Il piano di Stefano Messina presentato a Cdp, azionista di Eni e Snam

«Una flotta pubblico-privata per trasportare il gas liquido»

IL CASO

INVIATO A ROMA

La difesa delle integrazioni verticali nell'armamento, la battaglia in Europa per poter gestire in maniera sostenibile le richieste derivate dal pacchetto ambientale Fit for 55, la richiesta in Italia di un coordinamento tra i porti - senza che le Autorità portuali attuino politiche o peggio strategie divergenti. All'assemblea annuale di Roma, il presidente Stefano Messina ricorda che anche nel settore della logistica e dei trasporti sono «troppe le partite aperte perché ci si possa permettere una crisi di governo», e raccogliendo le proposte e le linee di indirizzo di Assarmatori degli ultimi mesi, le mette sulla scrivania del ministro delle Infrastrutture e mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, che risponde soprattutto sulle preoccupazioni per l'impasse sulla nuova Diga foranea del porto di Genova, dando garanzie a margine dell'incontro: «Stiamo reperendo i fondi necessari, e una proroga sui tempi allo stato attuale non è pensabile» dice il ministro.

Giovannini inoltre anticipa che il governo ha avviato un dialogo con l'Arera per «avere entro fine anno un quadro normativo di riferimento sul cold ironing», cioè la possibilità di allacciare le navi alla corrente elettrica quando sono ferme in banchina, e ha annunciato che in giornata sarebbe andato alla prima riunione operativa sul Sudoco, lo sportello unico doganale atteso da 20 dagli operatori portuali.

Ma con l'inflazione all'8%, la guerra in Ucraina che rischia di spaccare il mondo in due congelando i processi di globalizzazione, i costi del carburante più che triplicati rispetto a un anno fa, è evidente che il tema energetico non può che dominare l'intero scenario, anche per gli armatori.

Così Messina svela di aver presentato, pochi giorni fa, una proposta alla Cassa Depositi e Prestiti, azionista di Eni e Snam, cioè i due soggetti che stanno lavorando per affrancare l'Italia dalla dipendenza del gas russo: «L'idea - sintetizza così l'armatore - sarebbe quella di coinvolgere le compagnie di navigazione italiane che operano già in questo settore in qualità di investitori, non per forza aderenti ad Assarmatori, nella filiera di approvvigionamento del gas naturale liquefatto che dovrà nei prossimi anni affluire al nostro Paese, sia verso i terminali esistenti, penso ad esempio al rigassificatore di Panigaglia, sia verso le strutture acquistate di recente proprio da Snam, con unità in grado di trasportare 60-80 mila metri cubi di gas».

Un modo, spiega Messina, per rendere l'Italia più indipendente sotto il profilo energetico, evitando che la catena di approvvigionamento del gas sia lasciata nelle mani di compagnie estere, come Qatar Gas o l'algerina Sonatrach. Un eventuale investimento per nuove navi, che comunque non potrebbero essere realizzate in Italia, ma più verosimilmente in Giappone o Corea del Sud, dove le tecniche di costruzione delle gasiere sono più sviluppate a prezzi commercialmente sostenibili, potrebbe - aggiunge Messina - almeno in parte essere sostenuto dallo Stato. «Anzi, vado oltre: si potrebbe pensare a una flotta pubblica pensata proprio per questo scopo, o magari in partnership con privati».

Ieri a Roma il tema del gas e degli effetti sull'inflazione è stato richiamato più volte. Antonio Gozzi, presidente di Federacciai, amministratore delegato Dufuerco Italia Holding e anche armatore di oltre 100 navi con la Nova Marine Carriers, ha ricordato che «la Russia ha cominciato a gonfiare il prezzo del gas dalla metà dello scorso anno, costringendo l'Europarlamento sin da allora a finanziare quella che sarebbe stata la guerra in Ucraina. Nel 2019 la bolletta in Italia per la manifattura era di 11 miliardi, la stima per la fine del 2022 è di 50 miliardi. Ma la durezza con cui l'Europa chiede alle imprese di adeguarsi alle norme ambientali non si riflette in un'altrettanta determinazione nel perseguire una politica energetica comune».

AL. Q.

Stefano Messina

ECONOMIA&MARITTIMO

Allarme equipaggi sulle navi italiane: mancano 1100 unità

Superficie 30 %