Sovranità portuale, trasporti e sicurezza in mare.

scritto da Redazione 28 Ottobre 2022

Non appena diffusasi la notizia che il governo tedesco ha autorizzato l'acquisto, da parte della cinese Cosco, del 24,9% del terminal Tollerort del porto di Amburgo (sull'argomento: https://www.genteeterritorio.it/scholz-dice-si-ai-cinesi-di-cosco-ad-amburgo/) si è tornato a denunciare "il disegno egemonico della Cina". In particolare Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Conftrasporto, ha parlato dei "rischi sottostanti al progetto della Via della Seta", sostenendo che "stiamo assistendo da anni, in un assordante silenzio circa i pericoli che comportano, a ciò che accade nelle nazioni che hanno affidato le loro infrastrutture strategiche alla Cina". La mancanza di una effettiva regia strategica sulla politica portuale ci esporrebbe al rischio di una "cessione di sovranità ad altri paesi su asset fondamentali per l'Italia". Sarà certamente vero, forse però parlare di perdita di sovranità all'indomani dell'insediamento del governo Meloni può apparire una captatio benevolentiae.
Di ETS e CII, definito "mix micidiale", si è invece parlato a Roma all'interno del panel di Assarmatori su: "La transizione energetica nel trasporto marittimo". Vi hanno partecipato Matteo Catani (membro del Consiglio Direttivo di Assarmatori e amministratore delegato di GNV), Ugo Salerno (Presidente e CEO del RINA), Ivano Russo (amministratore unico di RAM) e Maria Teresa Di Matteo (Direttore Generale per il Trasporto Marittimo del MIMS). Secondo Catani, l'ingresso dello shipping nell'ETS (Emission Trading System) avrà "un impatto compreso fra i 300 e i 320 milioni di costi aggiuntivi all'anno per la flotta italiana (...) di cui circa 280 milioni per i collegamenti con le isole

maggiori e le Autostrade del Mare". Ma anche l'entrata in vigore del CII (Carbon Intensity Indicator), voluto dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) sarà particolarmente impattante. Gli obblighi e i target per la decarbonizzazione energetica dovrebbero essere realistici e incentivati: "i 500 milioni di euro stanziati dal Fondo complementare al PNRR vanno in questa direzione (…) però anche i porti dovranno essere adeguatamente infrastrutturati…"

Intervenuto lo scorso 26 ottobre al forum internazionale "Un Mare di Svizzera", tenutosi a Lugano, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – Paolo Emilio Signorini – ha parlato del 2026 come dell'anno della svolta. E non solo per il porto di Genova, ma per l'intero sistema logistico italiano. Infatti, "entro il 2026 sarà completata l'opera più importante in programma in Italia, ovvero la nuova Diga del porto di Genova (…), il raddoppio del raccordo ferroviario con il principale terminal container del porto, quello di Genova-Prà, e sarà rinnovato il parco ferroviario del bacino di Sampierdarena. Saranno completati il Terzo Valico Ferroviario, l'espansione a mare dei cantieri navali, l'espansione dell'aeroporto, la digitalizzazione dei varchi". Tutto questo entro il 2026? Anche la diga?

Lo stesso giorno, nella stessa sede, Beni Kunz – Executive Board Member di Hupac, il grande operatore intermodale ferroviario svizzero – ha parlato di occasione storica per invertire un trend e fare dei porti del Tirreno la porta preferenziale dell'Europa. Sul sistema logistico nordeuropeo, infatti, oltre al peso di una congestione e carenza dei terminal nonché di un transit time superiore di 5 giorni rispetto ai porti del Mediterraneo, incomberebbe anche la siccità che sta limitando la capacità di trasporto dei principali fiumi attraverso i quali transita una quota consistente di traffico merci. E proprio in questa direzione si muovono anche le Ferrovie italiane: Gianpiero Strisciuglio, AD e DG di Mercitalia Logistics, ha annunciato un investimento di oltre 2,5 miliardi in materiale rotabile (vagoni e locomotori proprio per il comparto logistico).

Concludiamo con l'esercitazione di contrasto alla pirateria tenutasi il 22 ottobre nel Golfo di Guinea con la nave portacontainer MSC Marta e la fregata Marceglia della Marina Militare. "Nave Marceglia ha ricevuto un segnale di allarme che comunicava il tentativo di presa di controllo della MSC Marta da parte di un gruppo di pirati; a quel punto ha serrato le distanze con la portacontainer e ha inviato a bordo, tramite elicottero, un team di specialisti della Brigata Marina San Marco". Attacco sventato. "La collaborazione fra la Marina Militare e la Marina Mercantile è un presidio di sicurezza irrinunciabile e i risultati dell'interazione fra equipaggi e militari sono appunto sotto gli occhi di tutti", dichiara Assarmatori.

Condividi: