

## Rassegna stampa Assarmatori del 19/05/2021

### *Indice delle testate*

Ansa.....	2
Ferpress.....	4
Seareporter.....	6
La Repubblica.....	7
Italia Vela.....	8
La Gazzetta Marittima.....	9
Primo Canale.....	11
Shipping Italy.....	13
Shipping Italy (2).....	15
Shipmag.....	17
Staffetta Quotidiana.....	20
Telenord.....	21
Trasporti Italia.....	23

# Assarmatori-Assocostieri: Gnl carburante per la transizione

Tempi ancora lunghi per metanolo, idrogeno e ammoniaca

19 maggio, 16:18



(ANSA) - GENOVA, 19 MAG - Il Gnl, gas naturale liquefatto, è oggi, fra i combustibili alternativi l'unico che oltre ad essere a basso impatto ambientale, è immediatamente applicabile su larga scala nel comparto marittimo e quindi gioca da protagonista nella fase di passaggio per l'abbattimento delle emissioni di Co2. La conferma arriva dal forum di Assocostieri e Assarmatori di questa mattina su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo". "Gli altri combustibili alternativi, come metanolo, idrogeno e 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" hanno concordato tutti i partecipanti, sottolinea una nota congiunta Assocostieri-Assarmatori.

Il Gnl è "pronto" ma necessita di interventi infrastrutturali e di sistema per poterne estendere l'utilizzo: dall'articolazione dei depositi che non devono essere lontani dai porti ma fuori dalle aree abitate. E accanto alla costruzione di nuove navi a Gnl c'è bisogno di una campagna di refitting di quelle che oggi utilizzano i "vecchi" carburanti.

Per il presidente di Assarmatori Stefano Messina "è necessario 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".

Marika Venturi, presidente di Assocostieri, ha sottolineato l'importanza di portare avanti in modo efficace i procedimenti di Via (Valutazione impatto ambientale) che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati e quindi la possibilità di competere meglio con il resto d'Europa.

(ANSA).

## Forum Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto marittimo. Per il prossimo futuro, guida il GNL

(FERPRESS) – Roma, 19 MAG – 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 rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" 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. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Confrtrasporto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il Comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

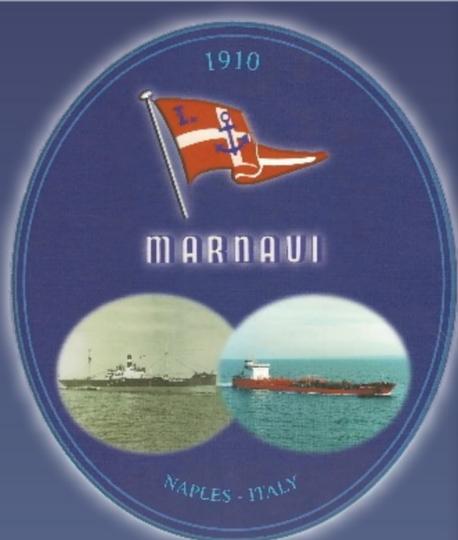
Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

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 temperare 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.

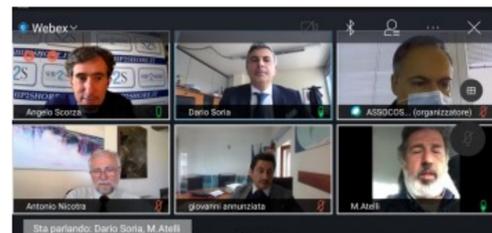


ARMAMENTO -  
NOLEGGI -  
GESTIONE NAVI -  
AGENZIA MARITTIMA -  
SPEDIZIONI -



## Forum Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto marittimo

Publicato da Redazione  
il 19 maggio 2021, ore 16:37



### “Per il prossimo futuro, guida il GNL”

Roma, 19 maggio 2021 – 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 rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su

“Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo” che fa da apripista agli appuntamenti di avvicinamento alla prossima edizione di Conferenza GNL che si terrà a Bologna Fiere, 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 **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. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di **Giovanni Annunziata**, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'**AdSP del Mar Tirreno Centrale**; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, **Giovanni Stella**; di **Dario Soria**, Direttore Generale di Assocostieri e di **Pasquale Russo**, Segretario Generale di Confrasperto.

**Annunziata** ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il Comandante **Stella** ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. **Stella** ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

**Soria** ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il Segretario Generale di Confrasperto, **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 metano, 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.



Chi siamo | Redazione | Newsletter

INDICE CATEGORIE  
Settore Marittimo

Seleziona lingua |

Seareporter su Facebook



### Articoli del mese

maggio: 2021

L	M	M	G	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

« apr

Naples Shipyard | Messina Shipyard | Malta Shipyards

Shipyards in the heart of the Mediterranean

**Naples**

**Palumbo SpA**  
Via Calata Marinella (Int. porto)  
80133 Napoli  
ph: +39 081287164  
fax: +39 0815538455  
cantierenapoli@palumbo.it

**Messina**

**Palumbo SpA**  
Via S. Raineri  
98122 Messina  
ph: +39 090712069  
fax: +39 090672209  
cantieremessina@palumbo.it

**Malta**

**Palumbo Malta Shipyard Ltd**  
The Docks, Ghajn Dwieli Road  
Paola PLA 9056 Malta  
ph: +356 23960000  
fax: +356 21824027  
maltashipyard@palumbo.it

**Malta**

**Palumbo Malta Superyachts Ltd**  
31<sup>st</sup> of March Street  
Senglea ISL 1041 Malta  
ph: +356 23996008  
fax: +356 23995292  
info@palumbosy.it

www.palumbo.it      www.palumbosy.it

Una finestra sul mondo dell'energia: analisi, dati economici e statistici e storie di innovazione per capire il futuro di un settore in trasformazione



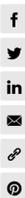
## Il ruolo del Gnl nella transizione energetica



Durante il webinar a cui hanno preso parte Assarmatori e Assocostieri è emersa l'urgenza, per l'Italia, di dotarsi di strutture e spazi adatti all'utilizzo di questo combustibile alternativo

19 MAGGIO 2021

2 MINUTI DI LETTURA



Il Gnl (Gas naturale liquefatto) è al centro della transizione ecologica del **trasporto marittimo**. Un combustibile che ha le caratteristiche per sostituire i gasoli, molto più impattanti dal punto di vista ambientale. Tuttavia l'Italia ha molto da recuperare rispetto ai Paesi del Nord Europa, soprattutto in termini di realizzazione di infrastrutture, come le reti e i depositi nei porti, per garantire il bunkeraggio (rifornimento) alle navi o l'alimentazione dei camion e degli altri mezzi usati per la movimentazione delle merci.

Il tema del ruolo dei **combustibili alternativi** nella transizione energetica del comparto marittimo è stato al centro di un confronto promosso da **Assocostieri** e **Assarmatori**, che hanno chiamato a discutere tutti gli attori della "filiera": armatori che hanno già compiuto la scelta del Gnl e armatori che sono ancora in attesa, rappresentanti del piccolo cabotaggio e del lungo corso, dei settori merci, passeggeri e crocieristico. Al webinar sono intervenuti i rappresentanti di diversi depositi costieri di Gnl e rigassificatori che si apprestano ad avviare le operazioni di bunkeraggio o che hanno avviato l'iter autorizzativo. Al tavolo anche i rappresentanti di alcune autorità portuali e **Massimiliano Atelli**, presidente della Commissione Via/Vas del ministero della Transizione ecologica.

Dal confronto e dalle parole di **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, è emerso che il Gnl rappresenta la **migliore alternativa possibile** per l'abbattimento delle emissioni e il rispetto degli accordi internazionali sull'ambiente, un'alternativa concreta e immediatamente adottabile. Altre opzioni, come il **idrogeno**, sono prese in considerazione, ma non sono ancora mature perché non sufficientemente efficienti allo stato attuale (in particolare l'idrogeno verde prodotto con energia rinnovabile) e richiedono tempi lunghi di sviluppo, oltre che ingenti investimenti. In attesa dunque che possano svilupparsi via via vettori sempre più sostenibili, il Gnl appare come il combustibile più adeguato e pronto all'uso per sostituire nell'immediato la trazione diesel.

"Edison è tra gli operatori che, in Italia, hanno progetti sul Gnl in fase avanzata e altri nelle fasi di approvazione. Siamo convinti che il Gnl sia la soluzione al problema delle emissioni di CO2 e altri inquinanti legate al trasporto pesante marittimo e su gomma. Tuttavia l'Italia è ancora indietro rispetto, ad esempio, ai mari del Nord", ha spiegato **Valentina Infante**, head of Lng and storage infrastructures Edison, nel suo intervento al webinar.

Secondo Infante il Paese deve recuperare il gap e dotarsi dell'infrastruttura costiera necessaria. In Italia ci sono numerosissimi porti, tra questi occorre individuare quelli che sono strategici e che hanno la possibilità a livello logistico di ospitare i depositi di Gnl. "Come Edison abbiamo individuato aree strategiche a **Napoli, Brindisi e Ravenna**, dove abbiamo avviato la costruzione del primo deposito costiero che sarà operativo nell'autunno di quest'anno. Stiamo anche portando avanti un progetto congiunto con Q8 per un ulteriore deposito nel porto di Napoli. Una volta che sarà operativa la rete di distribuzione del Gnl - ha concluso Infante - l'Italia potrà diventare un punto di riferimento di livello internazionale nella diffusione di questo carburante alternativo, trovandosi al crocevia di importanti rotte commerciali e turistiche".

VIDEO DEL GIORNO

A Milo nella stradina tra la casa di Franco Battiato e quella di Lucio Dalla

a cura di **EDISON**

**Energitalia**

Un'iniziativa di Affari & Finanza  
In collaborazione con Edison e Politecnico di Milano

**A&F** **EDISON** **es**

LE RUBRICHE

**I NUMERI**  
Settimana | Mese

**LA SCOSSA**  
L'arte di fare energia

**DESIGN**  
Tecnologia, business e innovazione

Tweet di @RepubblicaAF

**Repubblica A&F**  
@RepubblicaAF

Horeca: Coca-Cola investe 2,5 milioni di euro per la ripartenza dei locali [di @Viaggino]  
repubblica.it/economia/rappo... #osservaitalia  
#beverage @horeca @luigi\_gia @PaolaJadeluca @CocaColaIT

Incorpora Visualizza su Twitter

**A&F**

**A cura di**  
Luigi Gia, Paola Jadeluca

**Hanno collaborato**  
Stefania Aoi, Stefano Carli, Claudio Cucciatti, Vito de Ceglia, Luigi Dell'Olio, Mario Di Ciommo, Silvano Di Meo, Sibilla Di Palma, Massimo Franzosi, Marco Frojo, Andrea Frollà, Mariano Mangia

**Segreteria Affari&Finanza**  
Stefano Fiori  
telefono: 0649822539  
e-mail: stefano.fiori@repubblica.it  
segreteria.affari\_finanza@repubblica.it

© Riproduzione riservata

Raccomandati per te

**Yacht di Briatore venduto all'asta a Ecclestone, la Cassazione accoglie il ricorso dell'imprenditore piemontese**

**Johansson: "L'Europa bloccherà le partenze da Libia e Tunisia"**

**"Patto con la Libia". Ecco il piano Ue per fermare gli sbarchi**

# Forum Assocostieri e Assarmatori sul ruolo del GNL nel comparto marittimo

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 rilevante emerso dal Forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo" che fa da appripista 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. Si è proseguito, poi, con la tavola rotonda, moderata dal Direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza, che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Confrtrasporto.

Annunziata ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali.

Il Comandante Stella ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il Porto di La Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

&#8195;

Soria ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della DAFI, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

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 temperare 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.

# Assarmatori incontra Bellanova

19 Maggio 2021



Stefano Messina

ROMA – Il rilancio del trasporto marittimo e i progetti per rinnovare e rendere più efficiente il sistema portuale italiano sono stati al centro dell'incontro che il presidente di Assarmatori Stefano Messina ha avuto al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con il vice ministro Teresa Bellanova che ha recentemente ricevuto dal ministro Enrico Giovannini, tra le altre, le deleghe sullo sviluppo dell'intermodalità, l'accessibilità ai porti e lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali (ZES), ivi compresi i retroporti.

In particolare Assarmatori ha sottolineato l'importanza che gli investimenti per il settore marittimo, contenuti nella proposta del Governo sulla programmazione complementare al PNRR, siano tutti indirizzati verso gli obiettivi di un'efficace transizione energetica, un rinnovo green delle flotte e un adeguato sistema di infrastrutture di approvvigionamento.

"Il PNRR può essere il trampolino di lancio per lasciarsi alle spalle la crisi causata dalla pandemia", ha detto Messina. "Questi investimenti rappresentano quel Piano Marshall che abbiamo invocato da tempo per modernizzare e rilanciare il trasporto marittimo, facendo crescere con esso non solo il sistema logistico nazionale e la cantieristica, ma anche l'intera economia italiana e quindi l'occupazione".

Un altro tema affrontato con il vice ministro è stato quello della situazione della rete infrastrutturale della Liguria, diventata oramai insostenibile per le perdite subite dalle imprese e dalla società civile (danni stimati ad oltre un miliardo di euro), a seguito della gestione dei necessari lavori sulla rete autostradale della Regione. Al

riguardo, il presidente Messina ha chiesto che a questo problema, destinato ad impattare anche sulla competitività dei porti e dei trasporti, venga riconosciuto il massimo livello di priorità ed emergenza per trovare soluzioni operative ed economiche immediate.

Tempi ancora lunghi per metanolo, idrogeno e ammoniaca

## Assarmatori-Assocostieri: il Gnl è il carburante per la transizione

*di Redazione*

mercoledì 19 maggio 2021



**GENOVA - Il Gnl, gas naturale liquefatto, è oggi, fra i combustibili alternativi l'unico che oltre ad essere a basso impatto ambientale, è immediatamente applicabile su larga scala nel comparto marittimo e quindi gioca da protagonista nella fase di passaggio per l'abbattimento delle emissioni di Co2.**

**La conferma arriva dal forum di Assocostieri e Assarmatori** di questa mattina su "Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo". "Gli altri combustibili alternativi, come metanolo, idrogeno e 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" hanno concordato tutti i partecipanti, sottolinea una nota congiunta Assocostieri-Assarmatori.

**Il Gnl è "pronto" ma necessita di interventi infrastrutturali e di sistema per poterne estendere l'utilizzo:** dall'articolazione dei depositi che non devono essere lontani dai porti ma fuori dalle aree abitate. E accanto alla costruzione di nuove navi a Gnl c'è bisogno di una campagna di refitting di quelle che oggi utilizzano i "vecchi" carburanti.

**Per il presidente di Assarmatori Stefano Messina** "è necessario 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". Marika Venturi,

presidente di Assocostieri, ha sottolineato l'importanza di portare avanti in modo efficace i procedimenti di Via (Valutazione impatto ambientale) che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati e quindi la possibilità di competere meglio con il resto d'Europa.

# Franza rivela le rotte e gli investimenti green di Caronte&Tourist sulle rotte siciliane

19 Maggio 2021



Vincenzo Franza



Ai ragionamenti sull'impiego come combustibile nel trasporto marittimo del Gnl, è necessario iniziare ad affiancarne altri sull'utilizzo del biogas. Ne è convinto l'armatore Vincenzo Franza intervenuto nell'ambito del convegno 'Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo', organizzato da Assocostieri e Assarmatori.

L'amministratore delegato di Caronte&Tourist al riguardo ha parlato anche di un'interlocuzione che la sua società sta avendo per entrare come socia in impianti locali di produzione di bioenergia. "Per una nave come Elio potrebbe bastare l'output di un impianto in cui fossero conferite le frazioni umide dei rifiuti solidi urbani di una decina di Comuni" ha aggiunto, immaginando di poter lanciare in futuro il 'concept' di una nave "completamente a impatto zero, impiegata ad esempio nella rotta verso Lampedusa".

Più in generale, relativamente ai collegamenti operati dalla compagnia e alle navi impiegate, Franza ha tracciato la rotta in questo modo: "Per le rotte corte, come sullo Stretto, propenderemo per l'accoppiata diesel-batterie elettriche. La `nuova Elio' potrebbe avere un'alimentazione di questo tipo, che possa consentire di operare sulla rotta in modalità full electric, lasciando comunque la presenza di motori termici, magari solo a gasolio, per eventuali altri spostamenti. Per le rotte verso le isole minori sceglieremo il Gnl".

Nel concreto, il gas naturale liquefatto sarà come già visto l'alimentazione utilizzata sulle [nuovi navi di Siremar oggetto del recente bando della Regione Siciliana](#), i due ro-ro da 130 metri che – ha svelato il numero uno di Caronte&Tourist – "saranno impiegati sulla Trapani – Pantelleria e sulla Porto Empedocle – Lampedusa". Il Gnl sarà inoltre il combustibile che andrà ad alimentare la nuova unità dual fuel in costruzione in Turchia da Sefine Shipyard (lo stesso cantiere dove è stato realizzato la Elio), la quale – ha spiegato Franza – "sarà impiegata verso le Eolie".

# Canevari (Gnv) critico sul Gnl: “Per i traghetti è una strada ancora troppo difficile”

19 Maggio 2021



L'utilizzo di Gnl come carburante per traghetti, inclusi eventuali progetti di retrofit, al momento è ancora troppo “challenging”. La valutazione è stata espressa da Mattia Canevari, Energy & Biosafety Manager di Gnv, nel corso del webinar dedicato ai combustibili alternativi dal titolo “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”, organizzato da Assocostieri e Assarmatori.

“Il fermento c'è, ma rilevo incertezza da parte degli armatori sulla reperibilità del prodotto – ha evidenziato il manager, per il quale però il principale ostacolo

all'opzione gas naturale liquefatto è rappresentato dalla difficoltà di rendere sostenibile dal punto di vista economico la sua adozione.

In particolare Canevari ha evidenziato come Gnv – che ad oggi ha dotato circa il 70% delle sue navi di scrubber e utilizza per le altre l'alimentazione a Vlsfo (very low sulphur fuel oil) – abbia anche studiato l'eventuale retrofit a Gnl di una delle sue navi ammiraglie nell'ambito del progetto Gainn\_It, concludendo però che il progetto sarebbe stato "impavido". Le esternalità positive "sono indubbe" ha concluso Canevari "ma sono necessari sostegni pubblici agli armatori".

Sempre in materia di sostenibilità del Gnl, il manager ha infine ribadito la necessità di far sì che anche questo carburante possa godere dell'esenzione dall'accisa. Sul tema era peraltro già intervenuta nel corso dello stesso webinar anche Marika Venturi, nelle vesti di presidente di Assocostieri. [L'associazione da tempo ha infatti avviato un confronto con il Ministero dell'economia e delle finanze](#) proprio per chiedere la modifica del regolamento adottato con il decreto ministeriale 15 dicembre 2015, n. 225 relativo all'esenzione dall'accisa sia per il Gnl sia il Gpl ai sensi del punto 3 della tabella A allegata al D. Lgs. n. 504/1995. Al riguardo Venturi ha spiegato che l'interlocuzione con il dicastero "è stata lunga" ma che una conclusione positiva e quindi una conferma dell'esonero è attesa entro l'estate.



Mattia Canevari

# Assocostieri e Assarmatori: “La transizione energetica del trasporto marittimo passa dal GNL”

19 MAGGIO 2021 - Redazione



Genova – 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 CO<sub>2</sub> per la propulsione marina.

E’ questo il dato che emerge dal Forum organizzato oggi da **Assocostieri** e **Assarmatori** su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”, 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. In apertura,

Il presidente di Assocostieri **Marika Venturi** 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 stretto giro, il presidente di Assarmatori **Stefano Messina** ha sottolineato la 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**, **ministro 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.

Nella successiva tavola rotonda, il confronto è proseguito tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana). A questi interventi si sono aggiunti i contributi di **Giovanni Annunziata**, responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto della Spezia, **Giovanni Stella**; di **Dario Soria**, direttore generale di **Assocostieri** e di **Pasquale Russo**, segretario generale di **Conftrasporto**.

**Annunziata** ha evidenziato la grande attenzione riposta dall'Autorità nei confronti dei combustibili alternativi e del GNL, il cui sviluppo dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli enti territoriali. Il **comandante Stella** ha ricordato che, dallo scorso ottobre, il porto della Spezia è già molto attivo sul GNL, sono state già portate a termine diverse operazioni di rifornimento ship to ship. Stella ha voluto, poi, rilevare come sia necessario assicurare la popolazione locale sulla sicurezza del GNL.

**Soria** ha sottolineato invece l'importanza che i policy maker non imprimano una brusca frenata al sentiero intrapreso verso i combustibili alternativi della Dafi, con particolare riferimento al GNL, ad oggi unico combustibile alternativo disponibile qui ed ora in sostituzione dell'olio combustibile e del gasolio marino.

Il segretario generale di Conftrasporto, **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.

Nel complesso, 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.

Secondo i relatori, il GNL 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.

# Gnl “unica soluzione pronta per la transizione navale”

*Il messaggio dal forum Assocostieri-Assarmatori. Il punto di Atelli (Mite) sui lavori della Commissione Via*

Il 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. È il messaggio che emerge dal forum organizzato oggi da Assocostieri e Assarmatori su “I ...

© *Riproduzione riservata*

# "Il gnl combustibile già del presente": le opinioni in un webinar di Assarmatori e Assocostieri

di Edoardo Cozza

***Le politiche green e la transizione ecologica sempre più all'ordine del giorno nello shipping***



**Assocostieri e Assarmatori** hanno organizzato un webinar dal titolo: **“Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo”**. Tanti i protagonisti che si sono alternati nel raccontare le proprie esperienze e nel confrontarsi soprattutto sul tema del gnl, che sta rivoluzionando il settore dello shipping. Vediamo alcuni dei passaggi principali della discussione.

**Marika Venturi (presidente Assocostieri):** "Il tema della transizione energetica di primaria importanza. È un'esperienza già cominciata: anche se sono iniziati bunkeraggi di gnl, fin qui erano esperimenti, ma ora s'inizia a far sul serio, con linee guida precise che arriveranno dal ministero".

**Stefano Messina (presidente Assarmatori):** "Il mio contributo è da rappresentante degli armatori, dove in termini concreti abbiamo una formula da adempiere per il rispetto delle norme e tempistiche richieste ed è il gnl. C'è tanto altro sul tavolo, ma serve tempo e servono finanziamenti, servono anche ricerca e sviluppo. Per ora il gnl è il presente".

**Giovanni Annunziata (Adsp Mar Tirreno Centrale):** "Stiamo attivando le discussioni sul cold ironing, ma anche il tema dei combustibili è all'ordine del giorno per i nostri reparti tecnici. È fondamentale il rapporto anche con gli enti locali per sviluppare nuove esperienze che ci proietteranno nel futuro"

**Valentina Infante (Head of Energy Edison):** "C'è un gap con il nord Europa, dove è stata già sviluppata una sensibilità sul tema già da tempo e il trasporto marittimo viaggia a pieno ritmo verso le emissioni zero. Noi abbiamo cercato di capire quali fossero le peculiarità di quella esperienza e cosa mancasse per renderla attuabile anche qui da noi, nel Mediterraneo. L'Italia sta recuperando terreno, Edison sta lavorando per accelerare ancora di più. Manca ancora qualcosa nel sud Italia, dove ci si sta muovendo con più lentezza per quanto riguarda il bunkeraggio del gnl".

**Maurizio Zangrandi (amministratore delegato Olt):** "Sarà il primo terminale italiano che ci renderà indipendenti dagli altri Paesi europei. Con questo impianto, che entrerà in esercizio a fine anno, non dovremo dipendere da Paesi europei".

**Michele Francioni (Senior VP Msc Crociere):** "Il gnl per noi è un tipo di combustibile molto importante: nel lungo termine non ci porterà allo zero emission, ma ci fa passare dal fuel tradizionale a quello a più basso impatto ambientale. È un passo molto importante, che comunque ci porta a una riduzione importante di emissioni di CO2. L'altro grande vantaggio del gnl è che è un passaggio intermedio verso ciò che davvero potrà essere a emissioni zero. È tutta esperienza verso gli obiettivi futuri che ci siamo preposti e che dovremo raggiungere. Fondamentali i prossimi due anni per integrare l'oggi al domani"

**Mattia Canevari (Energy&Biosafety Manager Gnv):** "Avere la possibilità di uno sviluppo capillare sui porti capofila è una soluzione, ma vanno fatte attente analisi dal punto di vista economico: è un discorso molto variegato, c'è un trend positivo, un grande interesse, ma bisogna fare le valutazioni corrette per non incorrere in rischi inopportuni"

**Vincenzo Franza (amministratore delegato Caronte&Tourist):** "Abbiamo l'unico traghetto di corto raggio che opera con gnl: è stata una scelta di coscienza sociale, frutto della riflessione che in questi anni combatteremo la battaglia sul cambiamento climatico. Abbiamo deciso dunque deciso di fare questo primo passo per dare anche un segnale. Siamo soddisfatti della scelta"

**Pasquale Russo (segretario generale Conftrasporto)** 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.

# Forum Assocostieri/Assarmatori: il GNL è il futuro del trasporto marittimo



mercoledì 19 maggio 2021

GNL, ossia gas naturale liquefatto, come unica risorsa per il futuro del trasporto marittimo sostenibile.

Ne sono convinti **Assocostieri** e **Assarmatori** riuniti oggi nel forum su “Il ruolo dei combustibili alternativi nella transizione energetica del comparto marittimo” cche anticipa gli appuntamenti della prossima edizione di ConferenzaGNL che si terrà a BolognaFiere, in presenza, dal 6 all’8 ottobre 2021.

## **Gli interventi dei presidenti di Assocostieri e Assarmatori**

Il Presidente di Assocostieri **Marika Venturini** 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 (valutazione di impatto ambientale), che permetteranno la realizzazione degli investimenti infrastrutturali programmati ed il raggiungimento di una piena competitività con il resto d’Europa.

Il Presidente di Assarmatori **Stefano Messina** ha invece 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.

## **L’intervento di Massimiliano Atelli (MiTE)**

Il Presidente della Commissione VIA Massimiliano Atelli (ministero della Transizione Ecologica ha invece 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.

### **Forum sul GNL nel trasporto marittimo: la tavola rotonda**

L'evento ha avuto seguito con la tavola rotonda che ha ospitato un confronto tra importanti imprese del mondo armatoriale e della logistica energetica (Caronte, GNV, Italia Marittima, MSC Cruises, Edison, GNL Italia, Olbia LNG, OLT Offshore LNG Toscana) cui si sono aggiunti i contributi di Giovanni Annunziata, Responsabile dell'area demanio di Salerno, in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; del Comandante della Capitaneria di Porto di La Spezia, Giovanni Stella; di Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri e di Pasquale Russo, Segretario Generale di Conftrasporto.

Tag: [AssArmatori](#), [trasporto marittimo](#)

© Trasporti-Italia.com - Riproduzione riservata