca fondata e guidata da Corrado Passera – ad entrare nello shipping.

Un debutto segnato con l'operazione di finanziamento delle due nuove tanker di Navigazione Montanari, seguita a stretto giro dall'acquisizione del 50% dell'esposizione debitoria di Mediterranea di Navigazione, e a cui presto si aggiungeranno ulteriori 'deal' nell'ambito dell'industria marittima, come spiega in questa intervista a *Ship-2Shore* Enrico Fagioli, Responsabile della Divisione SME di illimity.

Quali sono le ragioni che hanno spinto illimity a entrare nel settore dello shipping? Quali sono, dal vostro punto di vista, le prospettive di questo comparto nel prossimo futuro?

Lo shipping in Italia ha una grande importanza strategica, rappresenta l'ossatura del commercio e per questo la sua ripartenza è un segnale positivo per l'intero ecosistema economico.



Enrico Fagioli

Secondo il Rapporto Shipping Italia 2020, realizzato da Nomisma, il settore marittimo (merci e passeggeri) prima della pandemia, ammontava a 12,7 miliardi di euro, ed era il quarto per capacità di attivazione sull'economia grazie agli oltre 48 mila posti di lavoro. Un ruolo rilevante non solo dal punto di vista economico e occupazionale, ma anche ambientale, vista la sua funzione di alternativa alla mobilità stradale, e sociale, grazie alla continuità territoriale che garantisce con i quotidiani collegamenti con le isole, dove vivono 6,6 milioni di persone.

È un mondo sicuramente interessante in cui ci sono aziende con un grande potenziale, come Navigazione Montanari, e sono proprio queste ultime che [ci hanno portato ad affacciarci al settore](#). illimity nasce dall'ascolto delle esigenze reali delle PMI italiane e, sin dal principio, non ha mai avuto l'intenzione di specializzarsi in un particolare settore. Il nostro focus sono le aziende e la nostra mission è sbloccare il potenziale, indipendentemente dal settore di appartenenza, offrendo soluzioni di finanziamento tailor-made, costruite sulla base dei singoli casi e

del business di riferimento. Per questo motivo, oltre alle competenze finanziarie e tecnologiche, abbiamo scelto di avvalerci dei 'tutor', esperti di specifici settori industriali che hanno l'esperienza diretta nel business delle nostre aziende clienti. Ed è proprio grazie ai tutor che illimity riesce a muoversi agilmente nei vari settori e business di riferimento, supportando le imprese al meglio.

Secondo recenti rumor, illimity ha rilevato oltre il 50% dell'esposizione debitoria di Mediterranea di Navigazione: potete confermare questa operazione e fornire qualche maggiore dettaglio?

Confermiamo che il gruppo illimity ha rilevato oltre il 50% della posizione finanziaria debitoria di Mediterranea di Navigazione. Essendo la ristrutturazione del debito in "corso d'opera", non possiamo rilevare dettagli sui crediti acquisiti.

In questo caso, l'obiettivo è quello di definire un accordo di ristrutturazione del debito e aiutare la società a rilanciare le proprie attività?

Il nostro sostegno finanziario a Mediterranea di Navigazione rispecchia la missione e filosofia alla base degli interventi di illimity, che hanno l'obiettivo di sostenere e contribuire al rilancio e al risanamento di PMI con elevato potenziale che hanno incontrato difficoltà finanziarie.

Per quanto riguarda lo shipping, procederete con entrambe le modalità (shipfinance 'classico' e acquisizione di crediti di compagnie marittime dalle banche)? Con quali

obiettivi?

Sia per le imprese con indebitamento 'in bonis' che per quelle inadempienti, il cui debito deteriorato necessita di essere risanato, l'obiettivo è comune: riempire il vuoto lasciato dal settore del credito, supportando le imprese in momentanea difficoltà ma con prospettive di crescita e rilancio. illimity ha fatto la scelta di aiutare le aziende del settore marittimo mercantile italiano per risollevarsi da oltre un decennio di processi di ristrutturazione, a seguito dell'impatto della crisi finanziaria globale del 2008, a cui si sommano le conseguenze dell'emergenza sanitaria Covid su alcuni segmenti, come ad esempio quello del trasporto passeggeri. Essendo consapevoli che il settore marittimo mercantile è assolutamente rilevante per l'economia italiana e mondiale, illimity si è attrezzata per dare il suo sostegno alle aziende attive sul campo, mettendo a disposizione le sue competenze finanziarie, tecnologiche e industriali, anche grazie al supporto di 'tutor' esperti del settore, per fornire il miglior supporto possibile.

Avete altri progetti e/o operazioni in 'pipeline' per quanto riguarda il settore marittimo?

La divisione SME è attiva nel finanziare il settore navale, tramite le sue 3 aree di business: Turnaround (acquisizione e ristrutturazione di esposizioni UTP), Crossover (posizioni in bonis) e Factoring. Al momento abbiamo diverse operazioni in corso d'opera e ne stiamo esaminando altrettante potenziali, che interessano svariate compagnie di navigazione operanti nei vari segmenti del settore marittimo, anche di nicchia.

È lunga la strada della transizione dei carburanti marittimi

Nel medio terminal il GNL resta ancora la migliore soluzione fra i combustibili alternativi, affermano gli stakeholders al webinar di Assocostieri e Assarmatori Small Scale a OLT Offshore dal gennaio 2022, Caronte & Tourist annuncia nuove navi e nuove rotte, crociere (MSC) e traghetti (GNV) alle prese con il gap infrastrutturale nei porti, Edison non scarta l'opzione Napoli, SNAM pronta a bunkerare le crociere a Panigaglia, Olbia LNG è il nuovo laboratorio in Sardegna

di Angelo Scorza

Quasi un coro unanime di consensi. Pure nelle attuali difficoltà di implementazione e malgrado siano tuttora lunghi i passi da fare – specie nel confronto con l'estero, ancora penalizzante – e alcune aree del Paese siano in ritardo, la politica di transizione in Italia pare essere ancora lungi dal prevedere un avvicinamento nelle preferenze sul carburante del futuro prossimo venturo in campo marittimo.

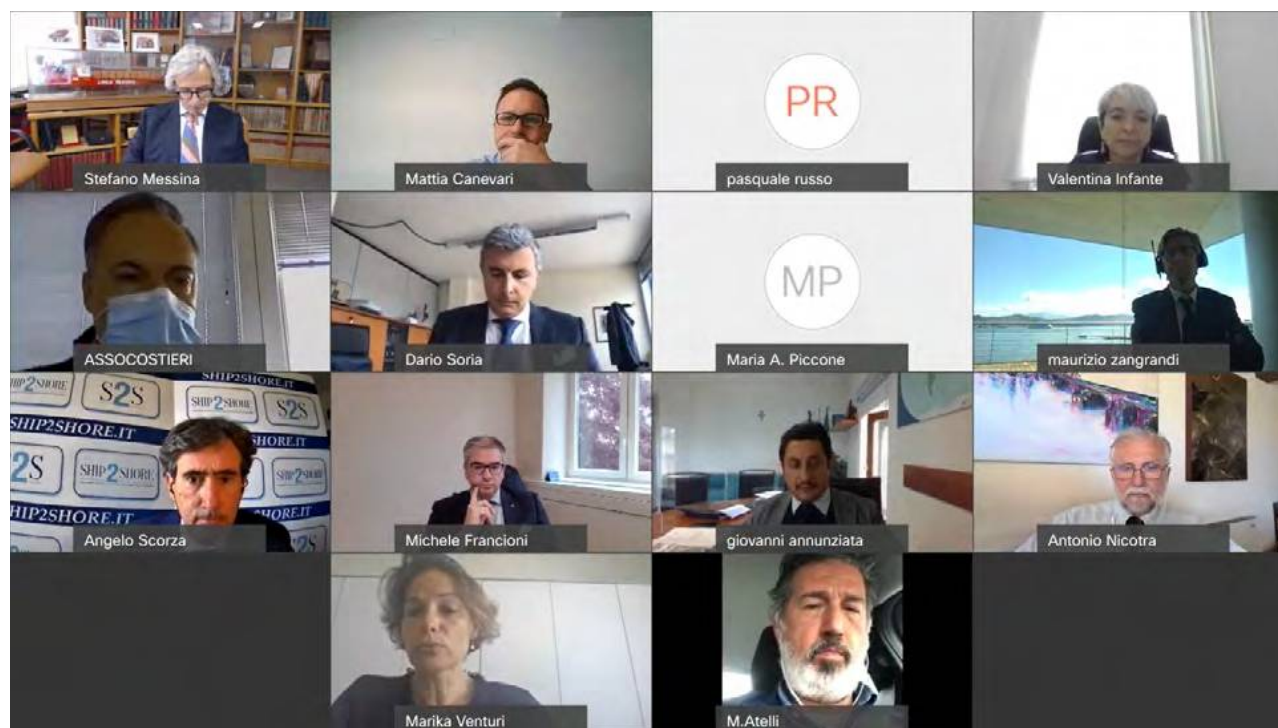
Questo è il parere generale di una lunga teoria di esperti invitati a relazionare ad un webinar tematico organizzato da Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto marittimo, che indicano questo combustibile quale soluzione migliore, in attesa che l'utilizzo degli altri combustibili alternativi possa essere affinato.

Dunque, il GNL al momento, e probabilmente ancora per un certo tempo (peraltro non breve), sarà l'unico carburante immediatamente utilizzabile su ampia scala, grazie al suo basso impatto ambientale e alla capacità di abbattimento delle emissioni di CO2 per la propulsione dei motori marini che alimentano ogni tipologia di nave. In generale tutti i partecipanti hanno

concordato nel ritenere che combustibili alternativi quali il metanolo, 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.

Peraltro dal suo canto il GNL per essere adottato su larga scala, necessita ancora di interventi infrastrutturali e di sistema di ampia portata. Nel comparto traghetti 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 contempo si sente bisogno di una vasta campagna di refitting delle navi che tuttora utilizzano le vecchie tipologie di carburanti, ovvero la costruzione di nuove unità a GNL, una 'manovra' complessiva che può collegarsi agli investimenti per il rinnovo delle flotte previsti nel fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) appena approvato dal Governo.

Il forum in streaming intitolato "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del com-



parto marittimo" è stato introdotto da Marika Venturi, Presidente Assocostieri, la quale 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.

L'associazione ha peraltro avviato un confronto col Ministero dell'Economia e delle Finanze per chiedere la

modifica del regolamento adottato con decreto ministeriale n.225/2015 relativo all'esenzione dall'accisa sia per il GNL che per GPL, ricordando la lunga interlocuzione avuta col ministero, che lascia presupporre una

segue a pag.20

segue da pag.19

conclusione positiva (attesa per l'esate) a sancire l'esonero.

Parlando invece come Institutional Relations, Regulation and Commercial Manager di OLT Offshore, Venturi ha annunciato che, dopo un biennio di operatività delle navi madre, lo small scale dal terminal al largo di Livorno sarà operativo da gennaio 2022.

L'altro 'padrone di casa' di giornata Stefano Messina, Presidente Assarmatori, ha posto 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. "Parlando come rappresentante degli armatori in termini concreti oggi unica formula per adempiere a quanto ci viene richiesto è certamente il LNG; le altre soluzioni percorribili (idrogeno, ammoniaca, cold ironing, batterie) richiedono tempo e risorse ingenti e selezionate in alcuni porti, per cui per implementarle occorre da un lato ricevere un contributo, in modo da poterlo dare dall'altro lato nella 'battaglia' verso la sostenibilità".

Nel suo 'balbettante' (per cause tecniche) collegamento effettuato in mobilità il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli (nominato da pochi mesi), che fa capo al neonato Ministero della Transizione Ecologica, ha fatto un rendiconto circostanziato dell'attività dell'organo che presiede. Pur potendosi avvalere di un numero ridotto di Commissari (da 52 a 40), questa sta lavorando alacremente, procedendo in 11 mesi ad esaminare 729 dossier,

con nessuno fermo, tutti smarcati in via definitiva per una valutazione media di un dossier al giorno; e sui 344 dossier già esaminati, soltanto 10 sono stati respinti in maniera secca, a dimostrazione di come la Commissione stia muovendosi per cercare una fattiva collaborazione con tutti i proponenti, con spinta proattiva, ovviamente nel reciproco rispetto dei ruoli: "Insomma, la distanza con gli operatori si è ridotta, la Commissione non può più essere considerata un



Signor No come una volta" ha chiosato Atelli.

Il magistrato, esperto di diritto ambientale, amministrazione pubblica e giustizia contabile, già a capo dell'ufficio legislativo al ministero dell'Ambiente dal maggio 2008 all'aprile 2013, ha in programma un'azione molto mirata per dare una nuova impronta all'organismo che aveva voluto istituire il Ministro all'Ambiente (nei governi Conte I e II) Sergio Costa per valutare l'impatto ambientale di progetti e infrastrutture.

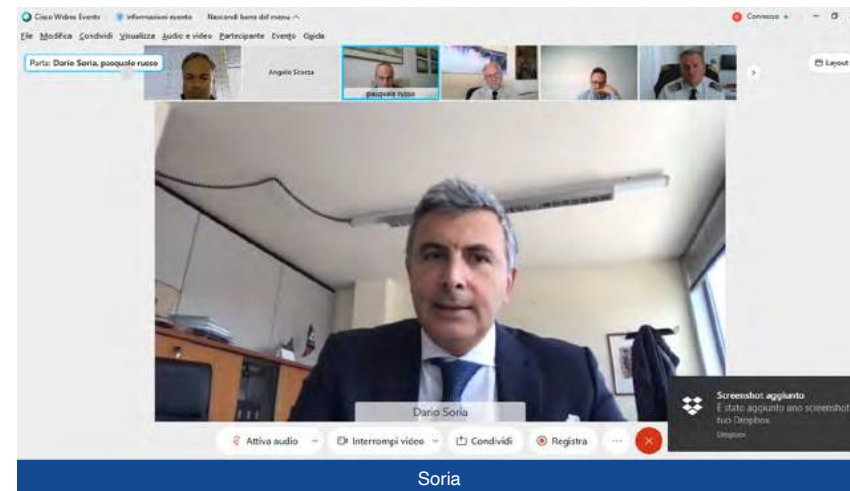
La Commissione VIA assumerà infatti un ruolo cruciale in vista dell'arrivo dei soldi del Recovery Fund che andranno a finanziare progetti che implicano una profonda valutazione ambientale.

La tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, è stata un momento di confronto aperto tra imprese della fase 'terrestre' appartenenti al filone della logistica energetica portuale, quali Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana, e imprese del fronte 'marittimo', le compagnie di navigazione Caronte, GNV, MSC Crociere.

In assenza dell'omonimo (ma neppure parente) presidente, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è intervenuto Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, che ha evidenziato la grande attenzione riposta nei confronti dei combustibili alternativi il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali, senza scordare mai la forte interconnessione del porto con la città partenopea.

Riguardo alla inevitabile (per mancanza di alcuni requisiti) bocciatura del progetto concepito da Edison e Q8 sulla stazione di bunkeraggio prevista al Molo Vigliena, presentato in pubblico con una certa enfasi la scorsa estate – uno dei primi atti del neoinsediato presidente Andrea Annunziata – il funzionario campano ha riconfermato la volontà di non abdicare definitivamente al progetto, cercando per esso una nuova collocazione maggiormente idonea.

La palla napoletana è stata colta al



balzo dalla portavoce di Edison, Valentina Infante, responsabile LNG and Storage Infrastructures, la quale ha convenuto – come altri panelists – circa la necessità di dotare Napoli (ma il Sud più in generale) di un deposito costiero, poichè nella mappa italiana il Mezzogiorno risulta assente. E lo scalo sotto il Vesuvio, data la sua centralità geografica in Mediterraneo, e la vicinanza a grandi correnti di traffico marittimo, si presta molto bene. Anche meglio di quella Barcellona che al momento è molto più avanti rispetto all'Italia.

Infante ha inoltre ricordato che Edison ha avviato un progetto di deposito ancora nel Meridione, in Puglia, nel porto di Brindisi, location ideale per gli spazi disponibili assai ampi, che terrà un bacino d'utenza a coprire il capoluogo regionale Bari, che invece difetta di superfici a disposizione.

La manager dell'azienda italiana attiva nei settori dell'approvvigionamento, produzione e vendita di energia elettrica, gas e olio grezzo, controllata dal gruppo francese Électricité de France, ha rammentato come

il confronto con la parte settentrionale – la più all'avanguardia del Vecchio Continente – possa sembrare impetuoso.

"Nel Nord Europa il GNL per il bunkeraggio è un mercato ormai maturo con una quota significativa di mercato; la transizione energetica per lo shipping in Nord Europa è già partita. L'istituzione dell'Area ECA nel Mare del Nord e nel Mar Baltico sono stati step fondamentali in tal senso assieme agli incentivi agli armatori per costruire e convertire le loro navi più inquinanti con combustione GNL" ha convenuto Infante.

Sempre in ambito di istituzioni in ambito portuale, il referente dell'autorità marittima di La Spezia, Comandante Giovane Stella, ha ricordato con malcelato orgoglio la primogenitura dello scalo che presiede citando l'operazione di bunkeraggio GNL nell'ottobre 2020 della nave da crociera Costa Smeralda, primo episodio di una serie di operazioni di rifornimento 'ship to ship'.

segue a pag.21

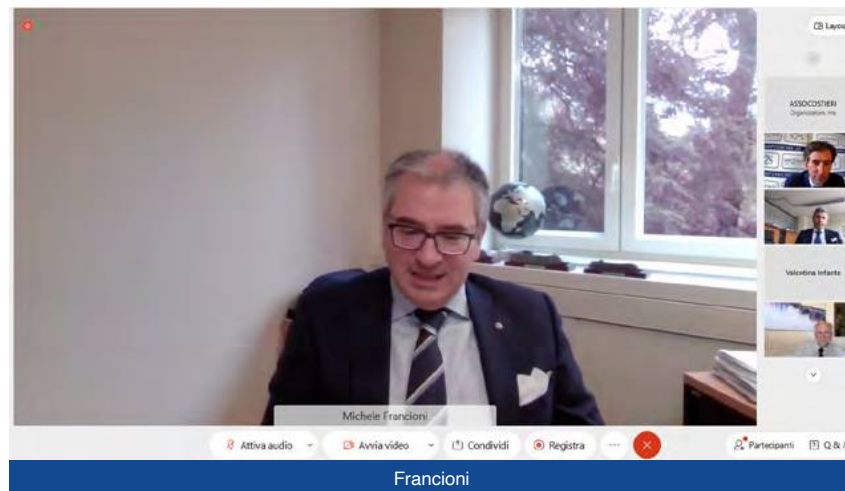
segue da pag.20

Restando nel Golfo dei Poeti spezzino, Maurizio Zangrandi, Amministratore Delegato di GNL Italia (principale operatore nazionale nel settore della rigassificazione del gas naturale liquefatto) e di OLT Offshore – società che trovano un minimo comun denominatore nella partecipazione di SNAM (azionista sia del rigassificatore ligure di Panigaglia che di quello labronico offshore, in questo assieme a First Sentier Investors) testimonia l'impegno della corporation di S. Donato Milanese, molto attiva sul fronte dei combustibili alternativi, confermando la vocazione del terminal di Panigaglia (La Spezia) come stazione di bunkeraggio per navi da crociera.

“Stiamo studiando l'ingegneria di base e predisponendo la documentazione per il progetto, che riguarderà il reloading di bettoline da 20-30 mila metri cubi di capacità. Esclusi quelli legati agli iter autorizzativi, i tempi tecnici di realizzazione sono di 12-18 mesi” ha detto il manager rammentando che il terminal di rigassificazione spezzino riceve già 60 approdi all'anno, mentre già si sta studiando il truck loading.

Molto articolato e puntuale l'intervento di Antonio Nicotra, azionista e coordinatore della nuova iniziativa Olbia LNG Terminal Srl, il quale ha fatto il punto sul progetto sardo settentrionale dando i relativi numeri e termini di presentazione della pratica autorizzativa ai Ministeri.

Il manager e imprenditore – che è anche consulente di Assocostieri – ha spiegato cosa significa infrastruttura LNG conforme alla Direttiva DAFI ed al Green Deal Europeo e ha rac-



contato come sia possibile produrre quantità di bio-metano in grado di sostituire i fabbisogni nazionali di energia.

“L'Italia è in ritardo su questo programma: dei 15 Porti Core, nessuno è ancora pronto. La Spezia, Livorno, Ravenna e Venezia hanno lavori già in corso; Augusta, Cagliari, Genova e Napoli hanno progetti in varie fasi di avanzamento; Ancona, Bari, Civitavecchia, Gioia Tauro, Messina, Palermo, Taranto, Trieste mi pare siano ancora in alto mare”.

Solo alcuni porti Europei (Goteborg e Rotterdam) stanno iniziando a proporre soluzioni con bio-LNG. “A Olbia (che è un porto *comprehensive*) stiamo pianificando un Terminale LNG conforme al Green Deal per un totale equilibrio energia e ambiente a emissioni zero.

Il terminale costiero sardo sarà solo inizialmente un'infrastruttura di importazione e rigassificazione dell'LNG, e diventerà successivamente un'infrastruttura di liquefazione del bio-metano in modalità 'pompaggio-energia' (per il bilanciamento delle

fluttuazione delle altre fonti di energia rinnovabile) e di stoccaggio strategico di energia in forma di LNG e per rifornimento di LNG ai trasporti pesanti (terrestri, incluso locomotori e trattori agricoli, marittimi ed anche aviazione)” ha concluso Nicotra.

Dal suo canto il Direttore Generale di Assocostieri, Dario Soria – elegante 'arbitro' di un match dialettico giocato con assoluto fairplay tra le parti - ha sottolineato l'importanza che i policy maker non imprinano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi indicati con la DAFI del 2014; in particolare premendo per la salvaguardia del GNL, oggi unico combustibile alternativo disponibile in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino, oramai 'bannati' dalle normative sulla limitazioni delle emissioni nocive da parte dell'IMO.

Il rappresentante associativo ha fatto il punto sulle lamentele esistenti dal lato degli armatori circa l'indisponibilità di infrastrutture di bunkeraggio con i combustibili alternativi, in particolare a GNL, nel nostro Paese,

mostrando una certa fiducia sulla possibilità di non restare così indietro rispetto ai nostri competitors europei e indicando i tasselli che ancora mancano per vedere in Italia uno sviluppo completo e competitivo delle infrastrutture di rifornimento a GNL.

La visione di corto e medio periodo di MSC Crociere rispetto all'utilizzo dell'LNG per navi da crociera - con gli evidenti benefici in termini di emissioni locali quali SOx, NOx, BC e la relativa problematica della limitata riduzione del GHG e methane slip, rispetto ai fuel tradizionali – è stata dissertata da Michele Francioni, Senior Vice President della compagnia che fa capo al Gruppo Aponte.

“Il GNL è sicuramente un fuel di transizione, ma comunque necessario per accelerare lo sviluppo e l'utilizzo dei green fuels del futuro e delle relative tecnologie. La nostra esperienza con le nuove tecnologie è un percorso in continua evoluzione. Vi sono determinate problematiche tecniche connesse all'utilizzo dei fuel alternativi quali metanolo, idrogeno e ammoniaca su navi da crociera e della relativa supply chain” ha precisato il manager, che vanta una lunga permanenza presso RINA, puntualizzando che la prima nave alimentata a LNG entrerà nella flotta MSC nel 2022; e che il portafoglio ordini della compagnia ginevrin-sorrentina già in carriera sino al 2026 non può che contemplare queste opzioni perché il progetto completo di una unità complessa come una nave da crociera va dettagliato un quinquennio prima, dunque risulta assai problematico pensare a un cambio di apparato motore in corso d'opera.

Sempre restando nell'alveo Gruppo MSC ma passando ai traghetti deep sea, il manager genovese Mattia Canevari, Energy & Biosafety Manager GNV, ha parlato delle criticità logistiche per l'implementazione del GNL nel comparto traghetti impiegati sul lungo raggio, della re-bunkering strategy e necessità di simultaneous operations che certe scelte di motorizzazione impongono e del piano di refitting delle unità esistenti (e pay-

segue a pag.22

STUDIO

TCL

TAX CONSULTING LEGAL

Tax and Corporate Advisory

M&A - Corporate Finance

Multifamily office & Wealth advisory

Tax services, accounting & payroll

Shipping & Logistics Specialists

GENOVA - MILANO - ROMA

studiotcl@pkf-tclsquare.it

www.studiotcl.com

www.pkf.com

segue da pag.21

back time conseguente) della flotta sociale.

Dovendo effettuare un servizio A-B, a differenza di navi da crociera che toccano 7 porti diversi in 1 settimana, e spesso su impegnative rotte di una certa lunghezza, i ferry hanno vincoli maggiori, dunque adottare il GNL è una vera e propria sfida vista la carenza attuale di stazioni di rifornimento in Italia. E d'altronde l'idea di investire in proprio in un terminal portuale per un armatore è una scelta di campo dall'onere non indifferente. "Esiste un certo fervore di iniziative ma si riscontra molta incertezza da parte degli armatori sulla reperibilità del prodotto; ma il principale ostacolo all'adozione integrale del GNL è rappresentato dalla difficoltà di rendere sostenibile dal punto di vista economico questa decisione" ha spiegato Canevari rimarcando come GNV, che ha dotato il 70% delle sue 20 navi circa (tra proprietà e noleggio) di scrubber, preferendo al momento utilizzare l'alimentazione VLSFO very low sulphur fuel oil. "Abbiamo ragionato sul retrofit a GNL di nostre navi nell'ambito del progetto Gainn_It finanziato dall'UE ma la conclusione è che si tratta quasi di un azzardo senza che vengano concessi i sostegni pubblici agli armatori; in tal senso sarebbe fondamentale ottenere che il carburante allo stato gassoso potesse godere dell'esenzione dall'accisa, ha concluso il portavoce di GNV.

Last but not least ad intervenire, l'armatore siciliano Vincenzo Franza, nella sua qualità di Presidente di Caronte Tourist Isole Minori, pioniere di scelte aziendali sostenibili con il famoso traghetto Elio, unico nel

Mediterraneo ad andare a GNL già in esercizio dal 2018; una opzione quasi solo potenziale perché la carenza di stazioni di bunkeraggio ne rende di fatto ardua l'utilizzazione senza navigare in modalità tradizionale.

"Quella della sostenibilità per noi non è stata una scelta 'modaiola' bensì una via obbligata e una specifica declinazione della nostra respon-



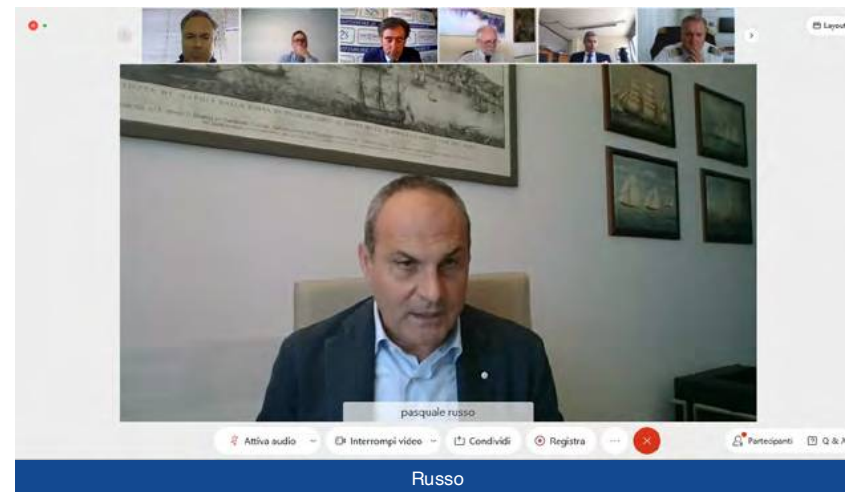
sabilità sociale d'impresa. Quando sceglieremo di far costruire quella che sarebbe stata la nuova ammiraglia della flotta di Caronte & Tourist sullo Stretto di Messina dotandola di alimentazione bifuel, fummo pionieri di un movimento verso una best practice che peraltro oggi appare già in via di superamento" ha annotato con schietta obiettività critica Franza. "Purtroppo l'assenza di adeguate infrastrutture e la miopia di chi ha la responsabilità di progettarle e realizzarle, o quanto meno di consentirne la realizzazione, ci ha fin qui impedito un utilizzo compiuto di quella nave a LNG (con buona pace degli intenti di tutela ambientale)".

Ma oggi la sfida imprenditoriale per i due soci Franza e Maticena è già un'altra.

"Le navi che abbiamo commissionato per lo Stretto e per le rotte da e verso le Isole Minori della Sicilia hanno infatti un'opzione per funzionamento elettrico, il che rende l'idea di come la partita dello shipping si giochi sempre di più su temi alti: dall'ecocompatibilità, alla professionalità degli addetti, alla qualità del servizio percepita da una clientela sempre più esigente. E, dunque, occorre superare perfino l'e-vangelico *estote parati* e anticipare le tendenze affinando le capacità di visione strategica e progettualità" ha riflettuto l'armatore di Messina il quale non disdegna anche l'opzione del biogas, protagonista di un'interlocuzione per entrare in partnership in impianti locali di produzione di bioenergia. "Per la Elio potrebbe bastare l'output di un impianto in cui fossero conferite le frazioni umide dei rifiuti solidi urbani di una decina di Comuni, stiamo valutando di poter lanciare il concept futuro di un traghetto a impatto zero totale da impiegare nel servizio su Lampedusa. Per lo short sea sullo Stretto propendiamo per l'accoppiata diesel-batterie elettriche.

La nostra prossima ammiraglia 'Elio plus' in costruzione al cantiere turco Sefine – unità dual fuel che sarà impiegata verso le isole Eolie – potrebbe avere un'alimentazione full electric mantenendo peraltro motori termici a gasolio per brevi manovre e tragitti, mentre per le rotte sulle isole minori opteremmo per il GNL" ha affermato ancora Franza.

Intanto è stato confermato che il gas



naturale liquefatto fornirà l'alimentazione delle nuove costruzioni di Siremar oggetto del bando appena annunciato dalla Regione Siciliana che saranno impiegati rispettivamente sulla Trapani-Pantelleria e sulla Porto Empedocle-Lampedusa, come anticipato da Ship2Shore.

Nel tirare le somme della mattinata, Pasquale Russo, Segretario Generale di Confrasperto – cui aderiscono (sotto il cappello della casa comune Confcommercio) sia Assocostieri che Assarmatori – ha sollevato tre temi di maggior interesse per le imprese: 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.

Russo ha chiosato con una conclusione forse scontata ma che è sempre utile ribadire: le imprese non possono impegnarsi nel percorso virtuoso della sostenibilità se non ricevono

adeguati incentivi economici, necessari per ristabilire il gap competitivo con forme più a buon mercato di alimentazione, senza i quali rischiano di venire meno le condizioni di mercato. Come noto, Assocostieri rappresenta a livello nazionale la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato attive 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; vi aderiscono anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

Mentre Assarmatori rappresenta alcuni armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea ed è stata costituita alcuni anni fa per seguire le problematiche della filiera dei porti, della logistica connessa e dei settori contigui, allo scopo di favorire l'interfaccia mare-porto-terra nell'ambito della evoluzione dei mercati sempre più inclini all'integrazione verticale del trasporto.

Gli spedizionieri, schiacciati tra armatori e caricatori, chiedono (e ottengono) un chiarimento

La logistica si sente troppo vulnerabile di fronte a noli marittimi volatili e in impennata costante: quasi un processo la tavola rotonda 'transfrontaliera' organizzata da AITI, Spedlogswiss Ticino, Propeller e Swiss Shippers' Council con la partecipazione di SRM, Anama, Hupac, Assarmatori e Migros

di Angelo Scorza

Sicuramente il confronto è stato franco e diretto, trasparente e schietto; dunque un primo risultato è stato raggiunto, l'esito è stato certamente positivo, nel senso del dialogo aperto. Quello di mettere intorno a un tavolo (virtuale, perché l'evento si è tenuto con la ormai consueta modalità streaming) i diversi stakeholders del settore del trasporto di merci varie per avere un chiarimento sul perché il mercato dei noli marittimi stia andando oggi – tuttora in piena pandemia – in una direzione certamente imprevedibile solo 12 mesi fa, quando il maledetto virus aveva già modificato violentemente le prospettive sociali ed eco-

nomiche del mondo intero è stata una scommessa riuscita.

Il webinar - organizzato da AITI Associazione Industrie Ticinesi, Swiss Shippers' Council, Spedlogswiss Ticino e The International Propeller Clubs - si era posto l'obiettivo di chiarire all'utente finale l'incidenza che il costo del trasporto ha sul commercio e come lo stesso è influenzato dai fenomeni di carattere politico, economico e sanitario (come la Brexit, le politiche della Cina, i costi del petrolio, le fusioni dei grandi players dei trasporti e non da ultimo la pandemia tutt'ora in corso).

Indirizzato a caricatori, operatori del settore, figure professionali che operano all'interno dell'industria (Logi-

stic Manager, Supply Chain Manager, Export Manager, Purchasing & Procurement), il seminario online 'transfrontaliero' ha radunato oltre 170 partecipanti, con una maggioranza di operatori svizzeri e un congruo seguito italiano.

Dopo i tradizionali e brevi saluti di benvenuto dei quattro padroni di casa - Michele Matis, Presidente Swiss Shippers' Council Svizzera italiana; Riccardo Fuochi, Presidente The International Propeller Club Port of Milan; Daniela Bührig, Vice Direttrice Associazione industrie ticinesi; mentre Roberta Cippà Cavadini, Presidente Spedlogswiss Ticino, vera promotrice dell'idea, si è riservata la parte dei saluti finali e la 'morale' di conclusione dell'evento – il moderatore Angelo Scorza ha avviato una tavola rotonda che si è giocata senza fare sterili meline, ma giocando il confronto a viso aperto.

Una metafora - forse un po' azzardata e non a tutti gradita, ma sicuramente efficace ed esemplificativa nel descrivere il quadro reale della situazione – introdotta dal moderatore ha raffigurato il mercato dei noli come 'scena del crimine'; il misfatto di 'ammaz-

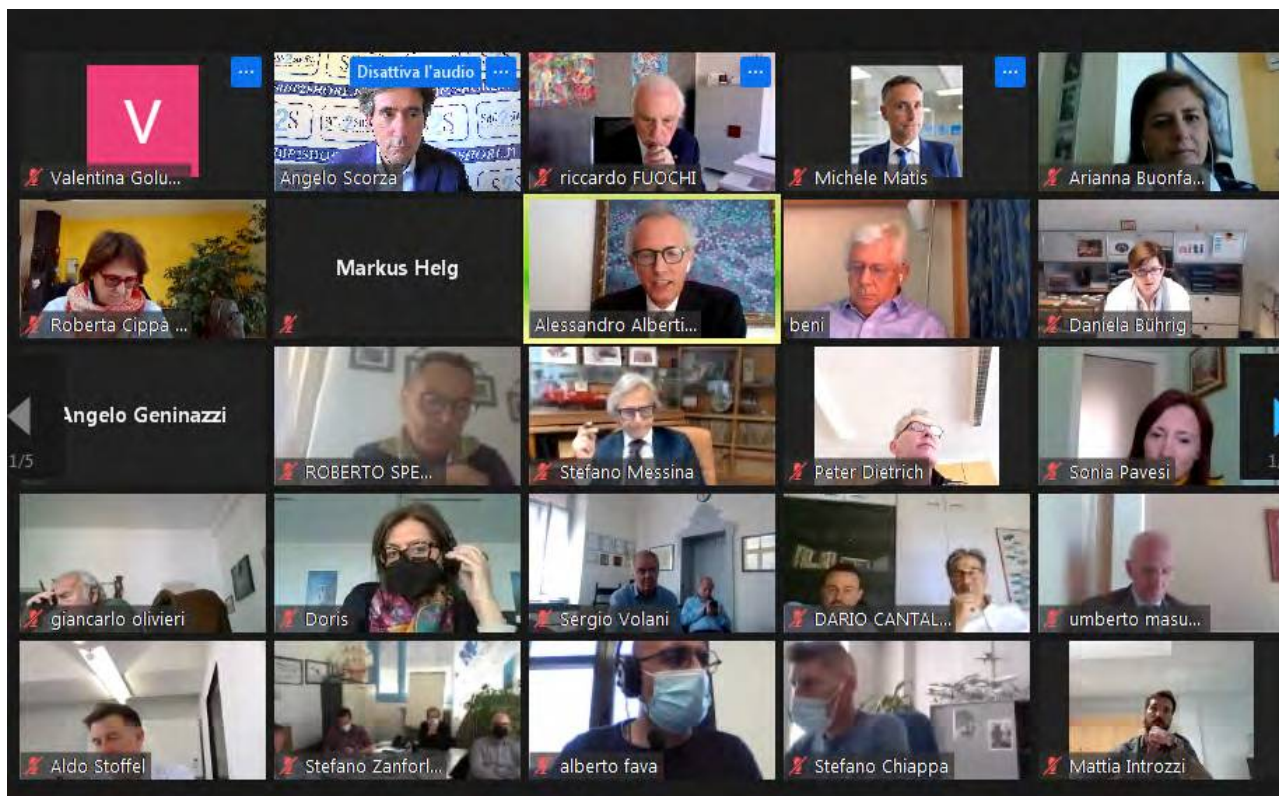
zare i traffici internazionali' ha visto coinvolgere, quale 'imputato alla sbarra', le compagnie di navigazione del settore della linea con i caricatori quali 'vittima designata' di questa circostanza e violenta impennata dei noli registrata nell'ultimo anno, in quanto come destinatari finali della merce subiscono i forti rincari sul servizio logistico completo derivanti dai nuovi prezzi del trasporto, praticati da spedizionieri che diventano 'sicari involontari' (ma anche dei 'testimoni'), perché a loro volta subiscono tali aumenti unilaterali da parte di chi detiene la nave.

Gli 'ispettori' chiamati a verificare la

concretezza delle prove prodotte dagli accusatori nonché la validità della difesa degli accusati erano ovviamente i partecipanti stessi al webinar - che al termine si sono formulati un proprio giudizio individuale di assoluzione o condanna - i quali hanno dimostrato forte interesse a seguire tutte le 'fasi processuali', esprimendo parecchi quesiti puntuali durante il dibattito, in taluni momenti anche acceso.

Relatori chiamati 'alla sbarra' di questo ipotetico 'tribunale virtuale' dei traffici commerciali globali nel 2021 sono stati: Anna Arianna Buon-





segue da pag.23

fanti, Ricercatrice Maritime Economy SRM - Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno; Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Clubs; Alessandro Albertini, Presidente ANAMA-Associazione nazionale agenti merci aeree; Bernhard Kunz, Executive Board Member Hupac Group; Stefano Messina, Presidente Assarmatori e un testimonial d'eccezione, a rappresentare un po' tutti i caricatori, Markus Helg, Responsabile dei trasporti internazionali Federazione delle cooperative Migros, il quale ha peraltro fornito una chiave di interpretazione del fenomeno che il mercato sta vivendo,

offrendo anche una propria proposta di soluzione.

Nelle more dell'assenza (per gravi motivi famigliari dell'ultima ora) di Marek Fausèl, Vicepresidente Spedlogswiss Svizzera, le conclusioni sono state fatte dal tandem di spedizionieri sull'asse italo-svizzero, ovvero Riccardo Fuochi (Swiss Logistics Center e OLG International) e Roberta Cippà (Cippà Trasporti), i quali hanno convenuto sulla necessità di fare comunque maggiormente sistema e partenariato tra i diversi stakeholders, anche quelli che hanno interessi palesemente contrapposti, per uscire fuori con maggiore equi-

librio da una situazione che rischia di lasciare parecchi feriti e morti sul campo.

Come ben noto a tutti, qualunque evento di crisi generale, specie se determina una emergenza quale quella sanitaria che il mondo sta vivendo da quasi un anno e mezzo, crea sia rischi che opportunità.

Fatalmente vi sono operatori che soffrono le conseguenze dei primi, mentre altri – più bravi

e/o più fortunati – sono lenti a cogliere le seconde; non per questo costoro vanno biasimati, perché nella logica schietta imprenditoriale il traguardo finale è solo uno: fare del lucro.

Naturalmente esistono dei limiti – anche etici, ma pure di convenienza reciproca a non indebolire troppo gli anelli della catena logistica a monte e a valle, causandone la soccombenza definitiva – a questo modo di ragionare, e tutti gli attori della 'rappresentazione' andata in scena nel webinar italo-svizzero paiono averne piena consapevolezza.

In conclusione, un evento globale e drammatico quale il Covid-19 (ma che, come detto, non è certo l'unico macrofattore a impattare sui traffici mondiali) ha certamente rimescolato quasi del tutto le carte del mazzo, spagliandone alcune, facendo perdere

tante certezze e sovvertendo posizioni che parevano consolidate.

Si tratta ora di ricostruire certi equilibri andati perduti, con il concorso collettivo, e di 'remare' nella stessa direzione – visto che si parla principalmente di navi – per non perdere terreno e dunque non arretrare nel cammino sin qua raggiunto; se si debba tornare, col reshoring industriale in parte già in corso, dal modello del villaggio globale di fine secolo scorso a quello antico delle economie nazionali o regionali chiuse, è ancora prematuro per dirlo.

Di certo, un ritorno al passato non sarebbe un sintomo di progresso e probabilmente neanche di miglioramento per la civiltà; per questo – come detto anche da un relatore – occorre maggiore chiarezza sulla strategie di tutti i players.

Will Covid reshape the logistic world?
What effect will we see in the global supply chain?

Left Side (Green Arrow):

- Trade on pre-Covid level
- Logistic sector is coming out as the winner
- Courier service is booming
- Despite Covid the logistic chain remained stable

Right Side (Red Arrow):

- We depend too much on China
- The shortage of components led to production stop
- Certain transportation sectors suffered (chemical, automotive)
- The Suez crisis showed the vulnerability of the global supply chain

Bottom: What will be the outcome of the past events on our future?

HUPAC

Gli armatori uniscono le forze contro i pirati del Golfo di Guinea

Circa 100 compagnie e organizzazioni (fra cui molte italiane) hanno firmato un documento comune per fermare gli attacchi. La Marina Militare italiana si muove a protezione della Saipem 1000 in Ghana

“The Gulf of Guinea Declaration on Suppression of Piracy” è l’ultimo tentativo, quantomeno in ordine cronologico, di mettere fine o comunque ridurre di molto gli attacchi dei pirati nel golfo di Guinea, in Africa. Con la sottoscrizione di questo documento, i firmatari si impegnano – fra le altre cose - a sostenere l’applicazione della legge antipirateria come prescritto dal diritto internazionale da parte di tutti i soggetti (a partire dai governi) che possano fornire una risposta rapida ad un attacco in modo da aiutare gli Stati costieri di questa parte di Africa a fronteggiare l’emergenza.

“Nel 2020 – ricorda Bimco, che risulta fra i firmatari – 135 membri dell’equipaggio sono stati rapiti in tutto il

mondo, il 95% di questi è avvenuto nel golfo di Guinea, con i pirati che lanciano i loro attacchi dal delta del Niger, dove successivamente tengono in ostaggio le persone rapite.

L’associazione armatoriale fa presente che “serviranno diversi anni prima che gli Stati direttamente coinvolti possano gestire efficacemente il problema. Nel periodo intermedio la soluzione migliore è poter disporre di risorse militari in arrivo da altri Paesi”.

Secondo Bimco la pirateria può essere efficacemente repressa potendo contare su due fregate dotate di elicotteri e un aereo: “Per questo è fondamentale che i Paesi si diano da fare e forniscano, anche a rotazione, le risorse necessarie e che gli Stati del luogo sostengano

questo sforzo con il loro apporto logistico”.

“Le cause profonde del problema della pirateria nel golfo di Guinea possono essere risolte solo dalla Nigeria” commenta Carlo Cameli, presidente del comitato per la sicurezza marittima di Bimco. “Si stima che circa 30 milioni di persone vivano attorno al delta del Niger, e molte di queste sono in condizioni difficili: è questo il problema da risolvere quanto prima. Tuttavia, in attesa che questo accada, reprimere la pirateria aiuterà i marittimi, esattamente come è stato fatto al largo della Somalia alcuni anni fa. Senza sicurezza non ci può essere sviluppo”.

Per l’Italia hanno sottoscritto questa dichiarazione Amoretti Armatori Group, Assarmatori, Augustea Due, Augustea Holding, Caronte&Tourist, Coeclerici, Crystal Pool Ship Management, Dalmare, Fratelli d’Amico, Grimaldi Group, Grimaldi Holding, Gruppo Grendi, Mediterranea di Navigazione, Morfini, Navigazione Montanari, Neverland Shipping, Ottavio Novella, PB Tankers, Perseveranza di Navigazione e RINA.

Intanto nei giorni scorsi, nell’ambito dell’operazione ribattezzata Gabinia, la fregata Luigi Rizzo della Marina Militare italiana ha garantito la sicurezza dell’unità di perforazione petrolifera Saipem 1000, impegnata in operazioni



di riposizionamento per successiva esplorazione del sottosuolo marino a largo delle coste del Ghana.

“Ed è proprio in occasione di questa navigazione congiunta che le aziende italiane e la Marina Militare hanno voluto verificare la catena di allarme nazionale – ricostruisce la stessa Marina Militare - In uno scenario estremamente realistico, a largo delle coste ghanesi, è stato simulato un tentativo di sequestro dell’unità petrolifera da parte di un gruppo di pirati, a seguito del quale è stata attivata la sequenza di allarme nazionale e, quindi, l’intervento

della FREMM tramite elicottero SH-90. Contestualmente, da bordo del velivolo, il team d’intervento della Brigata Marina San Marco ha assicurato protezione, supporto ed assistenza. Un prezioso evento congiunto che si inserisce nell’alveo delle finestre addestrative periodicamente condotte dal Comando in Capo alla Squadra Navale, al fine di assicurare un elevato livello di prontezza operativa, così come richiesto dai compiti primari affidategli, ovvero la difesa degli interessi vitali del Paese, soprattutto in un’area afflitta dal crescente fenomeno della pirateria”.



Ven 21 Maggio 2021

Transport, puntata 375

di Edoardo Cozza

L'approfondimento sul mondo dei porti, dei trasporti e della logistica

Nella puntata 375 di Transport, l'approfondimento sul mondo di porti, trasporti e logistica:

- un'intervista a Luigi Corradi, amministratore delegato e direttore generale di Trenitalia, che ci spiega le mosse future dell'azienda, ma fa anche un bilancio a un anno abbondante dall'inizio della pandemia;
- il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino fa il punto sulle ultime notizie dei porti di Civitavecchia e Gaeta, tra novità che snelliscono la burocrazia, vicissitudini giudiziarie e i dati dei traffici in ripresa;
- Stefano Messina, presidente di Assarmatori, spiega quali sono le richieste e le preoccupazioni presentate nell'incontro con la viceministra Teresa Bellanova.

Buona visione

<https://telenord.it/transport-puntata-375>

minuto circa 20:30