

ECONOMIA & MARITTIMO

Catani (Assarmatori): «La politica sostenga il cambiamento». Maltese (Confitarma): «Bisogna adeguare i piani regolatori»

Le navi sono attrezzate, i porti no: fare il pieno di gas è un miraggio

LA GIORNATA SUI MERCATI		
FTSE MIB	38.554,15	+0,59%
FTSE ITALIA	40.855,37	+0,58%
EURO/DOLLARO	1,0447	-0,35%
DOW JONES	44.473,10	-0,16%
NASDAQ	19.961,60	-0,33%

IL RISIKO DELLE PRESIDENZE



Matteo Gasparato

Valzer dei nomi nei porti La Spezia, spunta Gasparato

Simone Gallotti

Il gioco degli incastri fatica a trovare soluzione, ma qualche tassello sembra trovare posto nell'intricata vicenda delle nomine dei prossimi presidenti dei porti italiani. Il ministro dei Trasporti sta gestendo il dossier, ma la diversità dei contesti impone una prudenza che rischia di sembrare lentezza. In ogni caso, come premesso, qualcosa di muove. In Puglia, ad esempio, per il vertice dello scalo di Bari è in netto vantaggio l'avvocato **Francesco Mastro**, già membro del comitato di gestione dello scalo. Docente di diritto dei Trasporti e della Navigazione all'Università Mercatorum, Mastro conosce bene le banche del capoluogo pugliese. L'ex numero uno, **Ugo Patroni Griffi** che si era dimesso alcuni mesi fa, è invece uno dei nomi che circolano per la futura presidenza di Assoporti, come successore di **Rodolfo Giampieri**. A Taranto invece si fa sempre più insistente il nome di **Giovanni Gugliotti**, ex presidente della provincia. E saliamo sino in Liguria: la situazione alla Spezia è di uno stallo alla messicana. **Bruno Pisano**, figura storica dei locali spedizionieri, è stato scelto perché apprezzato dalla community portuale e su quel nome è stata trovata l'intesa, con l'ok anche di **Salvatore Avena**, l'altro potenziale candidato, espressione sempre della community. Ma il derby si intreccia con i desiderata di Fratelli d'Italia, il partito che dovrà scegliere il presidente della Spezia. Ed è per questo che sul tavolo ci sarebbe anche il nome del sindaco **Peracchini** che libererebbe così la casella dove potrebbe poi approdare la deputata di Fdi **Maria Grazia Frijia**. «Fantapolitic» dice una fonte di destra, ma la suggestione in effetti è stata considerata dagli strateghi. Ecco perché alla fine potrebbe arrivare **Matteo Gasparato**, veneto, al timone degli interporti italiani. Per lui l'alternativa potrebbe essere **Civitavecchia**. Per Ravenna invece sul tavolo c'è il nome di **Davide Gariglio**, ex deputato e uomo dei porti del Pd, ma il partito non è tutto allineato.

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Pochi giorni fa **Matteo Catani**, l'amministratore delegato di Gnv, ha saputo che i cantieri navali cinesi dove la compagnia ha in costruzione due traghetti a gas naturale liquefatto consegneranno le navi con 11 mesi di anticipo: saranno quindi in Italia il primo alla fine di quest'anno e il secondo a metà del prossimo. Viva l'efficienza, ma questo significa che fra una decina di mesi Gnv dovrà già gestire un traghetto certamente in grado di funzionare anche col carburante tradizionale, ma concettualmente e commercialmente pensato per lavorare col Gnl. Il problema, ha spiegato in questi giorni Catani, è che il Gnl nei porti italiani ancora non c'è. Da qui l'appello: «Chiediamo al governo e alle istituzioni il sostegno sulla modernizzazione delle infrastrutture portuali, l'adozione del cold ironing e lo sviluppo di un'adeguata rete di distribuzione a basso impatto ambientale, come il Gnl».



DARIO SORIA
DIRETTORE GENERALE ASSOCIATIERI

In Italia, l'offerta di Gnl per il trasporto è di circa 500 mila tonnellate: nel 2024, 150 mila sono state destinate ai camion, 3.000 alle navi

frustrare costiere, e credo sarebbe utile se le Autorità portuali impostassero i loro Piani regolatori individuando già quali saranno le aree destinate ai depositi costieri e terminali di rifornimento, atteso che nel nostro Paese la fase delle approvazioni è molto più lunga

La distribuzione del Gnl in Italia



di quella della costruzione. Se l'Italia, che vive di porto-export, decide che il trasporto marittimo è una sua industria primaria, allora dovrebbe avviare un piano di Transizione energetica 5.0 che incentivi l'utilizzo di carburanti alternativi e anche la realizzazione di navi per il rifornimento di gas, con la possibilità di realizzarle all'estero, come è già consentito in altri Paesi europei come l'Olanda e la Norvegia. Ma qual è lo stato attuale dell'infrastruttura per rifornire di gas le navi in Italia? C'è

Nel 2024 il 70% degli ordini per nuove navi è stato per unità a Gnl Nel mondo attivi 198 terminal in Italia ne funzionano due

INUMERI

MA perché si parla proprio del Gnl? Perché è il carburante su cui a livello globale ha scommesso la maggioranza degli armatori per ottemperare alle normative ambientali, che per il settore marittimo non sono solo quelle europee, ma anche quelle internazionali dettate dall'Ito, con l'obiettivo della piena decarbonizzazione al 2050. Il gas (insieme al metano, di cui però c'è una disponibilità nettamente inferiore) è indicato come il carburante della transizione energetica dai fuel tradizionali a quelli a zero emissioni di anidride carbonica (tra cui biogas e gas sintetico): la direttiva Fuel Eu pone una gabbia normativa per la quale gli armatori avranno convenienza nell'uso del Gnl fino al 2039, una quindicina d'anni per rendere fruibili le tecnologie più verdi. Alla fine di quest'anno, secondo il rapporto di Assosciptieri, le navi a Gnl nel mondo saranno 869, e solo in base agli ordini attuali saranno 1.271 nel 2030. Secondo l'ultimo rapporto Sea-Lng, nel 2024 il 70% delle navi ordinate dagli armatori è a doppia

alimentazione gas-carburante tradizionale, con grande prevalenza nel settore container e della navi per il trasporto auto. In tutto il mondo ci sono 198 terminal per il rifornimento di Gnl, più altri 78 in progetto. In 70 è già possibile rifornirsi di biometano. Le bettoline sono 60, il 22% rispetto al 2023. In Italia i depositi operativi per il rifornimento sono due: **Ravenna** e **Oristano Higas**, altri tre sono autorizzati (Oristano Edison, Marghera, Brindisi). A Vado Ligure le autorizzazioni sono in corso, mentre a Crotona è sotto Valutazione d'impatto ambientale. — A. QUA.

Beniamino Maltese, vicepresidente di Confitarma, ricorda che oggi la maggior parte degli ordini per grandi navi «è per unità a gas o metano. L'Italia è terza al mondo per in-