

L'impegno green di RINA, Assarmatori e Confitarma

L'ente di certificazione navale e le associazioni armatoriali hanno presentato, a Roma, uno studio per la decarbonizzazione del settore marittimo, contenente la 'fotografia' del momento attuale e le potenziali soluzioni da adottare

RINA, Assarmatori e Confitarma - presso la Sala del Refettorio della Camera dei Deputati - hanno presentato pubblicamente il documento 'Da oggi al 2050: tra sfide e opportunità per l'industria marittima'. Lo studio, che contiene le considerazioni del Comitato italiano di RINA per la decarbonizzazione dell'industria marittima, si propone di descrivere lo stato dell'arte del settore e le potenziali soluzioni al vaglio.

Il dialogo tra armatori, cantieri, progettisti e fornitori di tecnologie e combustibili ha permesso al Comitato di identificare in un sistema normativo internazionale omogeneo e nella collaborazione dei player del comparto i principali acceleratori per la riduzione delle emissioni di CO₂.

Dallo studio emerge la necessità di avere norme internazionali chiare e implementate in modo omogeneo - incluso interpretazioni e linee guida a carattere raccomandatorio che vengono applicate in modo diverso dalle amministrazioni di bandiera -, investire in ricerca e sviluppo, in adeguate infrastrutture per rendere disponibili i carburanti puliti e le nuove tecnologie, nonché in una costante formazione per gestire nuovi combustibili in sicurezza.

Sono molteplici le soluzioni tecnologiche esaminate applicabili alla flotta esistente e futura, tra cui i biofuel - che possono essere miscelati con combustibili convenzionali o utilizzati puri -, la carbon capture and storage (CCS) - attualmente l'unica tecnologia in grado di rendere i carburanti fossili compatibili con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica a breve termine -, il gas naturale liquefatto - che permette una riduzione intorno al 20% di CO₂ rispetto a un combustibile fossile tradizionale -, gli small modular reactor (SMR), il cold ironing e gli interventi operativi per la riduzione dei consumi.

Il processo di decarbonizzazione passa sia da navi nuove, che sfrutteranno le principali nuove tecnologie, sia da navi esistenti - incluse le grandi trasformazioni che prevedano la sostituzione dei motori per poter bruciare anche i nuovi combustibili - al fine di ridurre progressivamente le emissioni.

Si auspica che il legislatore investa nello shipping la maggior parte dei proventi derivanti dall'applicazione della ETS al settore marittimo, dalla FuelEU Maritime e dalle future misure economiche implementate a livello internazionale, e incentivi coloro che investono in nuove navi, tecnologie e combustibili puliti. Lo studio è stato presentato da Andrea Cogliolo, Senior Director Marine Excellence Center RINA e Salvatore d'Amico, presidente Comitato decarbonizzazione RINA, che ha sottolineato l'unione del mondo armatoriale in questo lavoro, testimonianza che "insieme si naviga con ancora maggiore sicurezza".

Mariella Amoretti, presidente di Confitarma, ha dichiarato: "Il settore dello shipping sta affrontando la sfida di bilanciare la sua funzione vitale nel commercio globale con la necessità di adottare pratiche più sostenibili per contribuire concretamente alla decarbonizzazione. Gli armatori stanno operando con senso di responsabilità e convinzione, investendo capitali propri in studi e sperimentazioni. È, però, grave constatare che nonostante questo e nonostante lo shipping sia la modalità di trasporto meno inquinante per unità di merce trasportata, sarà incluso nel sistema ETS, portando a un aumento inevitabile dei costi del



trasporto marittimo verso e dai porti dell'Unione. Dallo studio che presentiamo emerge che una soluzione tecnologica univoca per rendere lo shipping a zero emissioni ancora non esiste e che dobbiamo orientarci realisticamente su un mix energetico che risponda alle esigenze differenti a seconda della tipologia di nave. Il percorso è lungo e complesso e la volontà degli armatori da sola non basta. Confidiamo che il Governo sostenga le imprese nazionali in questo impegno, seguendo l'esempio di altri Paesi marittimi, al fine di preservare la competitività dell'industria marittima nazionale sui mercati internazionali".

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha affermato: "Il trasporto marittimo è in prima linea nel processo di decarbonizzazione e ha intenzione di continuare a fare la sua parte con il massimo sforzo sotto diversi punti di vista. Le navi più recenti sono dotate della migliore tecnologia disponibile per abbattere le emissioni, quelle più datate sono state sottoposte a refitting che hanno ridotto di gran lunga l'impronta carbonica. Accanto a questo, studi approfonditi e autorevoli come quello che abbiamo presentato oggi dimostrano la volontà di proseguire su questa strada, minimo comune denominatore per l'armamento italiano. Quello che emerge in modo lampante è la necessità di una regolazione univoca a livello internazionale, come internazionale è per sua vocazione il trasporto marittimo; al contrario norme di carattere regionale rischiano di essere controproducenti. L'autorevolezza della vasta platea che ha deciso di approfondire questo documento dimostra la centralità del nostro comparto industriale nell'economia italiana".

"Lo shipping è il settore industriale tra i più *hard to abate* che esistano ed è interesse nazionale, europeo e internazionale che le sue emissioni siano ridotte. Le tecnologie a disposizione del comparto sono molteplici, così come le tipologie di nave e le esigenze armatoriali. Tuttavia, il cambiamento potrà avvenire in modo efficace e sostenibile solo se guidato dall'uniformità normativa. L'industria marittima e le infrastrutture portuali compongono un sistema che potrà rappresentare un modello nel raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione", ha sostenuto in conclusione Ugo Salerno, presidente esecutivo del RINA.

L'Italia aderisce alla task force internazionale nel Mar Rosso

Nella fase iniziale sono 10 le nazioni che parteciperanno, il nostro Paese invierà la fregata Virginio Fasan. Assoportisti esprime preoccupazione per la situazione, mentre Assarmatori plaude al 'segnale importantissimo' dato dal Governo

di Francesco Nittolo

Il segretario alla Difesa statunitense Lloyd Austin ha annunciato nei giorni scorsi la creazione di una missione navale internazionale per proteggere il transito mercantile nel Mar Rosso, dopo che una serie di attacchi dei ribelli Houthi dello Yemen aveva costretto alcune grandi compagnie di trasporto navale ad abbandonare quella rotta. Gli Houthi sono un gruppo sciita finanziato dall'Iran e [attaccano le navi con missili e droni](#), per ritorsione contro Israele, nell'ambito del conflitto con i palestinesi, e in sostegno all'organizzazione terroristica di Hamas.

Alla missione internazionale parteciperanno inizialmente 10 nazioni, fra cui l'Italia, che invierà almeno una fregata (la Virginio Fasan), una nave da guerra dotata di armi antiaeree. Oltre agli Stati Uniti e all'Italia gli altri Paesi impegnati nella missione per proteggere le navi mercantili dai lanci di missili e droni sono Bahrein, Canada, Francia, Norvegia, Paesi Bassi, Regno Unito, Seychelles e Spagna.

Ovviamente le ore sono febbrili e sono tanti gli stakeholder della portualità nazionale e internazionale che si stanno preoccupando per le sorti degli equipaggi impegnati in quella zona e per i rischi che economici che stanno correndo il commercio e il libero mercato.

Le decisioni dei giorni scorsi da parte delle principali compagnie di navigazione di evitare il passaggio attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez, per ragioni di sicurezza della navigazione, hanno sortito l'effetto di far lanciare un grido d'allarme anche alla portualità italiana, con Assoportisti che si è detta preoccupata dell'effetto che questo spostamento potrà avere sui traffici delle merci nel Mediterraneo.

“Abbiamo appreso che diverse compagnie del settore contenitori e del settore petrolifero hanno deciso di dirottare le navi su altre rotte, addirittura circumnavigando l'Africa, per evitare possibili rischi connessi al conflitto in atto in quell'area geografica. Naturalmente, queste decisioni ci preoccupano per gli effetti che potranno avere sulla movimentazione delle merci, sui tempi di consegna e sui prezzi dei noli, con conseguente riflesso sul costo dei beni al consumatore finale”, ha dichiarato il presidente di Assoportisti, Rodolfo Giampieri. “Il Mediterraneo, ritornato al centro delle rotte di navigazione rendendo l'Italia ancor più strategica, rischia di subire un forzato rallentamento della movimentazione. Se questa decisione si dovesse protrarre nel tempo, per i porti italiani sarebbe un danno serio. L'auspicio è che si possa giungere ad una risoluzione di questa criticità nel più breve tempo possibile”, ha affermato in conclusione il numero uno dell'associazione.

Sulla situazione relativa al Mar Rosso e sulla partecipazione dell'Italia alla missione internazionale è intervenuta anche Assarmatori, che ha accolto con grande soddisfazione l'invio della fregata Virginio Fasan da parte del nostro Governo.

L'obiettivo della comunità internazionale deve essere quello di salvaguardare il diritto, la libertà della navigazione, la prosperità del commercio e, soprattutto, la sicurezza e l'incolumità delle donne e degli uomini che fanno parte degli equipaggi.

Assarmatori, ribadendo la preoccupazione per i pericoli che incombono sulla navigazione nel Mar Rosso, e per i ripetuti attacchi alle navi mercantili, esprime tutto il suo apprezzamento per la scelta del Governo italiano di inviare nell'area critica la fregata Virginio Fasan, così come annunciato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto al termine della riunione con il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti, Lloyd Austin. Le interlocuzioni fra l'associazione, il Governo e i vertici della Marina Militare sono state frequenti in questi giorni così difficili e hanno portato a questo primo importante risultato operativo, come confermano le parole del presidente di Assarmatori, Stefano Messina: “La situazione nel Mar Rosso è ad altissimo rischio e richiede alla comunità internazionale uno sforzo coeso e la massima attenzione. La priorità è rappresentata dalla necessità di garantire la sicurezza dei nostri equipaggi, che svolgono un lavoro prezioso, insostituibile, complesso e spesso sottovalutato dall'opinione pubblica. L'invio della Virginio Fasan nel Mar Rosso, e quindi la partecipazione dell'Italia alla task force internazionale, rappresenta un segnale importantissimo.



L'armamento italiano, che da sempre può giovare di un ottimo rapporto di collaborazione con la Marina Militare, conta da oggi su una fondamentale protezione; le continue esercitazioni anti-pirateria e il dialogo costante fra i vertici militari e le compagnie di navigazione rappresentano un patrimonio di valore inestimabile in un momento di grande emergenza come quello attuale”.

Nella sua nota Assarmatori sottolinea, inoltre, come gli attacchi alle navi mercantili si stiano verificando in un'area dall'altissimo peso strategico per gli scambi commerciali globali e in particolare per l'Europa. Dal Canale di Suez transita circa il 12% del traffico marittimo mondiale, lo scorso anno la via d'acqua egiziana è stata utilizzata da oltre 23 mila navi, da qui passa il 40% dell'import-export italiano per un valore di oltre 80 miliardi di euro e nel 2023 è stato registrato il record storico di transiti in un giorno, con 107 unità nelle due direttrici. “Qualsiasi minaccia alla sicurezza in quest'area è fattore destabilizzante per il commercio globale e in particolare per quello del nostro Paese”, ha affermato in conclusione Stefano Messina.

Lo scorso anno Gioia Tauro si è superata (15 anni dopo)

Agostinelli annuncia il record di traffico di sempre: 3,55 milioni di TEUs nel 2023. Restano le incognite dell'ETS, ai nastri di partenza, e del taglio dello *storage time* comunitario

di Angelo Scorza

L'annuncio arriva proprio nel giorno giusto, quasi come un regalo di compleanno estemporaneo, a voler leggere certi auspici forse beneaugurante per un inizio di anno che pure – tra ETS, che entra adesso in vigore e altre spinose questioni doganali incipienti: il taglio dei tempi di storage previsto nel nuovo Codice Doganale UE – dovrebbe invero essere assai complicato per il porto che il manager pubblico dirige (sotto diverse vesti assunte nel tempo: commissario, presidente, ammiraglio, ispettore...) ormai da quasi un decennio.

Andrea Agostinelli, 65 anni festeggiati proprio oggi, può dunque dare fiato alle trombe di Gioia Tauro, scalo hub che ha superato sé stesso, a distanza di 15 anni, registrando nel 2023 uno storico record di traffico assoluto. Lo scalo di transhipment calabrese – grazie ovviamente al contributo unico di MCT MedCenter Container Terminal - ha movimentato lo scorso anno 3.548.827 TEUs, valore mai raggiunto finora; per arrivare a numeri analoghi occorre risalire al 2008 infatti, quando si era sfiorato il traguardo di 3 milioni e mezzo, precisamente raggiungendo 3.468.000 TEUs, con un lieve incremento (+0,7%) rispetto al 2007, altro anno trascorso 'alla grande' con 3.445.000 TEUs.

“Voglio complimentarmi con l'armatore MSC e con la società MCT, che gestisce il terminal container, per l'ottimo lavoro svolto nel mantenere alte le performances del nostro scalo portuale. Mi rivolgo, altresì, con sentita stima alle maestranze portuali, che sono il nostro fiore all'occhiello, a cui va il merito d'aver lavorato con spirito d'attaccamento e abnegazione, affinché il porto tagliasse questo ambito traguardo” è il commento ufficiale rilasciato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Il superamento effettivo del record si è avuto il 27 dicembre, quando il TEU numero 3.500.000 è stato movimentato in banchina.

La gioia di Gioia Tauro - al di là delle (peraltro riservatissime) celebrazioni personali di Agostinelli, come genetliaco ed eventuali ulteriori eventi nel 2024... – si confida non siano



effimere, vista l'aria 'cattiva' che tira dalle parti di Bruxelles, dove i soliti decisori 'ignoranti' in materia specifica pensano bene di standardizzare tutto quello che ricade nella propria giurisdizione, senza fare bene i conti delle proprie azioni, che a volte sono decisamente improvide e inopportune, circa l'evidente impatto socio-economico delle medesime a livello di concorrenza con gli attori extra-UE.

Dal suo canto, il terminal MCT tira dritto per la sua strada, in attesa di migliori notizie dal fronte comunitario (dove i suoi uomini, anche sotto l'egida quasi ecumenica di Assarmatori, lavorano alacremente per far capire certe cose ai 'sordi'), portando avanti il programma delineato quando prese le redini di uno scalo quasi boccheggiante ormai 5 anni fa.

Come si ricorderà, MCT al momento del suo 'atterraggio' a Gioia aveva parlato di traguardare nel medio termine una movimentazione di 4 (se non addirittura 5) milioni di TEUs, anche se il 2019 (prima del covid e di tutto il resto di sciagure occorse nel frattempo) erano decisamente altri tempi.

A salvare Gioia Tauro dagli 'effetti collaterali' che innescherebbe (si usa il condizionale quantomeno come auspicio che qualcosa possa ancora cambiare, tipo moratoria extra-time) l'entrata in vigore del discusso provvedimento sull'ETS, sarà probabilmente la resilienza ostinata del gestore delle banchine; rispetto ai grandi porti pubblici multiclienti suoi concorrenti, il fatto di essere in sostanza un terminal aziendale, nodo cruciale di un ciclo industriale, reca il vantaggio indubbio che il suo concessionario può decidere quali traffici convogliare su questa banchina. E così pare stia facendo in questi giorni MSC indirizzando in Calabria alcune linee destinate finora al terminal rivale di Malta.

In questi 5 anni il gruppo di Gianluigi Aponte ha mantenuto fede agli impegni presi quando (sotto la bandiera di TiL Terminal Investment Limited) ha rimpiazzato Contship Italia-Eurokai nel tenere le redini del terminal, effettuando regolarmente investimenti in varie tipologie di equipment portuale ([grandi gru di banchina](#) e numerosi carrelli di retrobanchina e [altre attrezzature minori](#)) e nei servizi tecnico-nautici (leggasi rimorchiatori).

E, a latere di questo sforzo economico, l'AdSP sta facendo la sua parte, con alcune iniziative, fra cui [l'ultima degna di menzione](#) è quella dell'antivigilia di Natale, quando il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l'Adeguamento tecnico > 44



Andrea Agostinelli

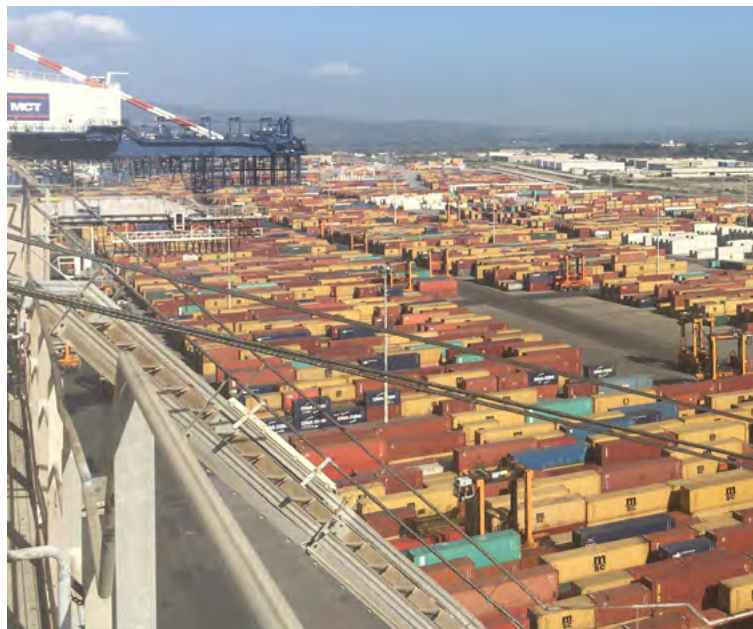
> 43

funzionale al Piano regolatore del Porto di Gioia Tauro. Obiettivo della richiesta, strutturata dalla stessa AdSP, è avviare i lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante, nei tratti A-B- C, per arrivare a -18 metri di pescaggio dagli attuali -16, utili a far arrivare 'belle piene' le maxi portacontainer.

Chi oggi festeggia a buon diritto il picco storico registrato nel 2023 ricorda anche come, all'esplosione dell'ultima grande crisi economica mondiale - anche prima delle sciabolate subito dopo inferte al nostro pianeta da pandemia e guerre varie - nel 2018 la 'vecchia' MCT targata Eckelmann-Battistello aveva proceduto a decretare 400 licenziamenti di lavoratori, con altri 500 sulla rampa di lancio.

Poi nella primavera del 2019 venne lanciata la grande ciambella di salvataggio da Ginevra, coi suddetti lavoratori re-immessi nel circuito portuale.

Il resto è storia recente; mentre quella del presente e futuro prossimo è tutta da scrivere...si vedrà se sarà una narrazione con la penna rossa o meno.



LOGISTICA

18/12/2023

Prende corpo a Trieste il Molo VIII: timbro tedesco sulla logistica nell'area ex siderurgica

HHLA PLT Italia prosegue il progetto di espansione concludendo l'acquisizione da ICOP - impegnata nel recupero delle aree della Ferriera di Servola - di Logistica Giuliana, terminalista adiacente alla PLT Piattaforma Logistica Trieste

di Angelo Scorza

Un nuovo passo in avanti da parte di HHLA verso la realizzazione del futuro Molo VIII di Trieste, perseguendo l'intenzione di cominciarne a operarne il primo lotto entro il 2027.

Il gruppo tedesco di Amburgo, che nel 2020 aveva investito nel terminal multiuso PLT di Trieste al fine di posizionarsi nel mercato adriatico, in rapida crescita, e per partecipare attivamente ai flussi di merci relativi, da quando è avvenuto il primo scalo di una nave nel marzo 2021, sta portando avanti il progetto di poter creare un primario hub logistico nell'Adriatico, che da oggi - alla luce dell'ultima mossa svolta - offrirà opportunità di ulteriore sviluppo.

Infatti, continuando a perseguire attivamente la propria strategia e mantenendo il proprio impegno di espansione della propria sede a Trieste, la società ha concluso l'acquisizione da ICOP Spa di [Logistica Giuliana](#)



[Srl](#), società adiacente al terminal PLT concessionaria di aree nel comprensorio dell'ex Ferriera di Servola; e pertanto proseguirà lo sviluppo dell'area della vecchia acciaieria Ferriera di Servola, in

un'area portuale e logistica moderna e sostenibile, come ha sottolineato Philip Sweens, Amministratore Delegato di HHLA International.

In simultanea, quale ulteriore > 45