

> 18

la MSC Kymeia II ha rilevato 21 carenze in totale, tra cui un sistema di sterzo difettoso della scialuppa di salvataggio a caduta libera; sistemi di sicurezza antincendio non perfettamente funzionanti; materiali infiammabili immagazzinati pericolosamente e più catene di sicurezza per ringhiera rovinata o mancanti, utilizzate per impedire agli scaricatori di cadere da altezze ragguardevoli quando si deve svuotare la nave.

Un'altra nave MSC ispezionata due settimane fa è stata trovata con un tubo dell'aria del serbatoio di olio combustibile corrosivo, e le prove suggeriscono che la nave ha tentato di nascondere la gravità del difetto alle autorità coprendo il tubo arrugginito con tela e dipingendolo.

Il direttore esecutivo delle operazioni di AMSA, Michael Drake, ha affermato che l'ispezione posta in atto ha dimostrato che MSC non ha rispettato gli obblighi di mantenere correttamente le sue navi.

"AMSA ha tolleranza zero per le navi al di sotto degli standard che operano nelle ac-



que australiane e non esiteremo a vietare il passaggio alle navi che non soddisfano gli standard di sicurezza di base. Gli australiani si aspettano che le navi che operano nelle nostre acque soddisfino o superino gli standard internazionali minimi per la sicurezza e la protezione ambientale. Le navi dovrebbero essere a cono-

scenza del fatto che questo tipo di ripetute scarse prestazioni non sia accettabile e che l'Australia agirà di conseguenza", ha affermato Drake. MSC Kymeia II è una nave container di 1.732 TEU costruita nel 2006, i dati AIS mostrano che ha lasciato Brisbane nei giorni scorsi.

F.N.

PORTI

28/02/2023

Sul principale palcoscenico cittadino l'Ancona che conta plaude il trionfo professionale di Alberto Rossi 'a volo d'aquila'

L'imprenditore marittimo e portuale raduna istituzioni e cluster locali per festeggiare 120 anni dell'agenzia marittima e casa di spedizioni Frittelli, rilevata 20 anni fa e poi sviluppata a gruppo armatoriale-terminalista-logistico FMG che presenta l'ambizioso progetto Eagle

dal nostro inviato

Angelo Scorza

Ancona – È stato molto più del proverbiale quarto d'ora di celebrità quello vissuto da Alberto Rossi nella grande serata



organizzata (con meticolosa preparazione) nello scenografico Teatro delle Muse, ombelico culturale e sociale del capoluogo marchigiano, per festeggiare i primi 120 anni di attività del gruppo FMG Frittelli Maritime Group; evento grandioso in occasione del quale l'acronimo aziendale è stato coniato in una versione 'sostenibile': il Futuro del Mare è Green!

Di fatto, vista la partecipazione di oltre 800 ospiti selezionati (e qualcuno è stato purtroppo respinto per carenza di posti a sedere, tanto da doversi accontentare della diretta streaming) per l'imprenditore marittimo e portuale dorico, capace di radunare sul principale palcoscenico cittadino praticamente tutta l'Ancona che conta (dalle istituzioni al cluster di settore locale) per festeggiare i 120 anni dell'agenzia marittima e casa di spedizioni Frittelli, da lui rilevata un quarto di secolo fa e portata a crescere come gruppo armatoriale, terminalista e logistico sotto i nuovi connotati di FMG (– con in più la chicca della presentazione del nuovo stuzzicante progetto Eagle – si è trattato di una sorta di apoteosi professionale personale, quasi un trionfo da generale dell'Antica Roma reduce da campagne militari vittoriose.

Anche se lo stesso Rossi, facendo professione di mode- > 20

> 19

stia, ha 'tentato' di dribblare l'eco della sua performance, peraltro legittimamente condivisa col suo ottimo staff, parlando di evento costruito per la città e per il porto.

Oltre alle istituzioni locali erano presenti molti operatori nazionali, alcuni venuti anche da lontano: l'ex Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi - omaggiato dall'attuale viceministro Edoardo Rixi quale uno dei pochi a 'capiarne qualcosa' quando reggeva il dicastero - il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri (che giocava in casa essendo anconetano), il direttore di Assarmatori Alberto Rossi (solo omonimo della 'star' della serata), il direttore di Assiterminal Alessandro Ferrarini, il broker di S&P genovese Tommaso Scolaro, l'imprenditrice Marta Cosulich da Trieste (sua nuova residenza lavorativa), l'analista Sandro Panaro di SRM, l'ex segretario dell'Autorità Portuale marchi-



Rossi

giana il livornese Matteo Paroli, il broker assicurativo genovese Riccardo Costa, la famiglia (padre e figlia) di agenti marittimi anconetani Archibugi, tra quelli avvistati dal radar di *Ship2Shore*, unica testata a rilevanza nazionale invitata nella circostanza.

Un video emozionale scorrevole e gradevole nel montaggio, nonostante la lunghezza di quasi un quarto d'ora, con immagini di repertorio ed interviste agli attori noti e meno noti dei tempi pregresse e di quelli moderni, ha fatto da ideale aperitivo ad introdurre l'epopea del gruppo marchigiano.

Sul palco ha 'aperto le danze' (per fortuna solo in senso figurato) la Sindaca di

lunga reggenza (10 anni) Valeria Mancinelli, invero un po' dimessa non solo nell'aspetto; se è vero che il primo cittadino è il biglietto da visita di una città, si capisce perché le bellezze culturali e naturali del territorio dorico non paiono, agli occhi del turista occasionale, opportunamente valorizzate causa scarsissima manutenzione...

Il momento topico è stata certamente la

pravvalutati, a nostro modesto parere); ma di sicuro capace di catturare l'audience e la ribalta mediatica anche da parte dei non addetti ai lavori.

Un Alberto Rossi molto concentrato ma per nulla emozionato - come confermatoci dalla stessa moglie Marina un attimo prima che il consorte salisse sul proscenio - ha tenuto alta l'attenzione degli spalti gremiti di pubblico fino all'ultimo



densa intervista 'concessa' dal Cavaliere del Lavoro Rossi - un vero self made man, entrato nel porto nel 1987 e protagonista di una scalata imprenditoriale irresistibile, da partner a titolare unico - al personaggio tele-cinematografico ingaggiato per l'occasione, al secolo Veronica Gentili, giornalista, opinionista, conduttrice e attrice, forse più iconografica nel bucare lo schermo che non quando calca il palcoscenico (e verosimilmente con 'tassametri' da starlette decisamente so-

ordine di posto, anche in galleria, quasi come la gradinata di uno stadio.

"La nostra è una storia di impresa che affonda le radici nella ditta costituita nel 1903 da Alfredo Frittelli iniziando coi carri trainati da buoi e cavalli, poi corrispondente della famosa casa di spedizioni Gondrand di Ravenna con delega dalle Ferrovie dello Stato per distribuire la merce sul nostro territorio e realizzando la linea camionale Tirreno-Adriatico; ed attraverso una serie di passaggi > 21

> 20

imprenditoriali storici, arriva un secolo dopo prima alla fusione con la nostra Maritime Agency che fece tanto 'scalpore' (in positivo, per i valori in ballo) la stampa locale (che infatti titolava: "Nasce un colosso da 60 miliardi di lire!"); fino alla svolta di diventare noi stessi armatori, venendo meno, col tramonto della compagnia di Stato Adriatica di Navigazione, il nostro ruolo di agenti marittimi a loro favore" spiega in sintesi questa cavalcata lungo un secolo e due decenni l'imprenditore *multi-faceted*, capace di realizzare un piccolo grande impero territoriale da 100 milioni di euro di fatturato e 600 la-

Service. Poi nel 2002 il grande passo della fusione che dà vita alla FMG. Infine la stoccata vincente poco dopo quando Enzo Marconi, l'ultimo partner di Frittelli, getta la spugna imprenditoriale (prima di lasciare quattro anni dopo). A Rossi restano soprattutto le linee esercite dalla gloriosa flotta veneziana dell'Adriatica a collegare Ancona con Albania, Croazia e Montenegro. Poi il fulmine a ciel sereno: per motivi di opportunità politica, Roma decide di chiudere i collegamenti di quella che era, nell'economia del gruppo marchigiano, la business unit trainante con 30 dipendenti. E furono

ti nel porto cittadino, che malgrado sia controllato al 100%, viene trattato quasi come impresa terza.

L'ultima – in attesa che 'esploda' con fragore quella presentata giusto dal palco del Teatro delle Muse – è quella, di cui pochi si sono resi conto causa l'oblio del coronavirus, del grande deposito polifunzionale tirato su in porto tra 2020 e 2022, in piena pandemia, sotto il brand FMG Logistics, a ridosso della più importante banchina dello scalo dorico, la 26. Un progetto, questo, inedito per Ancona, che verrà ulteriormente suggellato da quello, incipiente, denominato Eagle, omaggiando la libertà d'azione dell'omonimo rapace quando dispiega le sue ali. "Con questo evento che ha coinvolto non solo il mondo portuale ma anche quelli accademico, istituzionale, industriale e la cittadinanza anconetana, abbiamo voluto rappresentare l'identità di un'impresa che ha tanto da raccontare su quello che ha fatto in passato ma che intende fare ancora tanto in futuro, anche di più" afferma Rossi che detta i tempi della presentazione, oltre il suo ruolo.

"Abbiamo una grande storia ma soprattutto molti progetti sfidanti in futuro, perché questo è l'unico modo in cui sappiamo fare impresa: guardare sempre avanti, generando il cambiamento, invece di subirlo. Tutti 120 anni sono stati percorsi sul *fil rouge* del nostro DNA; vi sono aspetti del 1903 che colgo ancora oggi. Sono motivato e orgoglioso di stare al timone di questa storia che ci ha visto passare attraverso due guerre. Arrivato nel porto di Ancona nel 1987, ho mantenuto la stessa strategia dei miei predecessori; guardare l'onda e surfare.

A titolo di esempio, appena entrato in azienda decisi di vendere una delle aziende che produceva più fatturato (10 milioni di euro), manovra strumentale per andare a cercare nuovi mercati e nuove iniziative, poiché non ci è mai interessato andare a redistribuire le quote di mercati già in essere.

Anni fa, quando Adriatica di Navigazione era in procinto di chiudere i battenti e i collaboratori della società rischiavano di perdere il lavoro, abbiamo deciso di trasformarci da agenti marittimi ad armatori e messo le fondamenta per costruire una grande azienda, Adria Ferries, che ha appena inaugurato una modernissima sede in un sito pubblico sede abbandonato da 15 anni" commenta il Presidente, abilissimo anche ad essere in equilibrio statico tra quelli che di lì a poco diventeranno i due poli forti del settore marittimo-portuale, creando il terminal operator ACT, che presto diventa fornitore di riferimento di quello che allora era > 22



Gentili e Rossi

voratori dipendenti.

Tra i momenti salienti di tale 'saga' vincente, gli anni '60 quando il Commendatore Vincenzo Frittelli costruisce i primi magazzini in porto ed espande attività, acquisendo clienti pesanti quali Bauli, Barilla, Martini & Rossi, Gancia, Stock. Negli anni '80 l'azienda apre al trasporto di cemento, zucchero e cellulosa e nel 1988 gli imprenditori Enzo Marconi e Andrea Girombelli la comprano da Alfredo Frittelli (nipote dell'omonimo fondatore).

Il successivo cambio di manico – quello decisivo, che segnerà la fortuna dell'impresa – avviene con l'arrivo nel porto dorico di Rossi, reduce da essersi fatto le ossa quale agente marittimo nella dura palestra partenopea: l'allora ancora Carneade testa la prima collaborazione con Frittelli nel 1996 sotto la bandiera Global

proprio questi ultimi a dare la spinta decisiva al capo: chiesto loro, in maniera retorica perché tutti ne erano consapevoli, se fossero a conoscenza del rischio di licenziamento incombente, risposero all'unisono con la soluzione che l'imprenditore aveva già vagheggiato in cuor suo: "Lei qualcosa farà per noi", così fornendo l'assist finale a Rossi.

E quando la compagnia di navigazione fece il passo indietro, insieme al Gruppo Finmare in procinto di sciogliersi, il colpo di genio di diventare armatore in nome proprio, cominciando proprio dalle navi della compagnia della 'Serenissima', dapprima prese a noleggio e poi in proprietà. Seguiranno tante altre navi e molte idee soprattutto.

Fra queste la prima è ACT Adriatic Container Terminal, primo operatore marchigiano per volumi di box movimentati

> 21

terzo armatore di linea al mondo, MSC, attraverso la quale è nata una forte relazione di stima che è sfociata in amicizia. E nel 2006 diventa secondo azionista in Minoan Lines, la compagnia di traghetti ellenica, da cui venne comprata una nave (poi girata ad Adria Ferries) e l'agenzia marittima con la rappresentanza ad Ancona, e che negli anni successivi poi passa a Grimaldi, rinsaldando una conoscenza di lunga data e instaurando un rapporto solido di altrettanta stima e amicizia.”

In effetti uno dei segreti è anche quello di non essersi mai schierato nettamente con alcun esercito: Rossi fa partnership con entrambi i due grandi poli marittimo-portuali nazionali, con Grimaldi in ambito traghetti e con Aponte in quello container. La sua stessa compagnia di navigazione, Adria Ferries, non è associata né in Confitarma né in Assarmatori. Tra l'altro l'armatore è anche impegnato nei carichi liquidi essendo socio della vicina raffineria API di Falconara nella bettolina Falcona che somministra bunker alle navi in approdo nello scalo dorico. La difficoltà di sintetizzare la storia di un'azienda centenaria viene in parte aggirata affidando la parola a collaboratori



tadino Rodolfo Giampieri – poi assurto alla gloria della guida dell'associazione nazionale delle AdSP, alla mancata (ed ingiusta) riconferma nel ruolo che aveva saggiamente condotto – prima di quello da poco insediato sullo scranno, il messinese Vincenzo Garofalo col quale si sta studiando e collaborando al progetto di ridurre del 30% le emissioni di gas serra già nel 2025 grazie alla sua ultima trovata.

“Abbiamo cronoprogramma ed un elen-

ceologiche e capace di attrarne di nuove. “Il nostro sarà un hub concepito nell'ottica di razionalizzare il flusso veicolare in ingresso e in uscita dal porto e per mettere a disposizione del fabbisogno dello scalo energia pulita utilizzabile anche dai traghetti che attraccano regolarmente ad Ancona. Il progetto, che si sviluppa su 50.000 mq, darà vita ad una moderna concezione dell'ambiente di lavoro: FMG Village ospiterà uffici ma anche ristorante, palestra, spazio espositivo dedicato alle mostre, aperto ai collaboratori ed esteso a tutta la cittadinanza” illustra ancora il Presidente anconetano dimostrando di avere una precisa ‘vision’, una capacità di guardare lontano senza mai fermarsi, quale tratto distintivo di un'azienda sempre ‘futuribile’. “Si tratta di trovare il giusto amalgama di filosofia imprenditoriale sulla base di alcuni pilastri: il recupero di una vasta area abbandonata dalla multinazionale americana e inattiva da 12 anni concludendo dopo un anno una trattativa avviata nel 2021. Qui saranno realizzati 20mila mq di magazzini per attrarre merci che oggi non arrivano ad Ancona.

Ma poi ci siamo posti il problema di affrontare la eco-sostenibilità del progetto, ed allora lo abbiamo dotato di un impianto fotovoltaico da 2 MW/ora così da poter immettere in rete una vasta potenza residua. Qui è il succo della collaborazione col pubblico, grazie all'intesa col Presidente dell'AdSP Garofalo: noi produrremo un terzo di questo fattore verde. Ed infine si auspica la migrazione dei traghetti dal porto storico, dove scarseggiano gli ormeggi, alle banchine di fronte al magazzino risparmiando su quanto essi creano di esternalità negativa, riducendo il traffico di veicoli” conclude Rossi.

Sono seguite due tavole rotonde, di cui la prima più istituzionale, sul tema ‘Green Economy e logistica integrata come strumenti di crescita e sostenibilità portuale’, condotta da Nicola Saldutti, Cor- > 23



interni ed esterni, ai membri della comunità del porto e della città, per ripercorrerne le tappe e individuarne i valori fondanti attraverso l'aneddotica degli episodi.

“Abbiamo creduto per primi nel porto di Vasto, costituendovi una filiale. Ed abbiamo pensato di stare in azienda, perché era molto meglio del posto in banca, più appagante, la vera garanzia per averla il mutuo nei confronti di chi ci prestava denaro” rammenta un dipendente.

Nel filmato fra i diversi intervistati, oltre a comuni addetti ai lavori, alcuni personaggi salienti della storia recente del porto di Ancona: da Alessandro Pavlidi, storico primo presidente dell'allora neonata Autorità Portuale nel 1995, all'ultimo che abbia lasciato il segno, il concit-

co di progetti molto precisi nell'ambito dell'Eagle che sarà l'intervento più importante nel nostro porto negli ultimi 50 anni, realizzando una nuova darsena alle banchine 19, 20, 21” spiega Rossi che alza il coperchio su un piano sinora tenuto riservatissimo, lasciando correre in porto e città sussurri e indiscrezioni, da tempo sapendo che FMG avesse in cantiere un grande progetto di cui tuttavia non si conoscevano i dettagli.

E così la ciliegina sulla torta dell'evento è stata la presentazione – con video rendering di impatto – sui lavori di recupero già avviati nella zona ex Bunge per la riqualificazione dell'area a cui seguirà la costruzione di una modernissima struttura logistica, specializzata nella movimentazione di numerose tipologie mer-



Bocchini, Garofalo Acquaroli, Rixi e Gentili

> 22

riere della Sera, che ha moderato: Massimo Deandreis, Direttore Generale SRM, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo; Silvia Paparella, Membro Accademia Pontificia, AD RemTech Expo Hub Tecnologico Ambientale, Ferrara; Gian Luca Gregori, Rettore Università Politecnica delle Marche; Rossana Cintoli, Direttrice Generale ARPA Marche; Giorgio De Rita, Segretario Generale CENSIS.

La seconda decisamente più appassionante, visto anche il calibro di quasi tutti i partecipanti a questa, con focus sul 'Porto di Ancona nel contesto infrastrutturale della Regione Marche', ha visto intervenire Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale; Pierluigi Bocchini, Presidente Confindustria Ancona;



ACT container terminal



Francesco Acquaroli, Presidente Regione Marche; dulcis in fundo, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

“Il recupero delle strutture industriali, la valorizzazione del patrimonio storico e la capacità di trasformare ciò che esiste ed inquina in una dimensione del fare impresa che dà nuova vita alla città, sostenendola dal punto di vista energetico, ma anche sociale e culturale sono i tratti distintivi di un agire imprenditoriale che spero non riguardi solo Ancona - che può essere fiera di questo progetto - ma anche le importanti realtà portuali del nostro paese, che possono sicuramente seguire l'esempio del capoluogo dorico” ha chiosato il politico leghista genovese, ufficialmente numero due del MIT ma sorta di autentico 'ministro ombra' del Dicastero di Piazzale di Porta Pia.

Hydrogen Expo ottiene il patrocinio delle associazioni dei trasporti e della logistica

La fiera organizzata da Mediapoint & Exhibitions sarà supportata, tra gli altri, da ANITA, Confetra e Assarmatori

Alcune tra le principali associazioni dei trasporti e della logistica hanno conferito il loro patrocinio a Hydrogen Expo, la manifestazione organizzata da Mediapoint & Exhibitions in programma dal 17 al 19 maggio 2023 negli spazi del Piacenza Expo, durante la quale verranno affrontati diversi temi di attualità relativi allo sviluppo di una value chain nazionale dell'idrogeno.

Sono già oltre 30 gli enti che hanno garantito il loro supporto, a partire da Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome; Regione Emilia Romagna; ENEA; Comune di Piacenza, fino ad alcune primarie organizzazioni delle filiere interessate: la Federazione di settore delle Associazioni della Filiera del Cemento e del Calcestruzzo (Federbeton), l'Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici (ANITA), della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), dell'Associazione degli Armatori (Assarmatori).

Della necessità di dover "fare sistema" al più presto è assolutamente convinto Roberto Callieri, presidente di Federbeton, secondo cui "l'utilizzo dell'idrogeno verde è una delle possibili leve considerate dalla filiera del cemento e del calcestruzzo per la decarbonizzazione. Fa parte di una strategia più ampia, che comprende anche tecnologie più focalizzate sul settore, come la cattura e riutilizzo o stoccaggio della CO₂". Aggiunge poi Callieri: "La filiera ha fissato obiettivi, azioni e scadenze per portare l'industria alla carbon neutrality nel 2050, a fronte di investimenti importanti (4,2 miliardi di euro, oltre a extra-costi operativi pari a circa 1,4 miliardi annui). Al di là dell'impegno delle aziende, quella della decarbonizzazione è una sfida che si vincerà solo con un'azione di sistema. Le imprese dovranno essere tutelate e supportate lungo un percorso che le pone in posizione di svantaggio rispetto ai Paesi extra-EU che non condividono gli stessi obiettivi e le stesse normative ambientali".

Punta invece sulla necessità di creare "una filiera verde" per la produzione di idrogeno Thomas Baumgartner, Presidente di ANITA: "L'idrogeno è una tecnologia che potrebbe giocare nel lungo termine un ruolo fondamentale nel complesso e ambizioso progetto di decarbonizzazione del trasporto stradale, con particolare riferimento a quello di lungo raggio. La filiera dell'H₂ verde prodotto da

fonti rinnovabili è però tutta da sviluppare ed è importante che questa, per essere davvero sostenibile, derivi da fonti rinnovabili e non utilizzi come materia prima combustibili fossili. Anche la produzione di veicoli alimentati da questa tecnologia è ancora da implementare e le infrastrutture di rifornimento sono da costruire. Oggi possiamo dire che l'idrogeno sia in una fase assolutamente sperimentale e per questo è importante considerarla una delle possibili tecnologie che potrebbero esserci in futuro, senza dimenticare l'importante contributo dei biocarburanti nella transizione energetica e ambientale verso un autotrasporto a zero emissioni".



Per Carlo De Ruvo, Presidente di Confetra, puntare sull'idrogeno, significa salvaguardare il futuro dell'intera filiera della produzione dei mezzi di trasporto. Da qui il suo richiamo alla politica: "L'idrogeno rimane la più importante prospettiva di medio-lungo periodo per il mondo del trasporto e della logistica con un ruolo chiave per il raggiungimento della neutralità carbonica entro il 2050 e la riduzione dell'inquinamento atmosferico. Puntare all'H₂ è fondamentale, anche per salvaguardare una rilevante filiera industriale dei mezzi di trasporto come quella nazionale ed europea. Ma va pianificata un'intera filiera produttiva sulla materia prima, basata sulla produzione a zero emissioni e sulla distribuzione sul territorio. Si tratta di promuovere una vera e propria politica industriale dedicata, dalla ricerca, sviluppo e innovazione fino alla produzione, in parallelo con la produzione di mezzi di trasporto efficienti e sicuri. Questo sarebbe un tema su cui la politica dovrebbe concentrarsi in modo più chiaro, ad esempio riguardo la riprogrammazione delle risorse del PNRR e dei Fondi di Coesione e sul loro utilizzo per la decarbonizzazione. Nell'immediato vediamo invece

la necessità di adottare un mix di soluzioni transizionali a ridotto impatto clima alterante come bio gas, elettrico, ibrido, LNG etc...". Anche l'universo degli armatori di navi guarda con estrema attenzione a quanto sta accadendo nella filiera dell'idrogeno, come testimoniano le parole da Stefano Messina, Presidente di Assarmatori: "L'idrogeno nel suo ciclo di produzione 'green', ossia l'idrogeno verde, prodotto con energie primarie rinnovabili, ha un ruolo fondamentale nel processo di decarbonizzazione in corso. Stiamo assistendo sicuramente ad una nuova 'rivoluzione industriale' che cambierà radicalmente il modo di produrre e consumare energia e l'idrogeno sarà certamente uno dei protagonisti di questa rivoluzione, perché rappresenta uno tra i migliori modi di immagazzinare l'energia prodotta dalle fonti rinnovabili che, per la loro natura, sono intermittenti ed indipendenti dalla domanda. Dalle rinnovabili è facile produrre energia elettrica e da questa produrre idrogeno, che può essere poi usato come fonte energetica. Il settore navale è impegnato da tempo nella transizione energetica e guarda con interesse all'idrogeno, sia in forma diretta che immagazzinato sotto forma di ammoniaca. Permangono comunque problematiche di sicurezza che vanno attentamente valutate e risolte e la necessità di una complessa e capillare rete di produzione e distribuzione nei porti".

"Per un organizzatore di fiere specialistiche soprattutto alle loro prime edizioni (come nel caso di Hydrogen Expo), è fondamentale assicurare alle aziende espositrici un elevato afflusso di "buyers", e il fatto che tra le oltre 30 associazioni sponsor del nostro evento vi siano quelle rappresentative delle imprese più energivore, ritengo sia la miglior garanzia per i già numerosi espositori del nostro evento di potersi incontrare con un gran numero di clienti potenziali" ha spiegato Fabio Potestà, Direttore Mediapoint & Exhibitions. "In oltre 40 anni di attività non avevo mai verificato un così forte interesse per una nostra ancor giovane fiera, e sono convinto che nei prossimi due mesi, sia il numero degli espositori che degli operatori qualificati che si registreranno per venire a visitare la nostra manifestazione aumenteranno considerevolmente, e ciò anche perché attirati dal ricco programma di convegni che verrà ufficializzato entro fine marzo".