

www.messaggeromarittimo.it



MAGAZINE

EDIZIONE N. 5
OTTOBRE 2021

sped. abbonamento postale
D.L.353/2003 (convertito in
Legge 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1 C1/LI/000



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL



XXIV
EURO-MED
CONVENTION
From Land To Sea

DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu | Livorno, Piazza Cavour 6.
Direzione, Amministrazione e Pubblicità | telefono 0586 898083



redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it



+ aria pulita
- 2.500 camion
su strada al giorno*

*dato riferito al 2019

Due semplici rotaie? Consorzio ZAI ha visto un'occasione per contribuire al benessere di Verona. Il trasporto ferroviario riduce le emissioni di CO₂, i rischi di ingorghi stradali dovuti al trasporto su gomma, nonché costi e tempi di spedizione.

www.quadranteeuropa.it



PREMESSA



Oltre l'obiettivo principe del risanamento ambientale, la "Convention from land to sea", di cui nella prima decade di Ottobre si è celebrata la XXIV edizione, sembra aver voluto perseguire anche quello di svolgersi in sedi ogni volta più belle e significative. Il gruppo Grimaldi, infatti, che organizza fin dal 1997 il prestigioso consesso internazionale, dopo la passata edizione di Giardini Naxos, ha scelto l'affascinante colonia romana di Valencia, una delle perle più lucenti della Spagna marinara.

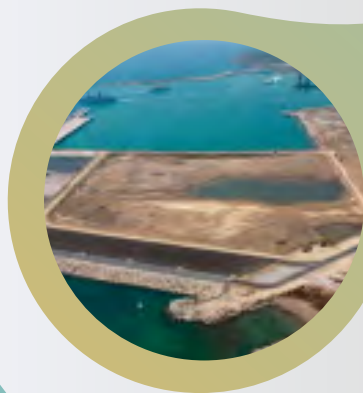
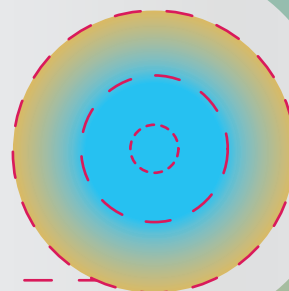
E' là che, fra l'8 e il 10 Ottobre sono stati sviluppati i temi più pressanti del momento, a cominciare da quello urgentissimo del risanamento ambientale, in cui il gruppo Grimaldi è indiscutibilmente all'avanguardia, a quelli della ricerca di nuove tipologie di propulsione navale e del trasporto marittimo di merci e passeggeri a corto raggio, con il suo vasto corollario di benefici economici, sociali ed ambientali. Alla manifestazione, hanno partecipato circa cinquecento esponenti di diverse organizzazioni mondiali, fra cui non sono mancati i rappresentanti a vario titolo di enti governativi insieme ad operatori del settore logistico, dell'universo dell'imprenditoria marittima e portuale e del

di Renato Roffi

COSTRUIRE UNA REALTA' UNICA E INTERCONNESSA



LIVORNO



PIOMBINO



LE ISOLE



Autorità di Sistema portuale
del Mare Tirreno Settentrionale

Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola

www.portialtotirreno.it



mondo finanziario ed economico internazionale, anche dell'area euromediterranea comprese.

La manifestazione valenciana si è incardinata sopra tutto sulla così (mal) detta decarbonizzazione riferita al settore del trasporto marittimo, intesa anche come fattore di crescita e di sviluppo per la comunità internazionale impegnata nel far sì che l'ambizioso obiettivo di navigare, entro il 2050, ad emissioni zero, non sia una irraggiungibile chimera.

Nel suo intervento di saluto, Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo omonimo, dopo avere ricordato come l'ospitante Spagna rappresenti nel Mediterraneo uno storico ed insostituibile polo di confluenza per connettere l'Africa occidentale con l'Atlantico e le Americhe, ha tracciato un'ampia e documentata analisi di situazione sullo stato attuale dell'arte e sui progetti futuri della politica verde perseguita da quello che si presenta come il primo gruppo armatoriale italiano, antesignano e tutt'ora all'avanguardia in ambito europeo nell'esercizio delle autostrade del mare che - ha sostenuto - "rappresentano uno dei successi più evidenti dell'Europa comunitaria".

In quest'ultimo biennio, fortemente caratterizzato dalla recrudescenza pandemica, la Grimaldi non è rimasta ad attendere passivamente gli eventi, ma si è impegnata in

contemporanea su diversi fronti e, particolarmente, sui due aspetti centrali della ricerca applicata al settore ambientale e dello sviluppo aziendale perseguito anche mediante la costruzione a ciclo quasi continuo di navi sempre più moderne e sempre più "pulite".

Su 72 unità della flotta Grimaldi, con una spesa di circa 600 milioni, sono stati installati 115 sistemi di pulizia capaci di ridurre di un 10% le emissioni di CO2 e dell'87% di quelle di zolfo, il tutto di pari passo con il miglioramento dell'efficacia delle eliche, del trattamento delle acque di zavorra ed altri accorgimenti minori, ma non di minore importanza, come la sicurezza igienico sanitaria, la gestione del carico, e un'informatizzazione verso l'interno e l'esterno sempre più efficace ed intelligente.

Il parco delle navi Grimaldi, negli ultimi dieci anni, si è incrementato del 35% e il programma di costruzione è praticamente continuativo. A breve saranno progettate sei nuove navi, ultimamente ne sono state consegnate una dozzina ed altre venti lo saranno nei prossimi quattro anni per un costo di 2 miliardi, il tutto sempre nella prospettiva di rendere l'esercizio della navigazione sempre più compatibile con l'improcrastinabile necessità di un deciso e indispensabile risanamento del pianeta.



CONTENUTI

EMANUELE GRIMALDI
welcome speech

08

GUIDO GRIMALDI
autotrasporto

19

EUGENIO GRIMALDI
ripresa del traffico passeggeri

21

COSTANTINO BALDISSARA
il mercato dell'auto

23

MARCELLO DI CATERINA
il caro carburanti

25

PINO MUSOLINO
autodtrade del mare

28

ANDREA ANNUNZIATA
infrastrutture

31

DANIELE ROSSI
Ravenna port hub

33

DOMENICO DE ROSA
il settore trasporti

36

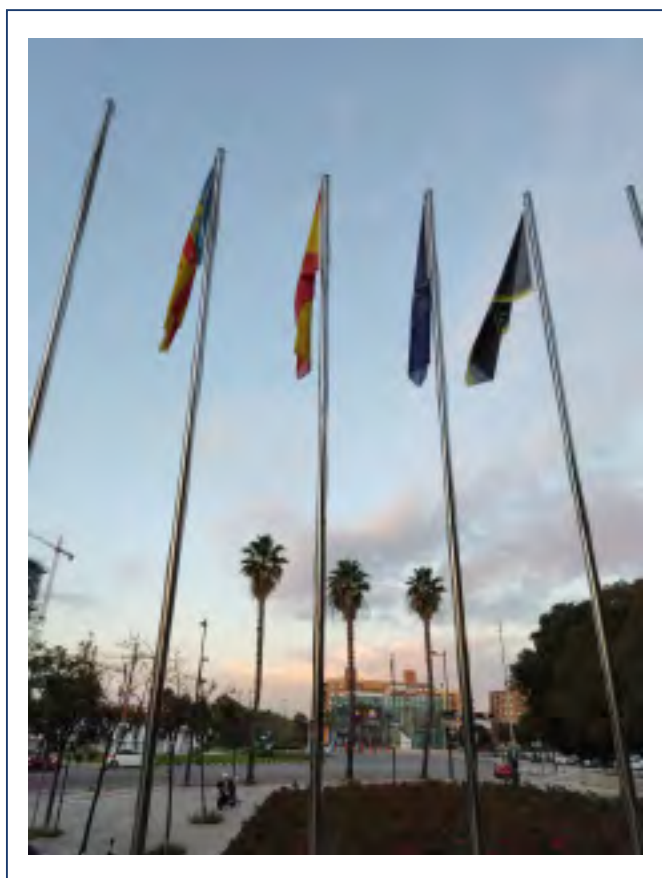
MARCO CORTI
Kortimed e Spagna

39

UGO SALERNO
altri combustibili per il trasporto

41

MAGAZINE

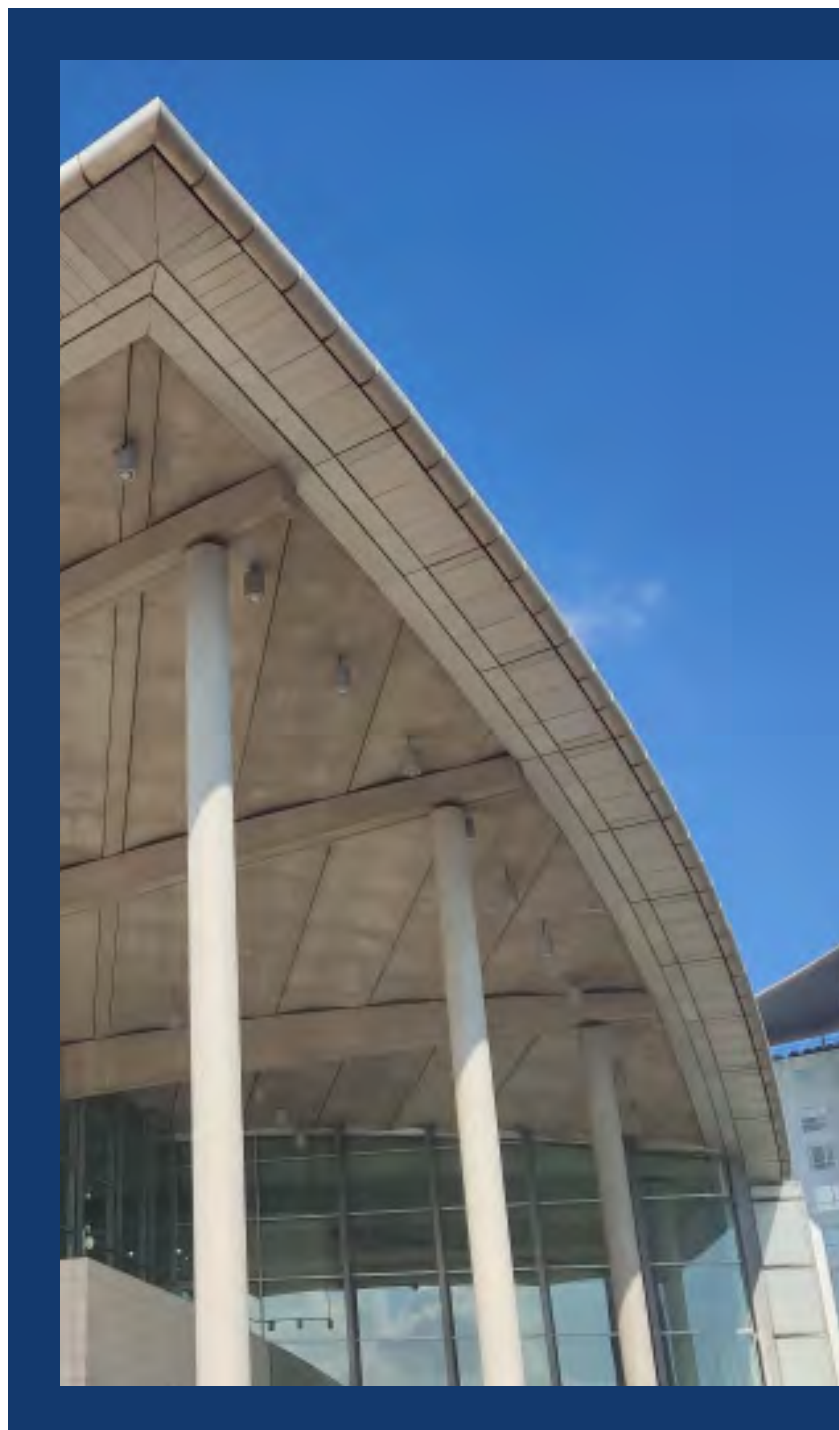


REDAZIONE

Massimo Belli
Vezio Benetti
Stefano Coppola
Renato Roffi
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE E GRAFICA

Barbara Bargagna



EMANUELE GRIMALDI



Signore e Signori, distinti Ospiti, autorità, buongiorno e benvenuti alla 24° edizione dell'Euromed Convention From Land to Sea.

Sono lieto di poter fare il mio discorso di apertura in questo palazzo dei congressi così bello e famoso.

La Spagna è il punto di confluenza occidentale del Mediterraneo che connette con l'Atlantico e le Americhe, l'Africa occidentale, il che dimostra la sua importanza logistica.

Questo sarà il luogo ideale per dibattere su come trasportare in modo migliore merci e persone, ci riuniamo con l'idea di entrare in connessione e arricchirci reciprocamente discutendo su argomenti interessanti per tutta

la nostra comunità.

Le due sedute ci daranno occasione di scambiare idee ad alto livello.

In primo luogo affronteremo l'argomento globale della decarbonizzazione come chiave per lo sviluppo delle vite e comunità nazionali e internazionali, grazie al contributo di protagonisti ad alto livello del settore marittimo mondiale quali Riccardo Guariglia, Maria Perez Herrero, Hiroyuki Yamada, Kurt Bodewig, Ugo Salerno, Aurelio Martinez, Cleopatra Doumbia-Henry, Esben Poulsson.

I continui progressi dell'industria marittima verso la sostenibilità ambientale è rappresentato da diverse persone eccezionali che agiscono da leader nella corsa verso il miglio-





MEDITERRANEO OCCIDENTALE PROSPETTIVE IN EUROPA

ramento e alcuni di essi si siederanno oggi con noi.

Il secondo panel è più accentrato geograficamente, si parlerà del Mediterraneo occidentale e dei traghetti e il loro ruolo e prospettive in Europa. Si confronteranno Andrea Annunziata, Damia Calvet, Pino Musolino, Daniele Rossi, Ettore Morace, Guido Grimaldi

Le Autostrade del mare sono uno dei successi più evidenti dell'Unione europea, sarà interessante conoscere il punto di vista delle Autorità di Sistema portuale sull'argomento.

Il potenziale espresso dall'intermodalità come modo più pulito per trasportare le merci può agire da catalizzatore dell'interesse comune, mio figlio Guido, presidente Alis, ci darà il punto di vista su come riuscirci insieme.

Vorrei ringraziare tutti i presenti che partecipano ai due panel.

Come sapete abbiamo una lunga tradizione nella Euromed Convention di Grimaldi. Dalla prima volta che ci siamo riuniti 26 anni fa, abbiamo visto cosa ha fatto il gruppo rispetto all'Euromed convention precedente e visto che l'ultima si è tenuta nel 2019, c'è molto da raccontare.

Per inquadrare i fatti, possiamo dire che viviamo in un'epoca in cui gli armatori sono chiamati ad affrontare il tema ambientale

come mai prima d'ora. Fortunatamente, la domanda di cambiamento da parte delle istituzioni mondiali è stata ricambiata da operatori responsabili. L'International Chamber of Shipping, in nome degli armatori si è unita in modo proattivo per cercare un trasporto a zero emissioni entro il 2050, data stabilita dall'Onu e dall'Unione europea, spingendo anche istituzioni rappresentative mondiali come l'IMO ad alzare l'asticella degli obiettivi ambientali.

Non stiamo lottando per eliminare solo emissioni di CO2 ma anche tutte quelle nocive come zolfo e nitrati, il particolato e altri componenti nocivi delle emissioni.

Il compito è enorme, soprattutto in un settore che richiede molto capitale come quello del trasporto marittimo. L'International Chamber of Shipping ultimamente ha sostenuto in questo senso la creazione di un fondo multimiliardario per la Ricerca e sviluppo (R&D) nel settore ambientale.

Conoscendo la tendenza e capendo bene che dopo la crisi le persone cercheranno una nuova normalità, non quella vecchia, gli armatori responsabili stanno studiando i cambiamenti e si stanno preparando per una svolta lanciando trasporti più puliti che consumino meno un modo in cui gli armatori possono abbattere i costi energetici, cosa che ha perfettamente senso anche in un



contesto economico.

In Grimaldi abbiamo deciso di rispettare questi fatti, e nonostante il Covid, abbiamo avuto due anni di intenso lavoro che hanno riguardato l'ambiente. Abbiamo agito contemporaneamente su due aspetti centrali, quello qualitativo e quello quantitativo, che si arricchiscono reciprocamente.

Per quel che riguarda la qualità, abbiamo continuato a costruire un significativo know-how in campo ambientale,

sviluppando una solida ricerca e sviluppo all'interno dell'azienda e adottando le migliori pratiche.

Tempo fa e per millenni, le grandi scoperte e la ricerca sono state fatte per scopi militari. Regni e Stati hanno dedicato enormi quantità di risorse allo sviluppo di tecnologie per essere i migliori nell'agguerra.

Oggi la leva dell'R&D è molto più nobile perché lo scopo è l'ambiente e la riduzione di emissioni, il che è una bellis-

sima novità perché fa sì che l'attività di ricerca e sviluppo sia ancora più affascinante di prima e possa essere considerata un orgoglio e un vantaggio per la generazione in cui viviamo.

Ecco perché il Gruppo Grimaldi ha aderito alla Clean Alliance 2020, Clean Shipping Alliance alla coalizione Getting to zero, e ha sottoscritto il piano volontario Sails (Sustainable Actions for Innovative and Low-impact Shipping) parteci-



pano inoltre a diversi gruppi di studio europei e accademici.

Il Gruppo ha contribuito a progetti pilota su motori elettrici e a idrogeno e progettando e brevettando un sistema unico per ripulire i mari dalla microplastica tramite scrubber.

Partecipiamo anche a vari programmi volontari come EmergenSea sul riciclaggio dei rifiuti, e all'iniziativa Connecting Europe Facility per l'intermodalità.

Ancora più importante abbiamo brevettato un concetto di nave a zero emissioni in porto, che è stato applicato su 16 navi ro-ro e ro-pax.

Per farlo si utilizzano grandi batterie per navi con una potenza installata di 5,5 MW/h, pan-

nelli solari, illuminazione Led, sistema Rolls Royce Promas Lite, rivestimenti in silicone, riduzione dei picchi di corrente, recupero del calore residuo e altre misure fisiche e digitali.

Le conseguenze benefiche degli investimenti in R&D marittima si ripercuotono rapidamente sui porti e anche nella logistica. Nel tentativo di accelerare il passaggio dai combustibili fossili all'elettricità, ad esempio, ci siamo associati anche ai principali porti baltici nell'ambito dei programmi dell'Ue al fine di sviluppare un sistema di cold ironing per il nostro sistema ro-pax specialmente in Scandinavia.

Qui a Valencia, il Gruppo ha sviluppato un ramo di ricerca e sviluppo sulla propulsione di veicoli industriali. Grimaldi, infatti, fa parte del Progetto "H2Ports", un progetto europeo che cerca di stabilire quale sia il potenziale di tecnologie a idrogeno nelle operazioni di logistica portuali. Il progetto prevede la costruzione e sperimentazione di nuovi veicoli a idrogeno.

Tutte le unità vengono testate in un ambiente reale per la prima volta a livello globale nel porto di Valencia. Il progetto è iniziato nel 2019 e sarà completato nel 2022.

Vorrei sottolineare che tutte queste misure non erano obbligatorie. Tutto ciò che è obbligatorio, dalla misurazione delle emissioni di carbonio fino all'equipaggiamento delle navi con sistemi di trattamento delle acque di zavorra o combustibili a basso tenore di zolfo a partire dal 2020, era già stato applicato prima perché crediamo in questo modo di posizionarci, in campo ambientale, in prima linea nella nostra categoria di trasporto marittimo, mettendo a bordo le migliori tecnologie disponibili per impostare i nuovi standard ambientali per il settore, sviluppando tecnologie come precursori, a beneficio e patrimonio di l'intera comunità.

Una prova concreta dell'impegno del nostro Gruppo sta emergendo nel dibattito pubblico. Negli ultimi due anni ad esempio la Marine Biological Association ha riconosciuto Acl per il suo ruolo nella ricerca marina; la Lloyd's List, considerata la Bibbia del giornalismo marittimo, ci ha premiato come eccellenza nella strada verso il 2050 per la decarbonizzazione.

Il nostro Bilancio di Sostenibilità Aziendale è stato inserito da ConsumerLab nel suo pubblico Index Future Respect che raccoglie i 44 report più interessanti dell'anno.

Shippax ci ha consegnato per la prima volta il suo Conversion Award per l'allungamento delle

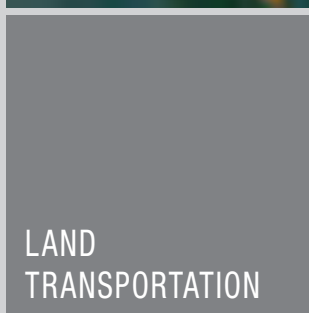
FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN
TRANSPORTATION



AIR
TRANSPORTATION



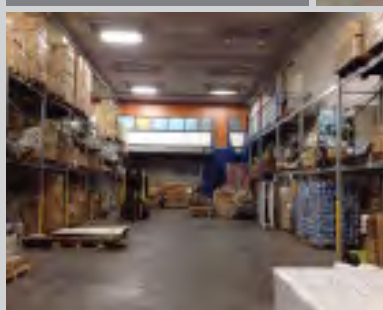
LAND
TRANSPORTATION



CUSTOMS
WAREHOUSES



CUSTOMS
BROKERS



VAT TAX
DEPOSIT



CONTACT US AT
Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434
E-Mail: info@sticcosped.com - Web: www.sticcosped.com

UFFICI E MAGAZZINI
Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103 -106 - 80135 Nola (NA)

SEDE LEGALE
Via Vespucci 78- 80123 Napoli (Na)

nostre navi e il premio ambientale alla tecnologia poi ha premiato la nostra Eco Valencia con il Cruise Ships & ro-ro technology environmental Award.

Infine, una settimana fa durante il Ferry Shipping Summit siamo stati premiati per la nostra serie GG5G come ro-ro dell'anno 2021.

La seconda fase della sfida ambientale riguarda la quantità e i volumi del nostro intervento. Oltre alla ricerca e sviluppo, che è estremamente importante, l'applicazione delle tecnologie scelte possono essere ancora più difficili ed esigenti, richiedendo ampi investimenti. Infatti, la ricerca e lo sviluppo non significano nulla per il pianeta finché non si farà un investimento per applicarle.

Appunto per questo abbiamo incaricato l'aggiornamento in modo massiccio su navi esistenti con rivestimenti in silicone, sistemi di pulizia dei gas di scarico, il che significa 220 interventi di miglioramento in due anni.

Ad esempio, sono stati montati 115 sistemi di pulizia dei gas di scarico su 72 navi, riducendo le emissioni di CO2 del 10% e le emissioni di zolfo dell'87%.

In due anni abbiamo anche montato dispositivi di ottimizzazione della propulsione su 14 navi, rivestimento in silicone su 23 navi e così via.

Se parliamo di denaro, la spesa di modernizzazione è arrivata a 600 milioni di euro, la metà della quale è servita nel montaggio di sistemi di pulizia dei gas di scarico e l'altra metà equamente divisa nel miglioramento delle eliche, nel trattamento dell'acqua di zavorra e in altri sistemi di miglioramento ambientale.

Il Gruppo ha deciso alcuni anni fa di accelerare sulle nuove costruzioni. Infatti, oltre a migliorare la sicurezza, le nuove unità possono essere progettate fin dall'inizio con gli ultimi miglioramenti idrodinamici e includere organicamente tutta la tecnologia di avanguardia esistente. Le nuove navi riducono l'età media della flotta e possono diminuire le emissioni in tonnellata/km del 50% rispetto ai loro immediati predecessori e sei-sette volte contro le unità più vecchie.

Il programma di costruzione di nuove navi del Gruppo Grimaldi è stato continuo, comprese sei navi che saranno progettate, negli ultimi due anni ne abbiamo ricevute 12, ma

nei prossimi quattro anni ne riceveremo altre 20.

Per contestualizzare la cosa, negli ultimi dieci anni la nostra flotta è cresciuta circa del 35%, ma abbiamo ancora un portafoglio ordini del 15%, per una spesa complessiva di due miliardi di euro.

Come potete immaginare il cambio tecnologico della nostra flotta è enorme.

Per fare un esempio grafico di cosa significhi l'arrivo di una nuova costruzione per l'ambiente, farò riferimento al caso della linea Livorno-Savona-Barcellona-Valencia. Nel 2021 abbiamo iniziato a introdurre 4 unità della serie Eco, in sostituzione di 6 unità più vecchie che avevano in realtà solo 10 anni. Le 4 navi non faranno solo il lavoro delle sei più vecchie, ma addirittura trasporteranno il 25% in più di carico emettendo il 24% in meno di CO2.

Il cambiamento tecnologico della flotta è così evidente, che nel Gruppo quest'estate abbiamo deciso di accelerare di 5 anni i tempi di ammortamento di tutta la nostra flotta.

Oltre a concentrarsi sul raggiungimento dell'obiettivo sulle prestazioni ecologiche della nostra flotta, il Gruppo si è concentrato su molti altri punti negli ultimi due anni, dalla gestione del carico alla stretta contro il contrabbando, dalla sicurezza a bordo alla sicurezza igienica contro il Covid. In campo digitale abbiamo installato nuovi sistemi di interazione automatica tra Operatori, Nave e Porto in non meno di 58 navi. Uno sforzo particolare è stato dedicato alla cyber security ed è stata creata una struttura dedicata nella sede del Gruppo Grimaldi per rafforzare gli aspetti di sicurezza delle navi, guidata da un ex Generale dell'Esercito Italiano con grande esperienza nelle operazioni di polizia.

Ciò che colpisce di più nella recentissima storia del nostro Gruppo è comunque la tendenza verso la resilienza e crescita economica.

La resilienza economica è ciò che riportano i numeri finanziari. La crisi data dal Covid ha colpito duramente molte delle nostre nicchie di carico e abbiamo avuto una riduzione enorme nel traffico, 500 milioni per quanto riguarda il volume di affari.

A livello macroeconomico, la crisi è stata accompagnata anche da una certa contrazione del credito tra molti armatori che hanno

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea timenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: Via Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

dovuto chiudere servizi o fare ricorso ad aiuti pubblici per sopravvivere.

Pur vivendo in questa situazione, il Gruppo Grimaldi non solo è sopravvissuto senza chiudere alcun servizio e senza licenziare alcun dipendente, ma ha addirittura promosso il proprio business in un campo di prova difficile. Il Gruppo si è dimostrato forte e resiliente nonostante tutto, nonostante la crisi sanitaria e nonostante la crisi dei chip, e nonostante sia stato escluso nei momenti peggiori della crisi dai sussidi pubblici.

Ora che il peggio della crisi Covid sembra essere passato, possiamo stimare che il 2021 sarà un buon anno. ACL in particolare, che gioca di più nel settore dei container, sarà la protagonista dell'anno.

La solidità finanziaria del nostro Gruppo è stata il presupposto necessario per la crescita operativa. Accanto alla crescita organica perseguita attraverso le nuove costruzioni, il Gruppo Grimaldi ha acquisito nella primavera del 2021 alcuni asset di Trasmediterranea, con 5 navi del Gruppo Navieras Armas, creando così la società Trasmed Gle. L'acquisto rafforzerà l'offerta passeggeri e merci da e per la Spagna, e collegherà anche i clienti spagnoli attraverso l'ampia rete del Gruppo Grimaldi a una gamma di circa 150 porti nell'emisfero occidentale.

Lasciatemelo dire davanti al pubblico valenciano di oggi, il Gruppo Grimaldi non rinuncerà alla lunga storia di Trasmed, al contrario manterrà la radice spagnola, tutti i dipendenti spagnoli, la direzione, porti e rotte storiche. Il nostro Gruppo valorizzerà il patrimonio Trasmed, sostenendolo con le nostre competenze tecnologiche e gestionali.

Grazie al modello di business Grimaldi, il marchio Trasmed avrà un'occasione per prosperare ancora una volta, proprio come lo sono Acl, Finnlines e Minoan rispettivamente negli Stati Uniti, nel Baltico e nei mari della Grecia.

Vorrei ringraziare ancora una volta il signor Antonio Armas, mio caro amico, un collega con cui collaboreremo in futuro e una grande personalità nel trasporto marittimo spagnolo e internazionale.

Trasmediterranea sarà guidata dal signor Morace, di origini italo-spagnole, un manager molto bravo e con esperienza alle spalle.

Da molti anni come manager di azienda abbiamo imparato a concentrarci sulle esigenze dei clienti, puntando ad avere la loro massima soddisfazione. Il cliente è il re. Lo abbiamo imparato dai tempi in cui il mio adorato padre Guido ha fondato questa azienda. Era vero e lo è ancora. Il mio primo ringraziamento va e andrà sempre ai nostri clienti, che ci affidano il loro prezioso carico.

Recentemente abbiamo capito che per poter andare avanti dovevamo collaborare strettamente con enti pubblici, creare un team con i fornitori, essere partner delle università per la ricerca, avere una politica amichevole a lungo termine nei confronti dei nostri dipendenti, e così via. Ci siamo spostati verso un modello di soddisfazione degli stakeholder per definire meglio la nostra identità ed espanderci.

Non si può fare niente finché non si fa parte di una comunità solida.

Vorrei qui ringraziare tutte le persone che lavorano nel nostro Gruppo, nessuno escluso, per il loro contributo nello svolgimento della nostra attività ordinaria. Vorrei ringraziare soprattutto i marittimi che ogni giorno si espongono al duro lavoro a bordo della nave. L'anno del Covid è stato terribile per loro.

L'ICS ha calcolato che a livello globale non meno di 400 mila marittimi sono dovuti rimanere a bordo più del previsto, a volte sei mesi o un anno intero, a causa delle restrizioni Covid in vigore in molti paesi e dalla mancanza di vaccini. Alcuni di loro hanno persino perso la vita a causa di malattie contratte in questa circostanza.

Il Gruppo Grimaldi si è mosso rapidamente nel rispondere con le proprie forze a queste complesse sfide, organizzando il turnover e immunizzando i marittimi non appena possibile. Abbiamo cercato di essere anche di supporto ai marittimi di terze parti a livello globale, appoggiando le campagne di Mission to Seafarer e altre iniziative per alleviare le difficoltà dei marittimi in tutto il mondo.

Sappiamo che ogni sforzo è sempre una goccia nel mare, ma abbiamo deciso di agire.

Un ringraziamento particolare va a Esben e Guy dell'ICS che ci hanno coinvolto nella

THE BIGGEST EUROPEAN EVENT OF THE YEAR ONLY DEDICATED TO THE LIFTING INDUSTRIAL & PORT HANDLING EQUIPMENT AND HEAVY TRANSPORT VEHICLES



8th Edition
GIS



Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali
The Lifting, Industrial & Port Handling and Heavy Transport Show

CONFIRMED EXHIBITORS AT GIS 2021



Supporting Associations



Institutional Patronage



**For info and stand bookings: www.gisexpo.it
ph. +39 010 5704948 - info@gisexpo.it**



campagna, e con cui ho avuto il privilegio di collaborare.

Li ringrazio per il prezioso lavoro che svolgono per l'intera industria navale attraverso lcs, e per il quale tutta la comunità marittima dovrebbe essere grata. Grazie per essere qui in questo momento così delicato.

Oggi il Gruppo Grimaldi torna a crescere. Molto probabilmente stiamo entrando in un nuovo gruppo di aziende di grandi dimensioni, e più sei grande, più devi essere responsabile.

Abbiamo recentemente appreso che alcuni stanno teorizzando il nuovo concetto di soddisfazione umana come uno scopo appropriato per le aziende, ampliando la tradizionale soddisfazione del cliente e delle parti interessate, anche al benessere emotivo delle persone e gli aspetti etici come giustizia sociale e sostenibilità ambientale. All'interno di questa corrente filosofica, le grandi aziende dovrebbero mirare a diventare un pilastro positivo dell'economia circolare e della crescita dei paesi dove operano.

Dovrebbero agire come amici dell'ambiente circostante. Riteniamo che sia qui che vogliamo posizionare il Gruppo Grimaldi, forse dove tutti i big e le multinazionali del mondo dovrebbero farlo, considerando il potere che la globalizzazione sta affidando loro. Infine abbiamo deciso di donare come famiglia Grimaldi 6 milioni di euro negli ultimi due anni a molti programmi di solidarietà attraverso la Fondazione Grimaldi sia per alleviare le emergenze Covid che le crisi sociali di lunga durata.

Sono stati organizzati trasporti gratuiti per portare aiuti al Libano dopo l'esplosione nel porto di Beirut, in Sardegna devastata dagli incendi, in Africa settentrionale e occidentale.

Ringrazio tutte le Autorità portuali, le strutture governative e le istituzioni pubbliche, associazioni e giornalisti per aver aderito da vicino allo sviluppo del nostro Gruppo. La ricchezza di un'azienda si estende sulla società circostante in molti modi, dalla creazione di posti di lavoro fino agli investimenti sociali, dallo sviluppo tecnologico all'incremento del know-how settoriale.

I numeri dimostrano che il Gruppo Grimaldi sta restituendo una parte significativa dei suoi ricavi specificamente ai paesi che ospitano i suoi traffici, dall'Italia alla Finlandia, dalla Grecia alla Spagna e al Regno Unito.

Speriamo di farlo ancora per molti anni in futuro, insieme a voi.



SAIMARE S.p.A.

servizi ausiliari
internazionali
marittimi

dal **1924**



www.saimare.com



GUIDO GRIMALDI

il Presidente di Alis, durante la Convention spagnola, ha affrontato i problemi dell'autotrasporto.



Aumentano i costi, restano le limitazioni, gli autisti mancano...., quale futuro aspetta il popolo del trasporto che Alis rappresenta?

Il momento è sicuramente molto difficile. Abbiamo chiesto uno studio che tracciasse una panoramica dello scenario mediterraneo, europeo e mondiale per comprendere ciò che ci attende.

Effettivamente l'aumento del costo delle materie prime è stato significativo e lo studio sostiene che, nonostante

il petrolio sia aumentato del 40% nell'ultimo anno e mezzo, noi armatori che ci occupiamo principalmente di linee ro-ro ci siamo caricati di buona parte di tali costi.

Il mercato dimostra che per le bulk carrier l'aumento dei noli è stato di circa il 980%, per i container si registra un aumento del 500% mentre per le navi ro-ro l'aumento è solo del 12%.

In conseguenza di ciò ci siamo attribuiti buona parte degli oneri tralasciando di considerarne altri, come quelli fissi e quelli per il personale di cui ci siamo fatti completamente carico.

La ricetta vincente è consistita nell'aver investito in navi di qualità elevata che possono trasportare fino a 520 camion al giorno; come Gruppo disponiamo di ameno una dozzina di tale tipo di unità e, al momento, cinque di esse sono già in linea e sette lo saranno a breve.

In aggiunta va detto che sono stati operati importanti investimenti come l'allungamento delle Cruise, l'impiego della Cruise Europa e della Cruise Sardegna su linee importanti come la Livorno-Olbia, tutti interventi che ci hanno permesso di risolvere una serie di situazioni e di problemi di una certa rilevanza.

E la mancanza di autisti?

La mancanza di autisti è comunque un problema, ma le Autostrade del mare restano la soluzione maggiormente percorribile, se non l'unica. Dobbiamo, sì, recuperare 30 mila autisti, organizzare corsi di formazione, ma dobbiamo agire anche su un piano più culturale poiché, se si chiede a un diciottenne cosa vorrà fare da grande, a meno che non abbia qualcuno in famiglia di cui intenda seguire le orme, difficilmente dirà di aspirare a diventare un marittimo o un autista, mestieri che in realtà oggi si svolgono per lo più in luoghi di lavoro eccellenti, su navi di ultima generazione. Oggi, a seconda delle linee, un marittimo è a casa un mese sì e uno no o al massimo due..., allo stesso modo un autista, quando è impegnato sulle linee delle Autostrade del mare o di breve percorrenza, spesso è a casa quasi ogni sera e difficilmente viaggia più 15/20 giorni. Attualmente insomma ci sono mestieri da valorizzare sia per necessità ma anche perché sono interessanti e tutto sommato, sono anche affascinanti e ben remunerati.

La pandemia ha in parte permesso di rivalutare il mondo del trasporto, ma sulla fiscalità rimane molto da fare.

Certamente, ma non tanto su quella attuale quanto su quella che arriverà perché studiando un po' questo pacchetto europeo "Fit for 55", effettivamente si prende atto di una tassazione che partirà nel 2024 e proseguirà negli anni a seguire fino ad arrivare al 100% dell'imposizione che colpirà, non il consumo, ma chi provoca emissioni.

Inquinano perché consumano, è anche vero che permettono di togliere dalle strade rilevanti quantità di Tir provocando tonnellate di CO2. La linea Savona-Barcellona, ad esempio, consente di liberare ogni giorno le autostrade da circa 500 mezzi pesanti.

Se la tassazione entrasse in force, e il mercato non riuscisse ad assorbire il quantum della tassazione stessa, molte aziende potrebbero

rischiare la chiusura con il conseguente ritorno in autostrada di un considerevole numero di automezzi pesanti.

Questo significherebbe un incremento delle emissioni dato che il sistema di trasporto "tutto strada" produce circa il 70% in più di emissioni rispetto a quello via mare.

Il momento, quindi, è oltremodo delicato. Noi, come Alis, faremo la nostra parte e lo stesso faranno tutte le associazioni armatoriali, per far capire che la tassazione è necessaria, ma è necessario anche lavorare sul quantum e sul chi.

Detto ciò, le Autostrade del mare hanno svolto negli ultimi venti anni un ruolo epocale e fondamentale e non si può rischiare di fare passi indietro.

EUGENIO GRIMALDI

Come è andata l'estate a bordo delle navi del Gruppo Grimaldi?

Lo abbiamo chiesto a Eugenio Grimaldi, line manager of short sea lines, che con ottimismo parla di ripresa del traffico passeggeri. "Anche questa è stata un'estate particolare per l'Italia, ma si è comunque registrato un aumento di traffico rispetto all'anno della pandemia.

Un trend importante di crescita nel segmento passeggeri, cosa che siamo convinti sia il segnale di una ripartenza, che non può ancora competere con gli anni ante Covid, penso al 2017 o al 2018, rispetto ai quali ci sono importanti quote da recuperare, ma sicuramente l'indirizzo è quello della ripresa.

Noi siamo come sempre ottimisti e fiduciosi che questa ripresa sarà più veloce di quanto messo per scritto da diversi economisti.

Questo perché le regolamentazioni e i vaccini, tutti i passaggi sanitari adottati finora, sono estremamente importanti e rilevanti per arrivare a una ripresa totale. Detto ciò, sono pienamente convinto che già il 2022 sarà un anno di svolta positiva in cui si assisterà a un'ulteriore crescita dei passeggeri ospiti sulle nostre navi.

Guardando in particolare alle linee del Gruppo, abbiamo registrato un bel movimento sui collegamenti con la Sicilia. Gli albergatori, sia quelli della parte occidentale dell'isola, ma soprattutto di



quella orientale, ci dicono di aver fatto numeri importanti.

Lo stesso si può dire per le linee con la Sardegna, a cui ora si aggiungono le nuove rotte spagnole. Questo come sapete grazie all'acquisizione della società Trasmediterranea che si occupa da anni di collegamenti con Ibiza, Maiorca e Minorca, che ha portato alla nascita della nuova società Trasmed che ci permetterà di incrementare ancora di più il traffico passeggeri.

The logo for PSA GENOVA - PRA' features a stylized white icon of a globe or a network of lines on the left, followed by the text "PSA GENOVA - PRA'" in a white, sans-serif font. The background is a dark grey gradient.

PSA GENOVA - PRA'

The logo for PSA SECH features a stylized white icon of a globe or a network of lines on the left, followed by the text "PSA SECH" in a white, sans-serif font. The background is a dark blue gradient.

PSA SECH



www.psagp.it



www.sech.it

COSTANTINO BALDISSARA

Alla grande Convention di Grimaldi a Velencia non poteva mancare Costantino Baldissara, direttore commerciale per le linee del Gruppo Grimaldi. Già nello scorso Luglio aveva riferito al nostro quotidiano come il mercato dell'auto stesse soffrendo la mancanza dei microchip e delle materie prime

oggi qual è la situazione?

Purtroppo la situazione non è cambiata, anzi è peggiorata nel mese di Settembre quando si è registrato il picco (si spera) negativo della mancanza di microchip. Adesso ci viene detto dal mercato che la situazione dovrebbe andare verso un miglioramento, anche se l'offerta di microchip non sarà pari all'incremento della domanda di autovetture perché le case automobilistiche dichiarano di avere ordini abbastanza importanti, quindi un orderbook molto, molto considerevole. Oggi le autovetture elettriche ed ibride sono disponibili, quindi il cambio epocale è in corso e ci aspettiamo anche un incremento delle autovetture da trasportare nel mondo.



Come ha inciso, se ha inciso, tutto questo sull'attività del Gruppo Grimaldi?

Ha inciso abbastanza, perché il settore dell'automotive comunque ha risentito dell'andamento un po' sincopato di quest'ultimo biennio. Fortunatamente, come il nostro presidente ha illustrato

questa mattina all'audience, a livello generale il Gruppo va bene ed ha recuperato quello che si è perso nel settore automotive.



La Spagna è un po' la seconda casa del Gruppo Grimaldi, il mercato italiano e quello spagnolo sono simili, oppure hanno delle differenze?

Oggi tutti i mercati a livello mondiale presentano delle somiglianze. Tutti hanno bisogno di autovetture, chiedono autovetture, ma non le ricevono dalle case automobilistiche per mancanza di microchip, quindi a seconda del momento, un produttore può avere i microchip che gli servono, magari a scapito di un altro. In questi fenomeni di blocco non esiste neppure alcuna sincronizzazione, in ogni caso, a livello di domanda e di offerta, il mercato locale è simile a quello europeo e anche a quello globale.



MARCELLO DI CATERINA



Il vicepresidente di Alis, Marcello Di Caterina, è intervenuto alla XXIV Euro-Med Convention sul tema del caro carburanti che colpisce tutti e non risparmia gli associati, dai trasportatori agli armatori. Affrontati i problemi dell'autotrasporto.

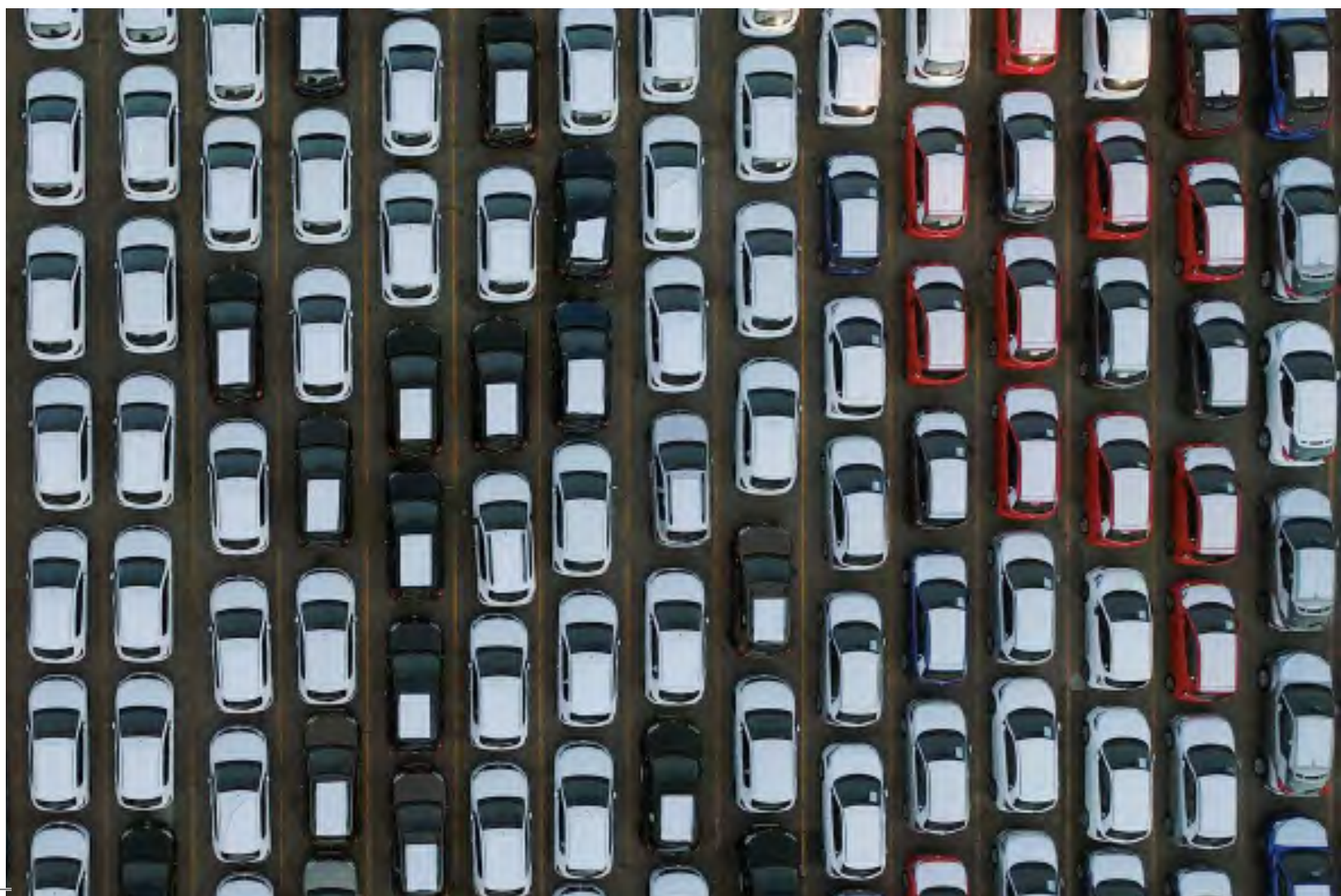
“ *Ci auguriamo che si tratti di un rincaro dettato da una contingenza di breve periodo. Qualora, infatti, i prezzi dovessero continuare a crescere, occorrerà impegnarsi per stringere accordi con la committenza per la questione dei noli. Su questo argomento c'è molta attenzione e conviene sperare che il caso sia dovuto ad un rimbalzo transitorio, diversamente i nostri trasportatori saranno poi costretti a ritoccare un po' le tariffe dei noli*



SINTERMAR

SERVIZI INTEGRATI TERRA-MARE

www.sintermar.com



Questo è un problema che interessa tutti i tipi di trasporto e quindi tutti vostri soci?

Absolutamente sì. E' evidente che noi, come Alis, abbiamo da sempre incoraggiato e sensibilizzato il sistema trasportistico europeo ed italiano ad investire su altre fonti energetiche. Per questo adesso parliamo spesso di idrogeno. Dobbiamo capire in che modo possiamo sviluppare sempre di più e in maniera migliore questa fonte di propulsione alternativa al carburante classico. A questo punto cerchiamo, di andare sempre più nella direzione che ci viene dettata dalla Commissione europea rispetto al 2030 e 2050 con l'obiettivo di rendere il trasporto sempre più sostenibile e, sopra tutto, meno dipendente dal bunker.



Siamo ancora lontani dall'uso di fonti energetiche alternative, come ad esempio l'idrogeno da lei citato?

E' un processo che talvolta può sembrare lungo, ma in realtà non è così perché quando le nuove tecnologie verranno saggiate e funzioneranno a dovere, l'espansione del rinnovamento sarà molto più rapida di quanto possiamo immaginare. Presumo, dunque, che ci troviamo di fronte a una sfida importante. Il Gnl ha già fatto breccia tra alcuni dei nostri trasportatori, ma vedrei il futuro molto più proiettato verso l'idrogeno. Proprio nei giorni scorsi parlavamo con alcuni soci del fatto che anche il gas è aumentato molto, addirittura è raddoppiato rispetto agli anni in cui iniziavano a circolare le prime autovetture alimentate con quel carburante. Queste sono speculazioni che danneggiano il

mondo del trasporto. Noi dobbiamo investire di più e meglio in fonti alternative che possano rendere la nostra attività sempre più sostenibile, anche economicamente. Come sappiamo, la sostenibilità passa per tre principi fondamentali: quello sociale, quello ambientale e quello economico. La sostenibilità economica deve essere raggiunta attraverso scelte coraggiose, come quelle di investire in fonti alternative. Noi, come Alis, mantenendo un'attenzione particolare sull'idrogeno, saremo sempre aperti all'innovazione e pronti a raccogliere i suggerimenti, che arrivano da quanti sono direttamente o indirettamente coinvolti con l'attività del trasporto.

PINO MUSOLINO

Pino Musolino, presidente dell'AdSp mar Tirreno centro settentrionale, a proposito delle Autostrade del mare, lancia la sfida di estenderle fino all'Africa. "Un'idea - ammette - non sua, ma che ha necessità di essere riportata all'attenzione di tutti, così come quella di sviluppare un corridoio che da Est a Ovest attraversi l'Italia e l'Europa."



Io credo che questa strada segua il corso naturale dei fatti: l'Africa, che è nostra dirimpettaia, sarà il continente in maggior crescita nei prossimi cento anni. Quando parliamo di intermodalità non si possono imporre confini e, sopra tutto, bisogna capire che questa funziona anche in termini di sostenibilità, a patto che ciò sia condiviso da tutto il sistema così come le politiche di decarbonizzazione ed efficientamento dei nostri trasporti. Essi, infatti, funzionano se tutti marcia-no nella stessa direzione, ma, se a farlo è solo qualcuno, rimaniamo al punto di partenza, il differenziale resta sempre sperequato.

E' evidente che noi dobbiamo programmare in grande e la prossima revisione delle reti Ten-t deve portarci a pensare con la testa, non solo ai prossimi dieci anni, ma anche agli effetti sul decennio successivo.

Questa era un'idea di Loyola de Palacio, che fu Commissaria europea ai trasporti tra il 2000 e il 2004, quindi non è che mi stia inventando soluzioni nuovissime. Il problema è soltanto che nessuno le ha mai attuate, noi dobbiamo quindi iniziare a parlarne e ad agire poiché ciò è importante non solo per paesi mediterranei, ma anche per l'equilibrio dell'intero continente.

Serve una porta a Nord, che - va detto - c'è già e che funziona bene, e un'altra a Sud che funzioni altrettanto bene. Ricordiamoci che tutte le merci dal Far East giungono da Suez e incontrano prima di tutto il Mediterraneo per poi passare in Europa. Con l'estensione delle Autostrade del mare, non solo ai porti africani, ma anche fino al bacino del Mar Nero, del vicino Oriente e a tutte le coste vicine e limitrofe, avremo la possibilità di aumentare enormemente la competitività del sistema italiano ed

euro-mediterraneo e, allo stesso tempo, andremo nella giusta direzione per coniugare la sostenibilità ambientale con l'intermodalità dei trasporti.

Anche per quanto riguarda un corridoio orizzontale che tagli l'Europa e l'Italia, non c'è alcunché di nuovo sotto il sole. Se uno "si fa i compiti per casa e ogni tanto studia" scopre che l'idea di un corridoio che parte dai Balcani, esce da Ploce, si collega a Ortona e Ancona in Italia, la attraversa orizzontalmente e spunta infine a Civitavecchia per connettersi con il West-Med fino al Portogallo, vedrà che si tratta di un'idea di cui si è parlato molto negli anni ma che non ha ancora riscosso sufficiente attenzione mentre, invece, potrebbe essere un enorme elemento di competitività e vantaggio. Il riflesso, anche in termini di sostenibilità, sarebbe forte poiché verrebbe tolta dalle strade un'enorme quantità di camion che in questo momento partono dai Balcani e attraversano il continente con esternalità e costi assai onerosi.

Da questo punto di vista mi piacerebbe che queste idee fossero mie; purtroppo io le sto solo rilanciando visto che, dopo diversi anni non sono state ancora prese in considerazione. Si tratta di idee di valore e, per noi, come realtà Italia, assolutamente competitive. Io parlo per il porto di Civitavecchia, ma, ovviamente, la considerazione vale anche per l'Italia e per l'intero continente.

I presidenti delle AdSp potrebbero configurarsi come gli interlocutori adatti per sostenere e propugnare tali proposte in ambito europeo, io lo sto facendo, il problema è che il peso che può avere un presidente di Autorità di Sistema portuale non è lo stesso che può esercitare un governo o un parlamento italiano, è evidente che noi possiamo essere quelli che tecnicamente danno suggerimenti o lanciano "il là" per spinte e spunti, poi tutto deve avere un seguito dal lato della politica nazionale ed europea, visto che abbiamo fior di rappresentanti nella commissione e nel parlamento Ue. Forse dovremmo essere tutti un po' più coraggiosi, non perché ci dobbiamo lanciare dai ponti ma per riflettere seriamente su quale tipo di Italia e quali connettività vorremmo avere da qui al 2030, e poi fino al 2050.

CORRIDOIO ORIZZONTALE





2 PORTI, UN SOLO GATEWAY



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



www.adspmarligureorientale.it

ANDREA ANNUNZIATA

Andrea Annunziata, presidente AdSp mar Tirreno centrale, in più occasioni aveva ricordato che è bene guardare al Pnrr, ma esistono altri fondi fermi in cassa che non si riesce a spendere. Ne è ancora convinto, anche se le cose negli ultimi mesi sono migliorate.



“ Qualcosa è cambiato ma non c'è ancora quella spinta che servirebbe per arrivare all'appuntamento e alle scadenze con le infrastrutture completate. Il Governo è impegnato su diversi fronti, ma l'azione amministrativa a 360 gradi, a mio avviso, non marcia con quella velocità che anche il Governo stesso vorrebbe, e che vorremmo soprattutto noi per realizzare le infrastrutture.

Il presidente che, “continua per forza a dover essere ottimista”, è convinto che qualcosa in più si stia facendo rispetto al passato, ma non tanto per questioni legate a norme o leggi in particolare, ma piuttosto per un cambiamento di testa, “di maggior responsabilità da parte di tutti”. Senza questo – continua – potremo anche avere Governi che vogliono fare cose, ma che difficilmente ci riusciranno.

Le infrastrutture portuali sono quel “lato terra” legato alla decarbonizzazione dell'industria marittima e tutti i porti italiani, chi più chi meno, stanno offrendo il loro contributo con programmi legati alle energie alternative rispetto a quelle provenienti da combustibili fossili.

“Penso all'elettificazione delle banchine, che vorremmo vedere realizzata in tempi più veloci possibili. Però un problema al riguardo me lo pongo: come e dove viene prodotta, in casi del

genere, l'energia elettrica? Non inquinaremo le città, ma non vorrei inquinare neppure altre parti del territorio, quindi mi chiedo dove dovrà essere prodotta l'energia per le banchine? Sempre con energie alternative - mi si risponde.

A Salerno e anche a Napoli siamo impegnati in un progetto per la produzione di energia dal moto ondoso. Anche in questo caso le infrastrutture sono partite più di dieci anni fa con i cassoni posizionati opportunamente lungo la diga, ora aspettiamo di inserire il meccanismo che, grazie al movimento del mare, comincerà a produrre i primi risultati per l'utilizzo di energia, quanto meno in ambito portuale.

Il sole e il vento sono gratis e sono importantissimi per questo ulteriore tipo di alternative a terra mentre alle navi chiediamo un ulteriore sacrificio.



In un contesto del genere i collegamenti ferroviari fra le reti nazionali e le aree portuali, che permetterebbero di ridurre le emissioni, assumono una particolare importanza?

I Pnrr potrebbe colmare, in questo senso, divario fra Nord e Sud, ma non è semplice: diciamo che la volontà e i progetti ci sono, ma andrebbe riequilibrato l'intero sistema dei trasporti. Si potrebbe, cioè, portare una maggiore quantità di merci via mare e lasciare la gomma solo per i tragitti medio brevi, specialmente lungo le dorsali appenniniche dove il trasporto su ferro

non è realizzabile o non lo è in tempi ravvicinati.

La ferrovia darà, così come lo sta dando il mare, il suo importante contributo, ma anche in questo caso la parola d'ordine resta quella di costruire in fretta le infrastrutture necessarie, altrimenti continueremo solo a riempirci con le stesse parole ancora per diversi anni.



DANIELE ROSSI

Daniele Rossi, già presidente di Assoporti, è oggi al vertice dell'AdSp del mar Adriatico centro settentrionale.



Presidente, Settembre è stato un mese importante, anche per l'inaugurazione dell'inizio dei lavori per il Ravenna port hub. Ce ne vuole parlare?

Sì, abbiamo consegnato le aree di progetto al contraente generale ossia ad un soggetto capace di fornire il prodotto finito "chiavi in mano (general contractor, per i patiti dell'anglofonia) che si sta attrezzando per far partire i lavori nelle prossime settimane.

Il progetto, complesso e assai importante, è destinato a rivoluzionare la portualità ravennate e non soltanto poiché ritengo che proietterà riflessi significativi anche sugli altri scali dell'Adriatico e dell'intero Mediterraneo. Il progetto del Ravenna port hub esprime un investimento da 250 milioni comprendente il rifacimento di circa sei chilometri di banchine i cui specchi acquei, secondo la pianificazione, raggiungeranno i 14,5 metri di profondità.

I lavori si svilupperanno in due fasi la prima delle quali consisterà nell'approfondimento

del canale dell'area portuale fino a -12,50 metri con la realizzazione di circa 150 ettari di nuove aree logistiche in porto collegate direttamente con l'autostrada, la ferrovia e le banchine. Queste nuove infrastrutture verranno dotate anche di due nuovi scali ferroviari per le merci.

In questo modo viene reso concreto il concetto di hub e, visto che l'intero percorso che non attraversa mai l'ambito cittadino, sarà attuato anche il principio di tenere il traffico commerciale fuori dalla città, di privilegiare le Autostrade del mare e il traffico marittimo con la creazione di nuovi poli ferroviari destinati alle merci. tutto questo non potrà che imprimere un impulso decisivo alla crescita di questa modalità di trasporto.



ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



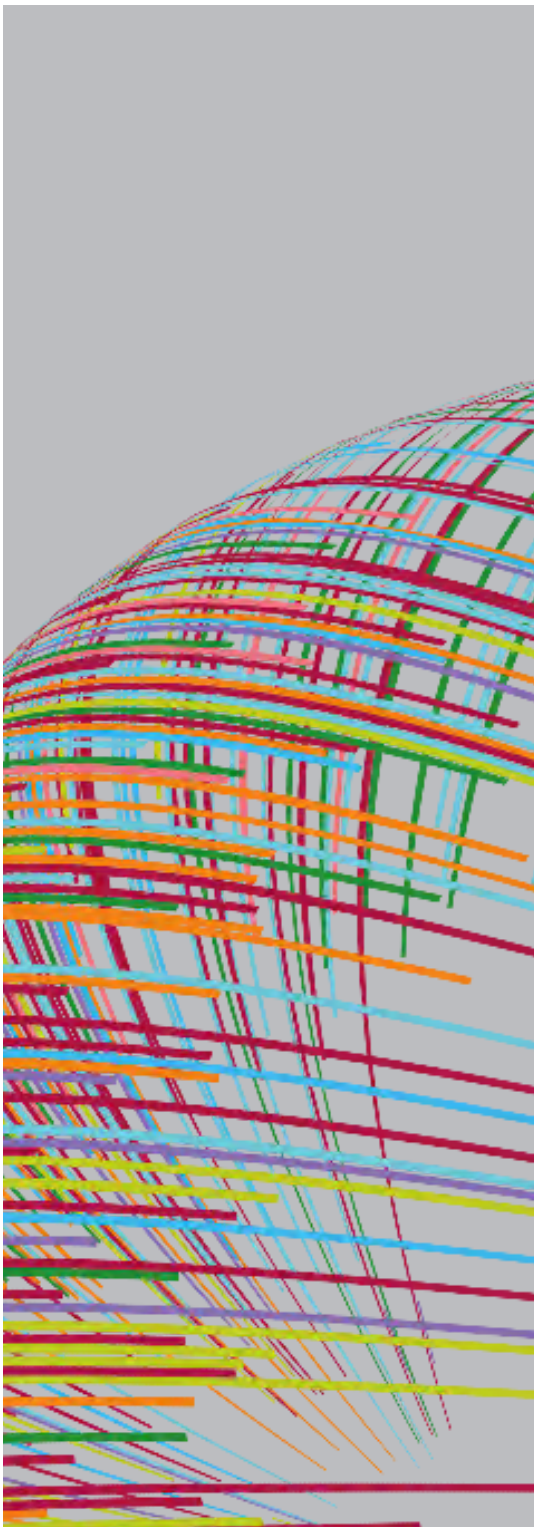
GENOVA



MILANO



NAPOLI



Presidente, Settembre è stato un mese importante, anche per l'inaugurazione dell'inizio dei lavori per il Ravenna port hub. Ce ne vuole parlare?

Le AdSp fanno e faranno sicuramente la loro parte. Il progetto "Green ports" è qualcosa di veramente sentito e pienamente vissuto da tutte le Authorities italiane. Insieme, con i 270 milioni erogati dal ministero dell'Ambiente a cui si aggiungono i progetti del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, stiamo mettendo in campo progettualità di grande rilevanza.

I finanziamenti del Green ports sono destinati a nove AdSp del centro-Nord e altri fondi saranno distribuiti a quelle del centro-Sud, che serviranno per l'elettrificazione delle banchine e le energie rinnovabili.

A Ravenna abbiamo in programma la progettazione di un grande campo fotovoltaico con 30 ettari di aree non utilizzate per costruire un impianto da 20 megaW con il quale, attraverso un cavidotto, porteremo energia direttamente in banchina. Con l'eccesso di produzione realizzeremo un impianto di elettrolisi per produrre idrogeno che andrà ad alimentare alcuni insediamenti industriali in porto già alimentati da tale energia alternativa.

Insomma, interpretando il progetto Green ports, l'idea è quella di puntare molto sul sistema delle energie rinnovabili utilizzando tutte le opportunità a disposizione. Il cold ironing, ad esempio, potrà servire anche la nuova stazione marittima e, con circa 30 milioni di investimento, potranno essere elettrificate le banchine per le navi da crociera (il completo fallimento di Livorno dovrebbe aver fatto scuola ndr).

Gli armatori si stanno impegnando al massimo e gli scali marittimi stanno rispondendo a dovere.



Sicuramente negli ultimi mesi abbiamo assistito a una dinamica anomala nell'impennata dei prezzi del metano che - voglio ricordare - è stato alla base della prima transizione energetica dal carburante fossile a quello sostenibile, la prima transizione dal diesel al metano liquido che, nel 2014, ha visto il nostro Gruppo spingere fortemente in Italia verso l'uso di questa tecnologia.

Il questi ultimi mesi noi, come tanti altri che avevano predisposto piani industriali basati su tale risorsa, seguendo questa esperienza che ha permesso di ottenere risultati eccellenti e investendo milioni e milioni, ci siamo trovati a fare i conti con un carburante in crescita di

oltre il 100%.

Ciò è dovuto, non alla normale dinamica della domanda e dell'offerta che governa l'andamento naturale dei mercati, ma, a nostro avviso, si è trattato di una fonte di speculazione di cui non riusciamo ad intravedere la fine. Ci troviamo perciò a confrontarci con un fenomeno pressoché impreveduto che sottende il momento industriale dato che - mi preme sottolineare - senza carburante i trasporti si fermano e con essi la circolazione delle merci. Quello che chiediamo al Governo Draghi è un osservatorio unito a misure di compensazione e sostegno, come già avvenuto con il decreto salva bollette.

Sul rischio di veder saltare la transizione ecologica De Rosa parla chiaro:

Questo è possibile in un'ottica molto ampia, è certo che deve essere aperta una riflessione importante sui carburanti, prodotti che hanno maggiormente risentito di anomali incrementi di prezzo che - voglio ripeterlo - riteniamo essere dovuti in massima parte a forme di speculazione. Non esiste oggi alcun elemento che possa portarci a comprendere

come ci stiamo trovando di fronte a una crescita esponenziale della domanda. I nostri governanti, sia a livello locale italiano che europeo, dovrebbero porsi delle domande molto serie, sopra tutto riguardo ai tempi imposti per questa transizione e per le modalità che si intende imporre alle industrie e ai servizi essenziali come il trasporto.

DOMENICO DE ROSA

Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo Smet, dopo l'allarme lanciato nei giorni scorsi per l'aumento del gas naturale liquefatto (Gnl), spiega nei particolari la situazione in cui versa attualmente il settore trasporti.

Un altro problema molto attuale che colpisce il settore è legato alla mancanza degli autisti.

Questo è possibile in un'ottica molto ampia, è certo che deve essere aperta una riflessione importante sui carburanti, prodotti che hanno maggiormente risentito di anomali incrementi di prezzo che – voglio ripeterlo – riteniamo essere dovuti in massima parte a forme di speculazione. Non esiste oggi alcun elemento che possa portarci a comprendere come ci stiamo trovando di fronte a una crescita esponenziale della domanda. I nostri governanti, sia a livello locale italiano che europeo, dovrebbero porsi delle domande molto serie, sopra tutto riguardo ai tempi imposti per questa transizione e per le

Tutto questo ricadrà sui consumatori?

Non c'è alcun dubbio. L'effetto inflattivo sarà considerevole e chi deve agire sui mercati dovrà certamente affrontare, come già avvenuto in passato, momenti molto difficili di ritenzione. Il contesto mercantile è lento e per raggiungere i mercati occorre più tempo perché la capacità di trasporto è generalmente diminuita in misura oscillante fra il 20 e il 30% e per le aziende mantenere il passo per non soccombere è sempre più difficile.





75 confetra
Dal 1946

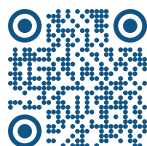
DAL PNRR AL FUTURO

Le transizioni green e digital.
Le sfide della Logistica Italiana

16 Novembre 2021 - ore 9:30

SEGUI LO STREAMING ONLINE

Registrarti sul sito: agora.confetra.com



CON IL PATROCINIO DI:



IN PARTNERSHIP SCIENTIFICA CON:



IN COLLABORAZIONE CON:



MARCO CORTI

Presente a Valencia Marco Corti, presidente di Kortimed, società con sede a Livorno ma che ha fatto della Spagna il secondo Paese per la propria attività di trasporto di sostanze liquide, prevalentemente oleose.

Quanto è forte, oggi, il legame che Kortimed mantiene con la Spagna?

La Spagna è praticamente il secondo polo per le nostre attività e, proprio qui a Valencia, all'inizio del 2019, disponiamo di una sede che, oltre ad essere molto bella, è anche massimamente funzionale a cui dobbiamo buona parte del consolidamento aziendale e dei nostri rapporti con questo Paese in cui, fra l'altro, abbiamo creato il nostro core business, anche se, grazie all'intermodalità, siamo presenti nell'intera Europa.

Qual è l'incidenza delle autostrade del mare per Kortimed che sembra aver puntato molto, se non tutto, su tale modalità di trasporto?

L'intermodalità e le Autostrade del mare rappresentano l'anima e il corpo dell'azienda, potremmo quasi sostenere di essere nati proprio sulle Autostrade del mare. Ricordo la prima convention a cui partecipammo con il Gruppo Grimaldi a Taormina, era il 2003 e già allora Emanuele Grimaldi ne parlava come di un fenomeno in grande espansione che, comunque, è andato ben al di là delle previsioni più ottimistiche grazie anche all'entrata in linea delle navi di ultimissima generazione.



L'ammmodernamento costante della nostra flotta è uno dei fattori del consolidamento di un progetto nato ormai diversi anni or sono.

Noi, come società, non abbiamo lesinato negli investimenti, la Kortimed si è sviluppata all'insegna di questa idea innovativa che ha consentito alla nostra azienda di affermarsi in tutta Europa.

Quali sono oggi i numeri di Kortimed?

Come ho appena accennato, i nostri investimenti sono stati sostanziosi, l'ultimo partirà a breve con il progetto della nostra sede operativa di Livorno che prevede la costruzione di nuovi uffici e, in prospettiva, l'assunzione di un buon numero di nuovi addetti alla logistica. Oggi contiamo circa 3000 semirimorchi. Certo, il problema degli autisti non è trascurabile, stiamo toccando con mano quanto siano importanti nel contesto globale di un'intermodalità che, dopo aver trasportato la merce per mare, ferro ed aria, ha comunque bisogno di raggiungere i magazzini e le destinazioni finali. Si tratta di una difficoltà che avvertiremo forte a breve termine con il rischio reale di giungere al punto di non poter consegnare la merce mentre, magari, qualche industria avrà il problema dell'approvvigionamento.

Dobbiamo cercare una soluzione tutti insieme. E' vero che l'intermodalità ci aiuta a togliere autisti dalle strade, ma, a partire dalle istituzioni dobbiamo comunque farci carico del problema e attribuire, una buona volta alla categoria degli autotrasportatori tutta l'importanza che merita.



UGO SALERNO

In occasione dell'Euro-med convention abbiamo chiesto a Ugo Salerno, presidente e amministratore delegato del RINa, la sua qualificata opinione in merito ai vari tipi di combustibili che potrebbero rendere meno inquinante il trasporto marittimo.

Possiamo avere dei combustibili a emissioni zero o, più precisamente, delle fonti che ci consentano di produrre energia a emissioni zero, solo se parliamo di energie rinnovabili e, per esempio, di generazioni di idrogeno. E' chiaro che dobbiamo pensare che per produrre i pannelli oppure per smaltirli si avrà qualche impatto, anche in termini di CO2, però parliamo di conseguenze molto ridotte. Il fatto è che non possiamo pretendere di ottenere i risultati che vorremmo utilizzando soltanto le energie rinnovabili poiché esse, se pure di grande suggestione ed oggi estremamente efficienti, rendono in modo apprezzabile soltanto in alcune aree del mondo e non risultano abbastanza efficienti dappertutto.

Se si pensa, ad esempio, al fotovoltaico, è ben vero che rende magnificamente nella penisola Araba, e in Perù dove l'irraggiamento è straordinario, ma riesce molto meno bene in altre parti del mondo per cui dobbiamo pensare anche che l'energia prodotta in tal modo dovrà poi essere immagazzinata e trasportata in territori dove, invece, la sua produzione può rivelarsi molto meno efficiente e, perciò non conveniente. Dobbiamo, quindi, pensare ad utilizzare tutte le tecnologie disponibili, anche per poterle sviluppare. Fac-



ciamo un esempio: la cattura della CO2, che in Italia ed in alcuni Paesi d'Europa è ancora ritenuta una tecnologia non sufficientemente pulita, potrebbe darci oggi un aiuto per liberare le centrali elettriche o i reformer dalle emissioni di almeno l'80% di CO2 e di immagazzinarla in modo da non farla riversare nell'atmosfera. Questa tecnologia è ancora poco utilizzata, ma ci consente già adesso di abbattere un buon 80% di anidride carbonica a costi competitivi.

L'uso di questa tecnologia potrebbe portare l'industria ad impegnarsi in tale direzione con risultati analoghi

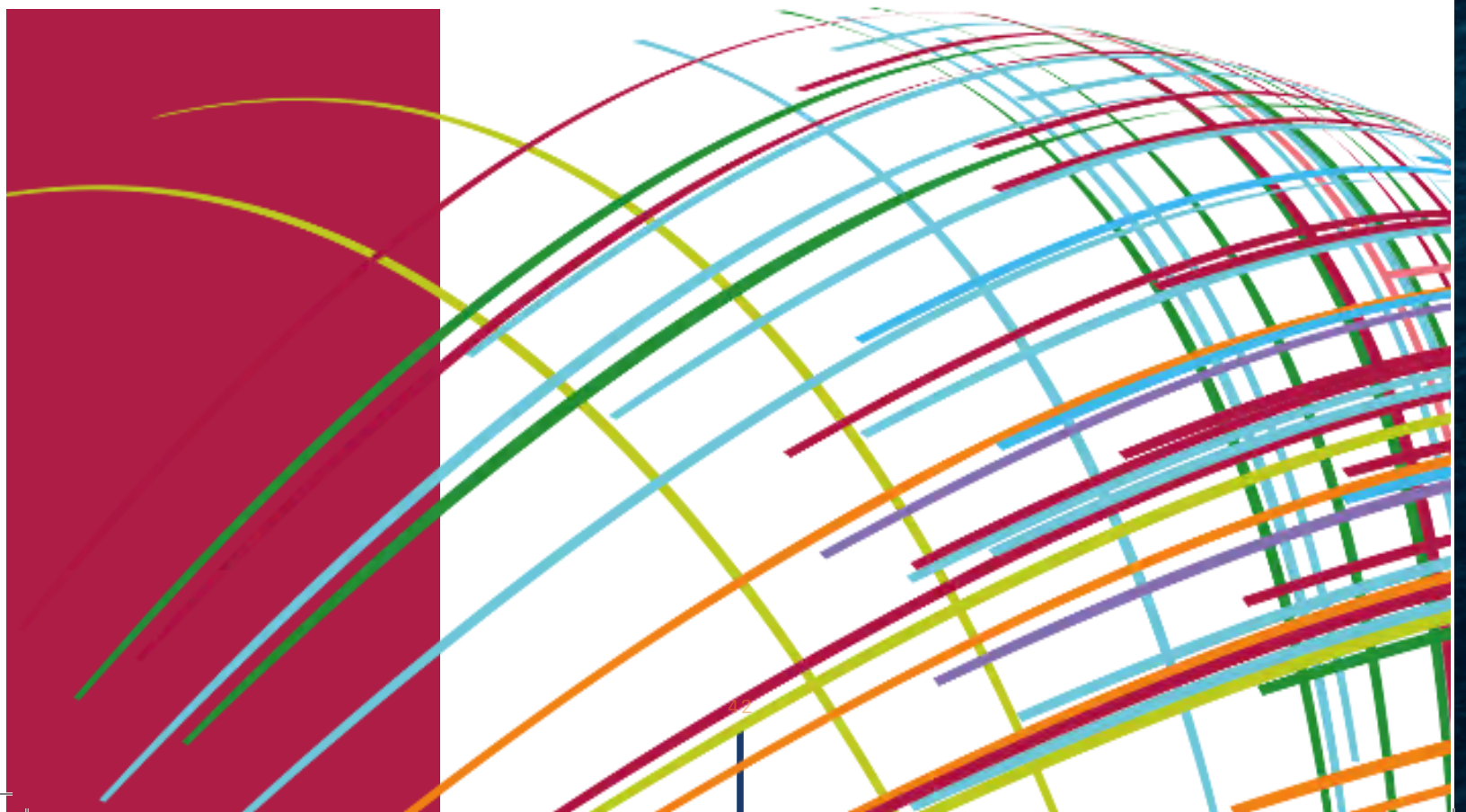
a quanto avvenuto con i pannelli fotovoltaici.

Una decina di anni fa, quando manifestavamo l'intenzione di produrre una maggior quantità di pannelli venivamo quasi dileggiati, oggi invece il sole e il fotovoltaico danno nella produzione di energia risultati più efficienti che non le centrali tradizionali in certe aree del mondo. Se poi parliamo del nucleare, anche qui rischiamo di cadere nell'ideologia. Il nucleare oggi esiste, ed è impiegato in particolare nel mondo marittimo, dove quasi tutte le rompighiaccio che operano nel mar Glaciale Artico lo usano da più di vent'anni senza il minimo problema. Ma, come tutte le altre tecnologie, il nucleare sta vivendo una grandissima evoluzione: la quarta generazione è qualcosa di completamente diverso e si concentra su reattori di piccole dimensioni, tali, dunque, da poter essere utilizzati proficuamente anche per la propulsione; resta in ogni caso la produzione delle scorie e, per conseguenza, la necessità del

loro smaltimento che, però, risulta essere di parecchio inferiore rispetto a quanto avveniva in precedenza.

Tanto per comprendere la portata della questione, oggi il raffreddamento avviene mediante piombo fuso e non più con acqua.

Parliamo quindi di una realtà completamente diversa e noi, in Italia, non possiamo permetterci di restare indietro. Le altre nazioni del mondo, quali il Regno Unito, gli Stati Uniti, la Francia, la Germania ed altri, stanno già tutte lavorando su queste ultime tecnologie. Certo, non le applicheremo domani mattina, ma quel momento verrà sicuramente e fra dieci anni non vorrei che ci trovassimo ancora nella situazione odierna in cui dobbiamo acquistare energia elettrica da chi la produce in maniera più efficiente di noi, magari proprio con il nucleare o con i rifiuti che esportiamo pagando somme salate per non aver ancora saputo sviluppare una filiera tecnologica che, oltre a farci crescere potrebbe portare lavoro”.



IL PIÙ BEL VIAGGIO SULLA TERRA È SUL MARE.



Sulla terra scoprirai i colori, i suoni e **i sapori autentici delle culture locali, attraverso escursioni e itinerari unici.** Quando salperai, il tuo viaggio continuerà attraverso il cibo e l'intrattenimento a bordo delle navi Costa. Un viaggio da esploratori responsabili, attento alle persone e al nostro pianeta.

Scopri di più su [costa.it](https://www.costa.it) | Seguici su    




Costa



GRIMALDI LINES



La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO



125
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39 081 496 777 • cargo@grimaldi.napoli.it • <http://cargo.grimaldi-lines.com>