SHIPPING ITALY.IT
Il quotidiano online del trasporto marittimo

POLITICA&ASSOCIAZIONI

Armatori italiani pronti a investire in navi per il trasporto di gas

Messina (Assarmatori) ha rivelato incontri già avuti con Snam e Cdp e sondaggi effettuati con alcuni cantieri giaponesi e sudcoreani

DI **REDAZIONE SHIPPING ITALY** | 12 LUGLIO 2022

STAMPA

Riservatezza

Roma – "Lo abbiamo dimostrato scientificamente: in Italia ci sono armatori, non solo aderenti ad Assarmatori, che potrebbero collaborare più che proficuamente alla gestione degli approvvigionamenti di gas via mare". E ancora: "Riteniamo intelligente investire in rigassificatori galleggianti; siamo pronti a investire, in qualità di rappresentanti del comparto (armatoriale, *ndr*), per coprire la filiera del trasporto marittimo di Gnl. Per garantire l'approvvigionamento del prodotto e della logistica".

All'assemblea annuale dell'associazione di armatori aderente a Conftrasporto – Confcommercio la 'nuova' politica governativa in materia di gas naturale liquefatto – concretatasi al momento nell'acquisizione da parte di Snam di due nuovi rigassificatori destinati ai porti di Piombino e Ravenna – ha avuto un ruolo di rilievo nella relazione del presidente Stefano Messina, punta dell'iceberg dell'ultradibattuto tema della transizione ecologica in cui il settore è impegnato.

E non poteva del resto essere diversamente, dal momento che Assarmatori, insieme ai colleghi di Confitarma, si è già mossa per cavalcare l'onda. Il presidente Stefano Messina ha infatti reso noto di aver già partecipato ad almeno un incontro in Cassa Depositi e Prestiti, controllante di Snam: "Sarebbe senz'altro di interesse per il paese disporre di una flotta di gasiere, di varie dimensioni fra i 50mila e gli 80mila metri cubi di portata, in grado di approvvigionare con regolarità i rigassificatori nazionali. E senz'altro ci sarebbero armatori capaci di gestire una simile flotta". Lo scorso marzo anche Mario Mattioli, vertice di Confitarma, aveva lanciato un messaggio simile.

L'idea sembra essere quella di creare una flotta in capo a Snam e gestita – su base contrattuale (di lungo termine) o attraverso una partecipazione societaria diretta – da una o più compagnie armatoriali nazionali: "Abbiamo già fatto qualche sondaggio con cantieri giapponesi e coreani, che sono i più qualificati per questo tipo di navi. Certo il momento non è dei più indicati, considerata la domanda e il prezzo delle materie prime,

Riservatezza

marittimo di Gnl. Noi siamo pronti ad investire, di sicuro – ha concluso Messina – la regia e l'intervento finanziario pubblico diretti sono imprescindibili".

Nel nostro Paese già diverse società armatoriali sono state o sono attive nel trasporto marittimo di gas, un segmento che richiede un know how specifico: fra queste, oltre alla stessa Snam, anche Fratelli Cosulich, Synergas, Mediterranea di Navigazione e Carboflotta.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

ISCRIVITI

Dichiaro di aver letto e compreso l'informativa sulla privacy e di dare il mio consenso alla ricezione di promozioni commerciali ed informative. Vedi POLITICA SULLA PRIVACY.

MARKET REPORT

Pubblicato il secondo inserto Transport Legal del 2022

Nel primo trimestre del 2022 record storico di scambi commerciali secondo Unctad

Fiata chiede "condizioni eque di funzionamento del mercato" delle spedizioni

1° semestre 2022 ancora da record per SHIPPING ITALY: oltre 2,2 milioni di pagine visualizzate

Ecco quanto costerà la decarbonizzazione dei traghetti a ogni passeggero in Italia

Riservatezza