

La transizione energetica rischia di mettere ko il trasporto marittimo italiano

ETS e CII comportano un rilevante aumento dei costi per le compagnie di navigazione e, a cascata, per i consumatori. L'allarme lanciato dall'AD di Grandi Navi Veloci, Catani: "Si rischia di diminuire la portata delle Autostrade del Mare e di favorire un back-shift modale"

di Marco Valentini

Roma - Quello della transizione energetica è un tema centrale per il settore del trasporto in generale, che nel caso di quello marittimo assume un valore ancora più essenziale per lo sviluppo e la crescita del cluster nel prossimo futuro.

Regolamenti stringenti, imposti da IMO e UE, già dall'inizio del prossimo anno imporranno cambiamenti radicali e refitting delle flotte che solcano i mari trasportando merci e passeggeri.

Nel caso dell'Italia, dove rotte a corto e medio raggio hanno una rilevanza preminente, le modifiche impatteranno sensibilmente e i servizi rischiano di non essere più garantiti alle stesse condizioni alle quali ora vengono promossi.

Di questo si è parlato in un dibattito organizzato da Confrasperto nella giornata conclusiva dei lavori della settima edizione del Forum Internazionale dell'organizzazione.

Hanno contribuito ad animare la discussione Matteo Catani, amministratore delegato di GNV, Ugo Salerno, amministratore delegato di RINA, Ivano Russo, amministratore unico di RAM e Maria Teresa Di Matteo direttore generale vigilanza AdSP, trasporto marittimo e vie d'acqua interne del MIMS.

Riferendosi all'ingresso dello shipping nell'ETS (Emission Trading System), Catani ha evidenziato che "l'impatto negativo per le compagnie di navigazione sarebbe rilevante". Un impatto che andrà a incidere "su tutta la catena, fino al consumatore finale".

Secondo le stime indicate dal CEO di Grandi Navi Veloci, basate su uno studio condotto da Assarmatori, "l'aumento di costo è intorno ai 300-320 milioni di euro per l'infrastruttura dei collegamenti via traghetto in Italia. Di questi, 280-290 milioni di euro per i collegamenti con le isole maggiori. Questo si traduce in una minore competitività del settore e in un incentivo a quello che si definisce un back shift modale. In totale controtendenza con una serie di politiche comunitarie e italiane che negli ultimi 20 anni hanno indivi-



Ugo Salerno, Matteo Catani, Ivano Russo e Maria Teresa Di Matteo

duato nelle Autostrade del Mare la chiave per decongestionare le strade e ridurre le emissioni, si andrebbe così a favorire il ritorno a mobilità alternative".

"Su una tratta di lungo raggio - ha proseguito Catani - l'aumento di costi in termini percentuali sarebbe di circa il 20%. Un aumento che, tra l'altro, si aggiungerebbe a una bolletta energetica già di per sé elevatissima negli ultimi 15-18 mesi".

Un'altra misura che avrà un forte impatto sul mondo della navigazione è la CII (Carbon Intensity Indicator) e a questo proposito l'amministratore delegato di GNV ha rimarcato che "comporterebbe la riduzione della portata delle Autostrade del Mare".

Si tratta di misure, dunque, che potrebbero rivelarsi esiziali per il settore del trasporto marittimo, che, però, come ricordato da Di Matteo "potrà beneficiare di circa 500 milioni di euro per il cold-ironing, stanziati dal Fondo complementare al PNRR (Piano Nazionale Ripresa e Resilienza)".

Un incentivo che, anche secondo Catani, "va nella direzione di accompagnare il comparto nella strada verso la decarbo-

nizzazione. Però è necessario che anche i porti vengano adeguatamente infrastrutturati".

Analizzando la situazione attuale dei traghetti della flotta italiana, in relazione alle fasce stabilite da IMO per indicare le prestazioni in termini di emissioni di anidride carbonica rispetto alle miglia percorse, Salerno ha spiegato che "circa il 23% si attesta in fascia E (dove sono posizionate quelle con il rating peggiore) e circa il 40% in fascia D. Le unità che si trovano nella fascia E andranno, a partire dal 2023, rinnovate nel giro di un anno, quelle in D avranno, invece, a disposizione almeno 3 anni per l'adeguamento. Il rischio è di trovarci al 2025 con il 63% della flotta fuori standard. Per evitarlo sono necessari investimenti di cui non si può ipotizzare che si facciano carico soltanto gli armatori. Una possibile soluzione, complessa, sarebbe quella di utilizzare il gas liquido, che ha delle emissioni del 20% inferiori a quelle prodotte dai combustibili attuali. Certamente, però, ci sarebbero da fare riflessioni sull'impatto ambientale complessivo, perché qualcuno il gas lo deve pur liquefare".

Il Ministero del Mare 'nasce' tra le polemiche

Il nuovo dicastero affidato all'ex governatore siciliano Musumeci appare ancora come un'entità tutta da declinare, anche perché Matteo Salvini, neo nominato al MIMS, non intende cedere nessuna delega. Intanto il cluster marittimo e dei trasporti si divide sulla decisione del Governo Meloni

di Francesco Nittolo

Neanche il tempo di prendere forma e consistenza, che il nuovo Ministero del Mare (e del Sud), affidato all'ex governatore siciliano Nello Musumeci (FdI), fa già discutere. In senso stesso il cluster marittimo si era già interrogato a più riprese sull'effettiva utilità del possibile nuovo ministero, concludendo in maniera pragmatica che, alla fine, l'unica cosa che contasse fossero i risultati utili ottenuti in favore del mondo della portualità.

Allo stato attuale delle cose il nuovo dicastero appare come una 'creatura' a metà, come 'Il visconte dimezzato' di Italo Calvino, un'entità che ancora va declinata e riempita di contenuti e sostanza, ma il come è ancora tutto da scoprire.

Sotto il profilo politico non si può ignorare che sia esistita (e che in qualche modo esista ancora e sia destinata a protrarsi nel tempo) una piccola 'battaglia' nella maggioranza con il leader



Pasquale Legora De Feo

zione dell'innovativo dicastero, non si sono fatte attendere. Secondo Pasquale Legora De Feo, vice Presidente di FISE Uniport, l'Associazione che rappresenta terminalisti e imprese che operano in ambito portuale, si tratta di "Una decisione che testimonia la piena comprensione dell'importanza del sistema logistico e portuale nazionale con il ripristino di un Ministero strategico per il nostro Paese e per il suo rilancio economico".

Il presidente nazionale di Conftrasporto, Paolo Uggè, invece ha tenuto a fare una specifica sulla necessità di inserire i termini 'Trasporti' e 'Logistica' nella denominazione di alcuni ministeri: "Alla luce della necessità di emanare un decreto interministeriale per la modifica delle denominazioni di alcuni ministeri, ritengo di poter segnalare l'opportunità di riportare nella denominazione le attività di 'logistica' e 'trasporti'. Quanto queste > 18



Nello Musumeci

della Lega Matteo Salvini che è stato nominato nuovo reggente del MIMS e che non ha alcuna intenzione di spartire un terzo delle sue deleghe con il neonato ministero, il Carroccio, infatti ha precisato tempestivamente che: "Le deleghe del ministro Musumeci non assorbiranno alcuna competenza attualmente in capo al ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, che sarà guidato da Matteo Salvini"; con uno scalpitante Edoardo Rixi (molto apprezzato dal mondo dello shipping), si sussurra, pronto a diventarne il sottosegretario nell'imminente giro di nomine. Altro interrogativo che sorge sulla reale efficacia del dicastero del Mare è il fatto che occorrerà comprendere quali strumenti verranno messi a disposizione di Musumeci (ministro senza portafoglio, occorre sottolinearlo) per poter far coesistere la delega al Mare con quella estremamente impegnativa che riguarda la cura del Sud Italia.

Premessa di natura squisitamente politica - ma imprescindibile per delineare i contorni della situazione - a parte; le variegate reazioni dal mondo dei trasporti, rispetto alla notizia della crea-



Paolo Uggè



Luigi Merlo



Mario Mattioli

> 17

funzioni - che debbono realizzarsi certamente nel rispetto della sostenibilità - siano essenziali per la competitività dell'economia italiana è ampiamente riconosciuto da tutti gli esperti e studiosi dei processi economici. Una simile scelta sarebbe la concreta dimostrazione che il Paese sta, anche attraverso la denominazione, prendendo coscienza di quanto sia decisiva la funzione logistica, che deve coniugarsi con il rispetto dell'ambiente, per lo sviluppo delle attività economiche e nell'interesse dei cittadini". Luigi Merlo, già presidente dell'Autorità Portuale di Genova e consulente del ministero dei Trasporti, oggi alla guida di Federlogistica, l'associazione di Concommerce che riunisce tutte le componenti della logistica, si è espresso con perplessità sull'efficacia del nuovo ministero del Mare, sostenendo che la sua reale utilità "Dipenderà dalle decisioni che verranno prese adesso. Il ministero del Mare potrebbe anche avere una funzione rilevante, a condizione che non rappresenti un ritorno al passato, ai tempi della Marina Mercantile. Serve, dunque, un cambio di passo. Oggi le tematiche legate al mare coinvolgono 6/7 ministeri, a partire dall'Ambiente e dalla Cultura, e questo crea problemi enormi".

Di diverso avviso, invece, è Mario Mattioli, presidente di Confindustria e della Federazione del Mare, che ha voluto manifestare il suo apprezzamento per la scelta di porre il mare al centro della politica del nuovo Governo: "L'istituzione del Ministero per le politiche del mare e del sud è un importante segnale di attenzione alla Blue Economy e di consapevolezza della rilevanza strategica ed economica che riveste per il nostro sistema Paese. Ab-

biamo sempre detto che occorre una visione unitaria e integrata delle problematiche dell'intero settore marittimo e questo può essere il primo passo. Restiamo in attesa di conoscere le deleghe che saranno date a questo nuovo dicastero".

Il Segretario Generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, è convinto che senza una visione unitaria del settore mare assieme al mondo dei trasporti, sarà difficile ottenere dei risultati: "I porti nel nostro Paese rappresentano un elemento cardine dell'intero sistema dei trasporti, sarebbe quindi sbagliato e inopportuno separare la loro gestione dal sistema infrastrutturale. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, insieme alla programmazione prevista dai fondi complementari, si basa sulla necessità di connessione tra i porti come luogo di partenza e di arrivo delle merci, dai quali transita il 63% dell'import-export del nostro Paese e la rete infrastrutturale soprattutto ferroviaria per realizzare quell'intermodalità che è parte fondamentale della transizione ecologica".

Assarmatori, invece, come ribadito a più riprese dal suo presidente Stefano Messina, aveva già detto 'no', "[a un Ministero del Mare svuotato di deleghe](#). Al contrario sarebbe senz'altro utile, all'interno del ministero di riferimento, l'attribuzione di deleghe 'forti' in questo senso a un viceministro o a un sottosegretario. Questo comporterebbe avere un punto di riferimento certo per gli operatori, senza il rischio di disconnessioni fra i vari settori del trasporto e della logistica", aveva specificato prima della costituzione del nuovo Governo il numero uno dell'associazione dell'industria della navigazione.



Claudio Tarlazzi



Stefano Messina

> 25

anni. L'accessibilità dal mare è fondamentale, ce l'ha chiesto l'Europa. Con la diga partiremo a gennaio 2023 (*dunque in sensibile ritardo rispetto alla previsione iniziale, nda*) e la completeremo a novembre 2026, ovvero nel termine massimo prefisso dal recovery plan.

Ma non solo questo: i grandi player sono interessati a digitalizzazione e sicurezza delle operazioni, per cui gli investimenti immateriali sono essenziali, e noi nei

prossimi 2-3 anni dovremmo essere in grado di farlo. E infine un occhio doveroso alla sostenibilità, che non diventerà più un fattore premiante bensì una *conditio sine qua non* per potersi sedere al tavolo di discussione coi global carrier" conclude Signorini, cui fa da eco Bucci sul fronte digitale. "Abbiamo già installato 2 cavi sottomarini di grande portata di dati internet per gestire i flussi digitali delle merci, un terzo è in arrivo, e poi ci

saranno ancora – ed è notizia fresca - un quarto e quinto cavo, saremo la capitale portuale dei flussi digitali di merci del Mediterraneo come Marsiglia è stata nei primi anni '80" promette il sindaco di Genova, da qualche giorno diventato un testimonial d'eccezione della Ocean Race col suo ormai inseparabile cappellino, ad onor del vero indossato per motivi cautelativi per i postumi di un delicato intervento al cuoio capelluto.

EVENTI

27/10/2022

È molto agitato il Mare di Svizzera degli armatori e terminalisti genovesi

A Lugano scoccano scintille tra PSA e IMT sul take over di Rimorchiatori Mediterranei da parte di MSC. Schenone annuncia nuovo treno blocco per Stoccarda, Romeo vuol comprare un terminal rinfuse a Rotterdam, mentre Messina predica cautela nel mercato dei container e Pessina attende i movimenti di Spinelli dopo l'ingresso di Hapag Lloyd nell'azionariato

Dal nostro inviato
Angelo Scorza

Lugano (Svizzera) – L'atmosfera rarefatta del placido Lago Ceresio non è sufficiente a placare l'animosità degli operatori genovesi.

Saliti in Canton Ticino per parlare di collegamenti transfrontalieri e reti di trasporto, due dei maggiori terminal operator del 'porto d'Italia' cascano, forse un po' ingenuamente, nel tranello abilmente teso dal moderatore Simone Gallotti, che sguazza nella polemica innescata portando il discorso sulla stretta at-

tualità: l'inatteso take over integrale di Rimorchiatori Mediterranei da parte di MSC quale potenziale attentato alla libertà di prestazione dei servizi tecnico-nautici in termini equi per tutta l'utenza.

Crede almeno in parte a questa ipotesi Giulio Schenone, top manager di PSA Italia, che richiama le autorità ad attenzionare la vicenda. "Senza arrivare all'iperbole non verosimile di MSC che arrivi a rifiutare di prestare il servizio ad armatori terzi, sarebbe il caso che il nuovo proprietario di Rimorchiatori Mediterranei garantisca la piena imparzialità nella fornitura di un servizio tecnico-nautico che, pur essendo prestato > 27



Gallotti, Schenone, Romeo, Ghilotto, Pessina e Messina



Schenone, Romeo, Ghilotto, Pessina e Messina

> 26

da un'impresa privata, ha natura di servizio pubblico: dunque spetta a MSC fornire appropriate garanzie all'Autorità Marittima che nulla è cambiato”.

Apriti cielo! All'altro estremo del palco, diviso da Schenone dalla presenza di Vincenzo Romeo, Gerardo Ghilotto e Paolo Pessina – che restano un po' attoniti di fronte alla scaramuccia incipiente - il terminalista ed armatore Ignazio Messina prende al balzo la patata bollente e la rovescia su chi l'ha scagliata per primo: “Forse è il caso di mirare giusto quando si parla di rischio di monopolio a Genova in qualche servizio portuale. Vogliamo parlare di terminalisti container, ad esempio?”

Senza che venga fatto il nome esplicito di PSA Italia, è talmente palese l'accusa che Schenone si trincerava dietro ad una battuta peraltro ben riuscita – “parliamo forse della Compagnia Unica?” – per poi incupirsi e scegliere, con un certo aplomb, di non replicare ad un Messina, che invece si scatena su questa falsariga.



Stefano Messina

“Anche gli attuali Rimorchiatori Riuniti delle famiglie Gavarone e Dellepiane sono armatori, sebbene in altri settori, ma forse tale situazione non dava fastidio perché non hanno navi portacontainer? Non vedo la differenza francamente” ipotizza l'imprenditore, ergendosi a paladino a spada tratta del suo azionista di minoranza MSC (seppure assai significativa, 49%). “E poi di che monopolio parliamo? Il servizio di rimorchio non ha concorrenti nel porto stesso, è vero, ma le prestazioni sono ben regolamentate, a tariffa unica e regole definite, intransigibili. Mi pare che qualcuno voglia far passare per tollerabili certi monopoli, e non certi altri” spiega ancora Messina che cita casi concreti di integrazione verticale tra armatori e determinati servizi portuali. “Ormai tutti i big players controllano, oltre che ai terminal operator, proprie flotte di rimorchio in determinati hub strategici. Contship, quando era ancora armatore, aveva propri rimorchiatori a Gioia Tauro dove era anche terminalista; due attività cedute proprio a MSC, che nel porto calabrese realizza la massima integrazione verticale. Ed anche Maersk, tramite la controllata Svitzer, ha una flotta mondiale di ben 350 tugs”.

Fine delle stoccate tra concorrenti – la IMT di Messina da tempo si è vocata a movimentare anche merce varia e project cargo proprio perché schiacciata dal peso specifico dell'operatore leader genovese nei container - e si ritorna a parlare di mercati, senza peraltro che si possano far scoppiare i mortaretti per la gioia in prospettiva futura.

“È da prestare attenzione ai prossimi 24 mesi, ci sarà una stabilizzazione dei livelli dei noli nel container, anche perché il 25% della flotta attuale è costituita da tonnellaggio in order-book, dunque il rischio di un eccesso di capacità è concreto; da luglio a ottobre abbiamo già assistito ad un forte rallentamento dei volumi, è diminuito l'export dal Far East” mette le mani avanti Stefano Messina parlando come Presidente di Assarmatori.

Una previsione cauta, condivisa anche da colleghi che si aspettano un 2023 negativo, anche a causa del calo potere d'acquisto dei consumatori, oppressi dal rincaro della bolletta energetica.

Dribblando con eleganza la domanda impertinente del solito moderatore sul “favorevole o contrario al nuovo Mini- > 28

> 27

stero per le Politiche del Mare' - "sono per l'autoprotezione" afferma, al più dichiarandosi "per la centralizzazione delle competenze in un unico dicastero" - il leader associativo ricorda che "oggi la nave non è più single asset a se stante ma, pur essendo un capex importante, deve essere collegata a un sistema logistico integrato. Siamo sostenitori di un ambiente che guarda alla crescita. Nel nostro settore 'piccolo è bello' non esiste, anche se esistono le nicchie i cui operatori sono bravi, ma sono anche delle eccezioni. Dunque vediamo un futuro in Italia per chi saprà fare l'impresa logistica a tutto tondo, essendo in grado di allearci per essere competitivi".

Il cugino Ignazio osserva che lo spostamento dei traffici dal Nord al Sud Europa non avverrà in pieno finché non saremo ancora più credibili, malgrado certi miglioramenti indubbiamente registrati. "Ma la dogana in Italia è ancora troppo rigorosa nell'applicare il Codice Doganale Unico Europeo, non dico che si debba chiudere un occhio sulle regole, ma da noi sono ancora troppo zelanti i controlli rispetto alla Germania, dove dopo un certo numero di ore il container viene istradato comunque. Noi ci abbiamo messo 10 anni a riportare un cliente che non si fidava più, offrendo anche noli gratis. Ma l'anno prossimo vogliamo portare un treno di merci varie in Svizzera, tipologia di merci che era scomparsa dai rada di Genova, andando tutta a Ravenna".

A proposito di treni blocco, la novità viene proprio da Schenone, che in queste ore è ad Anversa presso la capogruppo continentale per definire i dettagli di quanto preannunciato a Lugano.

"A gennaio partiamo con un collegamento bisettimanale con Stoccarda da Genova che intendiamo affidare a Hupac come MTO, si vedrà poi con quale trazionista fra Captrain e Mercitalia, coi quali già lavoriamo" spiega l'imprenditore marittimo e portuale. "Tempo fa abbiamo aperto un ufficio a Basilea per seguire il treno blocco che ci sta dando grandi soddisfazioni, con un riempimento salito molto in percentuale negli ultimi 18 mesi. Oggi su questo treno, aperto ad altri terminalisti, registriamo un 80% di capacità, con un flusso maggiore in export". Sul fronte degli investimenti, nel richiamare l'attenzione sulla necessità di "evitare di incrementare una overcapacity già latente in Nord Tirreno, dove occorre modulare l'espansione" Schenone ricorda gli investimenti in pista: "stiamo elettrificando tutti i mezzi di piazzale, per una spesa di qualche centinaio di milioni".

Tornando alla questione madre alla base del 'duello dialettico' che ha caratterizzato la sessione, Paolo Pessina parlando nella sua duplice veste di Presidente di Assagenti e di rappresentante in Italia di Hapag Lloyd, non vede alcun problema concreto. "Ben venga la concorrenza, se MSC investe qua è perché si rende conto che Genova sta diventando competitiva. Per quanto riguarda Hapag Lloyd, spetterà a Spinelli, in quanto al momento azionista di maggioranza, decidere sull'espansione del terminal. Di certo nella scelta tedesca di venire sotto la Lanterna ha inciso tutta l'offerta infrastrutturale in pista, di fatto ci abbiamo studiato un anno. Non a caso Hapag Lloyd è il primo cliente del porto di Genova per volumi ed il secondo in Italia proprio dopo MSC. Il nostro gruppo ha fatto investimenti nella catena a valle di recente anche in Sud America. Ma comunque - chiarisce ancora Pessina - non vogliamo attuare una strategia di integrazione verticale troppo spinta gli spedizionieri sono nostri clienti e tali rimangono anche in futuro. Di certo per noi è fondamentale il treno, e Genova deve raddoppiare l'attuale quota ferroviaria".

Anche chi porta rinfuse solide si è dovuto, occasionalmente, quando il mercato era impazzito e scarseggiava il tonnellaggio, portare container a bordo.



Vincenzo Romeo

"Ci è capitato, ma noi restiamo solidamente ancorati al nostro mercato storico del dry cargo, che dopo 10 anni di sofferenza stava andando bene - gli anni 2021 e 2022 sono stati i migliori degli ultimi 30 anni - prima che Putin volesse rovinarci la festa; ma comunque grazie al revival del carbone per produrre energie abbiamo trovato carico diverso. Quest'anno saranno 16 milioni di tonnellate provenienti da Sudafrica, Indonesia, Colombia, Australia e Stati Uniti contro i 5 milioni nel 2019" spiega Vincenzo Romeo.

Poi la news di giornata. "Stiamo investendo in un terminal a Rotterdam, dove siamo inquilini ma che intendiamo acquistare; oggi terminal rinfuse in Italia non esistono quasi più, i nostri clienti vanno in Nord Europa, così da 3 anni abbiamo comprato 6 barge e offriamo un servizio door to door per fare arrivare le merci in Austria e Germania. Dobbiamo curare tutta la catena perché in un momento di mercato negativo occorre integrare le funzioni a valle per tutelarsi dai mercati in discesa e dalle tariffe in ribasso, se invece hai controllo di tutta la filiera riesci ad avere una certa protezione" sottolinea l'armatore di Nova Marine Carriers, la cui filiale bulgara sul Danubio è leader nel trasporto fluviale, avendo investito anche in magazzini. "Non avremmo nulla a investire anche in terminal ligure, ma tutto deve essere fatto dietro ad una necessità reale dei clienti. Ad esempio oggi da Brescia, maggior centro siderurgico italiano, portiamo tonnellate di rottami a Porto Marghera; perché non poterle portare a Genova che è equidistante?"

Il discorso delle rinfuse è molto vicino a Gerardo Ghiliotto, imprenditore multitask di Savona che da diversi mesi sta provando a riattivare gli antichi vagonetti che approdano a San Giuseppe di Cairo, ma attende un 'segnale' di vita dai due commissari designati; quello alla ricostruzione dei piloni crollati nell'ultima alluvione e quello per la gestione dell'antica funivia, che incidentalmente è proprio Paolo Emilio Signorini. "Ed anche se pure le vetrerie adesso sono in sofferenza e ravvisiamo i primi segnali di cedimento, i progetti sulle rinfuse a Savona esistono eccome, e con la nostra cordata stiamo cercando una soluzione intermodale per portare rinfuse fuori dal porto anche con un treno blocco che dal porto arrivi oltre l'Appennino" afferma Ghiliotto che certo non è uno da scoraggiarsi o mollare la presa, come dimostrato con la recente fortunata iniziativa del nuovo centro logistico per il caffè nel retroporto di Vado Ligure.

Assarmatori, MSC e Marina Militare hanno simulato un'esercitazione di contrasto alla pirateria

L'attività si è svolta nel Golfo di Guinea e ha avuto come 'protagoniste' la nave portacontainer MSC Marta e la fregata Marceglia

“La nave portacontainer MSC Marta e la fregata Marceglia della Marina Militare sono state protagoniste lo scorso 22 ottobre di una esercitazione anti pirateria nel Golfo di Guinea; si è trattato della simulazione di un attacco e delle conseguenti azioni di reazione della nave militare italiana.

L'esercitazione rientra nel contesto delle attività condotte periodicamente dalla Marina Militare in supporto alle compagnie di armatori e finalizzate alla sicurezza marittima, ancor più rilevante per coloro che operano in contesti particolarmente a rischio. Nel Golfo di Guinea il fenomeno della pirateria è presente da tempo, tuttavia nell'ultimo periodo il livello di sicurezza, anche grazie a queste operazioni, si è notevolmente innalzato”, fa sapere Assarmatori tramite una nota stampa.

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. L'azione ha permesso di sventare l'attacco, consentendo la ripresa delle normali operazioni commerciali.

L'attività si è svolta in collaborazione fra la Marina Militare, la MSC e Assarmatori. “Si tratta di esercitazioni che si svolgono ormai regolarmente e che rivestono una grande importanza per la tutela degli equipaggi delle navi italiane e del carico su rotte a rischio, oltre a confermare l'elevato livello di coordinamento raggiunto fra CINCNAV (Comando in Capo della Squadra Navale con sede a Roma), Assarmatori e le compagnie di navigazione che operano nell'area. Determinante in questi casi l'addestramento degli equipaggi e il ruolo svolto dalla Marina Militare italiana, prezioso e insostituibile a protezione anzitutto delle vite umane. Il Golfo di Guinea è una delle aree ritenute più 'calde' sotto questo punto di vista, ma anche grazie a questo tipo di attività e alla costante presenza e sorveglianza di queste acque il numero di attacchi negli ultimi mesi è sensibilmente calato”, si legge ancora nella nota dell'associazione.

“Questo non deve far abbassare la guardia. 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”, conclude Assarmatori.

