

RASSEGNA STAMPA

32019

20.07.19

LA GAZZETTA MARITTIMA

NEL PRIMO ANNUAL MEETING DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE DI STEFANO MESSINA

Assarmatori contro la “marginalità” riservata all’economia del mare

Il presidente ha riportato l'importanza della logistica marittima nel Pil del Paese - Il giudizio sulle opportunità ma anche i “caveat” relativi alla Via della Seta - I temi ambientali e il prossimo appuntamento con gli obblighi sui carburanti più puliti

ROMA – Il primo Annual Meeting di Assarmatori che si è tenuto nei giorni scorsi nella capitale ha fatto il punto sulle esigenze della categoria e del cluster ed ha indicato le azioni che l'associazione porterà avanti per soddisfarle.

Nella sua relazione il presidente Stefano Messina ha evidenziato la necessità di contrastare “l'ingiusta marginalità” riservata all'economia del mare che invece rappresenta dai dati di Unioncamere il 3% del PIL italiano; in pratica circa 45 miliardi di euro che danno lavoro a più di 880.000 persone ed ingenerano inoltre nell'economia nazionale l'attivazione di 130 miliardi di euro - valore ben superiore a quello prodotto dall'automotive (93 miliardi) ritenuto l'asse portante produttivo italiano.

Una mentalità che deve dunque cambiare considerando non soltanto che il nostro paese - seconda “fabbrica” europea - importa ed esporta il 90% dei carichi via mare, ma anche l'attuale contesto di crescita del commercio internazionale e della centralità che ha l'Italia come porto di accesso all'Europa e come cerniera logistica nel Mediterraneo per raggiungere Africa, Medio Oriente e la costa meridionale europea.

Assarmatori scenderà quindi in campo - ha detto il presidente - per contribuire ad un risultato utile non solo agli armatori ma a tutto il cluster marittimo e che possa incidere anche a livello politico per la ripresa e la crescita della Blue Economy.

Fra i primi macro-temi da affrontare secondo l'associazione c'è quello del fallimento dell'Unione europea nel campo delle politiche

marittime con particolare riguardo all'inesistenza di una politica marittima mediterranea che in questi anni ha consentito l'attribuzione di privilegi ai paesi del

Cinzia Garofoli
(segue in ultima pagina)



Nella foto: Il presidente Stefano Messina.

Assarmatori contro la “marginalità” riservata all’economia del mare

Nord Europa; e che quindi dovrà essere prioritariamente elaborata per far sì che l'Italia abbia quanto le spetta in termini di protezione, supporto ed incremento dei traffici sia nazionali che di collegamento con paesi mediterranei extra UE; verso i quali le politiche di coesione risultano indispensabili in questa fase. Anche per questo l'associazione, che rappresenta attraverso le compagnie associate più di 450 navi con la maggiore concentrazione a livello mondiale

di navi traghetto per passeggeri e merci, auspica l'elezione di un italiano al ruolo di Commissario europeo ai Trasporti.

Altro tema cardine per Assarmatori è la Via della Seta che è vista come una grande opportunità per il rilancio dei porti italiani a condizione che le regole dell'economia di mercato vigenti in Europa siano tenute ben presenti dalla Cina; e che i governi (nazionali ed europei) vigilino a questo scopo “per proteggere gli operatori già attivi in

questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo - ha detto il presidente - a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato; ovvero pregiudichino gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche”. Per partecipare a questo grande progetto servono però porti dragati, connessioni fra porti e reti ferroviarie in grado di trasportare i nuovi container; occorre dunque lo sblocco degli investimenti in infrastrutture.

La proposta di Assarmatori - ha continuato Messina - è di costituire da subito un tavolo permanente con componenti politica-industria-shiping che in tempi strettissimi aiuti a redigere le regole in tema di trasporti ed infrastrutture indicando le priorità per la realizzazione delle opere, i tempi necessari e le politiche commerciali e fiscali che l'Italia deve adottare.

Nella sua relazione il presidente

ha toccato moltissimi punti sui quali l'associazione è concentrata: da quello delicato del lavoro (le sue aziende hanno 60.000 addetti in terra e in mare e proprio in questi giorni è stata aperta una trattativa con i sindacati per il rinnovo dei CCNL) per il quale - ha detto - si sta progettando un complesso processo di armonizzazione per dotare il settore di un unico strumento contrattuale, a quello del Registro Internazionale per evitare la migrazione verso bandiere di convenienza, con una proposta al Governo di decontribuzione per il marittimo italiano o europeo (realmente residente in Italia) anche quando lavora su navi con bandiera europea (e non solo italiana). Ha poi ricordato che la Block Exemption Regulation - che permette dal 1995 accordi fra le compagnie per la locazione di spazi di stiva su navi della concorrenza, va in scadenza nel 2020, ed in caso di non rinnovo potrebbe - sovvertendo una situazione ormai consolidata in un paese molto dipendente dal trasporto via container - indebolire la capacità delle industrie italiane per colpa dei ritardi e dei maggiori costi. Sul tema dell'integrazione verticale che riguarda l'estensione delle attività degli armatori anche a terra fino alla gestione dei terminal e dei trasporti Messina ha chiesto di considerare che il fenomeno è mondiale e non si può remare contro la necessità di investire - da parte di chi ne ha la possibilità - per assecondare le esigenze di un mercato che chiede navi più grandi per i volumi in crescita. Assarmatori è inoltre impegnata nel chiedere al Governo un Marebonus per le Autostrade del Mare - servizio essenziale per il Paese - che preveda sostegni agli armatori anche considerando la strategicità dei collegamenti con i vicini paesi terzi del Mediterraneo e con la struttura della nostra penisola che vede al suo interno linee che collegano due porti della stessa. Fra i molti temi citati dal presidente sui quali

sta lavorando la struttura tecnica dell'associazione quello dell'inquinamento atmosferico: Assarmatori si prepara da tempo, come tutta la categoria, alle prossime scadenze del 2020, con l'acquisto di carburante più pulito - e più caro, - con altre modalità (investimenti su scrubber) e valutando l'uso del combustibile alternativo GNL. Lavora con il MIT, Assoport ed Assocostieri per far fronte alla mancanza di infrastrutture di distribuzione di gas o di elettricità in banchina: un tavolo sul Gas è stato costituito ed ha chiesto al ministero di accelerare le soluzioni. Nella visione del presidente l'Italia, per far sopravvivere le sue industrie, deve essere porto di primo destino o prima partenza delle merci e deve organizzarsi nell'adattare, in modo capillare, i suoi scali a navi sempre più grandi.

Nella conclusione del suo intervento il presidente Messina ha chiesto al ministro Toninelli l'immediata convocazione della Conferenza Nazionale dei Presidenti delle AdSP affinché si possa procedere alle decisioni strategiche della logistica portuale italiana e consentire sviluppo ai traffici.

Il tema del grande progetto cinese è emerso più volte negli interventi dei relatori nel seguito dell'incontro evidenziando posizioni anche molto diverse. L'ex presidente del Consiglio Enrico Letta in termini preoccupati ha richiamato la necessità di creare un asse con la politica al timone in Europa per evitare di dover contare fra qualche anno “morti e feriti”. Anche il parere di Letta è che si debba lavorare ad avere un italiano come commissario europeo ai Trasporti invece che alla Concorrenza. Di parere completamente diverso in tema di “invasioni” cinesi quello del Ceo Fincantieri Giuseppe Bono che non ne ha alcun timore

intravedendo semmai il pericolo nell'India, ma ha invece sollecitato

l'attenzione a non invischiarsi con interpretazioni di norme sulla concorrenza che ci hanno finora impedito di raggiungere successi nelle operazioni industriali. Bono ha inoltre annunciato che Fincantieri sta lavorando con Enel per elettrificare le banchine di tutti i porti italiani permettendo costi di servizio economicamente competitivi rimuovendo finalmente il principale ostacolo all'utilizzo di questo strumento "verde". Da parte dell'economista Giulio Sapelli l'invito a stare con gli Stati Uniti in questo attuale duopolio fra le due superpotenze con la precisazione che comunque la direzione mondiale sarà di chi riuscirà a controllare il continente africano. L'intervento del coordinatore europeo delle Reti TEN-T Carlo Secchi ha aggiornato sulle possibilità di finanziamento alle reti di trasporto che saranno in grado di integrare gli elementi di multimodalità, sostenibilità e digitalizzazione ed inoltre su una facilitazione che sarà a regime a settembre rivolta a ferrovie e combustibili alternativi che potrà essere utilizzata anche per il rinnovo delle flotte ai fini di una loro maggiore efficienza. L'armatore Achille Onorato ha appunto parlato del necessario rinnovo delle flotte quale sfida attuale per le compagnie di traghetti lamentando l'assenza dell'Europa nel non aver dato in questo senso un aiuto ai piccoli armatori negando così una ripresa anche a quei piccoli cantieri che oggi non riescono ad essere competitivi. Altro punto importante per Onorato: la necessità di sbloccare i cantieri delle opere che impediscono il corretto flusso dei trasporti per evitare che questi vengano dirottati verso i paesi del Nord Europa. La mancanza di un vero porto hub italiano a servizio del mercato europeo è stata segnalata da Fabrizio Palenzona, presidente di Confrtrasporto Confcommercio che ha sottolineato l'assenza della politica dei trasporti, fondamentale per lo sviluppo economico italiano.

I lavori sono stati conclusi dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli che al riguardo dei dragaggi bloccati dalla burocrazia si è detto convinto che con lo "sblocca cantieri" si stiano facendo passi in avanti ed ha

informato del tavolo aperto con il ministro Costa su questo tema. Per quanto riguarda la conferenza dei presidenti delle AdSP ha informato che questa verrà riconvocata e che è attesa l'unità di intenti dagli operatori ed infine ha dato la notizia di 242 milioni di euro destinati ai collegamenti ferroviari dei porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno.



Nella foto: La consegna del premio istituito da Assarmatori per chi si è distinto in azioni di valore nell'esercizio delle sue funzioni all'equipaggio della motovedetta SVHCP2115 Andrea Avellino, Michele Ferri, Alessandro Albani. Con loro, secondo da dx, l'ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino.

17.07.19

LA GAZZETTA MARITTIMA

Assocostieri lancia i Forum con stakeholder e istituzioni.

a pag. 4

CON UN ESAME APPROFONDITO ANCHE SUI CONTROLLI ANTIFRODE

Assocostieri lancia i Forum con stakeholder e istituzioni

Le complessità rilevate per i pagamenti dei sistemi legati all'Iva

ROMA – Nella splendida location di Villa Malta, si è tenuto il primo incontro de "I FORUM ASSOCOSTIERI". Un dialogo stimolante tra stakeholder e Istituzioni nel corso del quale è emerso che il sistema dei controlli antifrode sconta naturali problemi di tempestività e che spesso, non essendo le norme basate sull'analisi di impatto volte ad analizzare la magnitudine e l'attività da reprimere, nonché l'impatto delle disposizioni sui contribuenti onesti, si corre il rischio che tali norme possano costituire più di un fardello per gli operatori onesti che non un effettivo deterrente per i contribuenti disonesti.

Per risolvere il problema della poca chiarezza in alcuni passaggi del pacchetto di norme antifrode occorrerà una vera e propria norma primaria in grado di arginare la portata fraudolenta di condotte che sono state poste in essere come evoluzione dei comportamenti fraudolenti nel tentativo di aggirare proprio le misure antifrode. È il caso, ad esempio, delle false lettere d'intento che, grazie alla fatturazione elettronica, hanno evidenziato l'esistenza di cessioni intracomunitarie e di esportatori non autentici che hanno generato un altrettanto falso credito a fronte di un falso plafond.

In attesa di una normativa aggiornata e specifica, si ripone speranza nella circolare dell'Agenzia delle Entrate, che dovrebbe dissipare alcuni dei dubbi interpretativi maggiormente rilevanti.

Al termine del FORUM è emerso che, se per l'accisa l'erario ha "problemi limitati" poiché il pagamento della stessa è legato al soggetto che detiene il prodotto e lo immette in

consumo e, pertanto, è facilmente individuabile (depositario autorizzato o destinatario registrato); per l'IVA, la questione è più complessa. Il pagamento dell'imposta, infatti, è legato al proprietario della merce e non al detentore della stessa. L'incontro tra questi due regimi, e il particolare valore che il prodotto acquista quando esce dal deposito fiscale, ha generato comportamenti fraudolenti che il Legislatore ha cercato di arginare dapprima con la legge di Bilancio 2017 e, successivamente, con il pacchetto di norme antifrode contenute nella recente legge di Bilancio per il 2018.

A parere di Assocostieri e di molti soggetti presenti al FORUM "Le vie della legalità", istituzionali e non, il pacchetto di norme antifrode presenta ancora molte deroghe e, nello spirito di agevolare il contribuente, è necessario agire su dei punti critici che, di fatto,

stanno creando difficoltà proprio agli operatori onesti.

Assocostieri, come sottolineato dal suo direttore generale - Dario Soria - proprio sulla base del pacchetto antifrode contenuto nella legge di Bilancio 2018, si è trovata, come Associazione, ad indicare il rispetto delle norme che spesso rendono impossibile l'operatività dei depositi stessi. Con lo stesso spirito ha elaborato il "Vademecum per la legalità" contenente un'analisi dello stato dell'arte e una sintesi delle principali proposte associative sul tema, da quelle più generali a quelle più specifiche, per la gran parte già condivise con le Agenzie fiscali. Quello che sicuramente manca, a parere dell'Associazione, è che

non può essere contenuta all'interno di nessun Vademecum, è una regola di comportamento generale oltre alle prescrizioni tecniche più specifiche contenute nella circolare esplicativa delle disposizioni di cui all'art. 1, commi dal 937 al 943, della Legge di Bilancio 2018 che l'Agenzia delle Entrate avrebbe dovuto emanare. Ci sono ancora alcune questioni che purtroppo non sono di facile soluzione, come quella relativa al versamento anticipato dell'IVA e all'esonero da garanzia che ha ristretto il regime del deposito fiscale considerando, ai fini del versamento anticipato dell'IVA, solo i depositi fiscali autorizzati ex art. 23 comma 3 del T.U.A. e cioè quelli in possesso del mero requisito dimensionale, escludendo da tale categoria le ipotesi di depositi fiscali autorizzati ex art. 23 comma 4 T.U.A.. Assocostieri, al riguardo, ha proposto di mantenere, anche ai fini IVA, i requisiti in base ai quali il deposito fiscale è autorizzato, gestito e controllato dall'Agenzia delle Dogane, chiedendo che le disposizioni di cui all'art. 1, comma 941 della legge di Bilancio 2018, siano applicabili, oltre che ai depositi autorizzati ex art. 23 comma 3 anche a quelli che integrano i requisiti di cui all'art. 23, comma 4 del T.U.A..

Altra questione aperta è quella concernente la responsabilità solidale del gestore del deposito così come previsto dall'art. 1, comma 938 della legge 27 dicembre 2017, n. 205. La norma ha infatti previsto che l'immissione in consumo dal deposito fiscale o l'estrazione dal deposito di un destinatario registrato sia subordinata al versamento dell'imposta sul valore aggiunto

con modello F24 e che la ricevuta di tale versamento venga consegnata in originale al gestore del deposito. In mancanza di tale ricevuta di versamento, il gestore del deposito è solidalmente responsabile dell'imposta sul valore aggiunto non versata.

A fronte di una "responsabilità giuridica oggettiva di fatto", Assocostieri ha fatto presente come il depositario si trovi a dover garantire per il comportamento posto in essere da altri soggetti anche se, come nel caso dell'IVA, vi sono difficoltà a quantificare oggettivamente l'importo non versato da quest'ultimi.

Altrettanto rilevante è la questione relativa alla cessione dei prodotti durante la loro giacenza nei depositi ed al transfer stock di cui all'art. 1, comma 939 della leg-

ge di Bilancio 2018. Assocostieri ha in più sedi e occasioni ribadito che per il prodotto che non venga estratto né immesso in consumo, ma venduto all'interno del deposito in sospensione d'accisa, la stessa vendita sia anche in sospensione di IVA. La circolare esplicativa annunciata dall'Agenzia delle Entrate sicuramente potrebbe fornire regole di comportamento agli operatori ma permarrebbero, tuttavia, alcune questioni di carattere generale che potranno essere affrontate e risolte solo nell'ambito del Tavolo sulla legalità attivo presso il Ministero dello Sviluppo Economico che ha riaperto la discussione tra operatori per meglio comprendere dove si annidano le frodi e per capire come recuperare il vantaggio competitivo di un settore, ad oggi, gravemente penalizzato da operatori disonesti.

Il fenomeno dell'illegalità nel settore petrolifero si è dimostrato essere, infatti, particolarmente flessibile e dinamico. Dalle false lettere d'intento, le condotte fraudolente si sono spostate verso l'acquisto dei piccoli impianti, reti e depositi commerciali che stanno acquisendo una grande fetta di mercato.

Spesso, come evidenziato da taluni operatori presenti al FORUM, si assiste al proliferare di depositi commerciali acquistati da soggetti di dubbia onestà. Sui depositi commerciali, infatti, l'Amministrazione finanziaria dovrebbe porre la stessa attenzione

come per i depositi fiscali. Oggi la frode si è trasferita proprio sui depositi commerciali che, tra l'altro, possono ricevere lettere d'intento e dove l'attività principale è di vendita all'ingrosso di prodotti petroliferi.

Assocostieri non possiede una ricetta univoca da fornire né ritiene che esista la possibilità di affrontare con un'unica proposta il complesso e mutevole tema delle frodi. È, tuttavia, possibile ragionare su alcune ipotesi di lavoro: una tendenziale assimilazione per finalità antifrode dell'IVA all'accisa potrebbe consentire, pur nella profonda diversità dei tributi, un qualche positivo risultato. Una valutazione attenta del reverse charge per l'applicazione dell'IVA del settore potrebbe essere un altro strumento che, adeguatamente valutato, potrebbe fornire i suoi frutti. Sicuramente la valorizzazione di requisiti qualitativi di compliance di tipo soggettivo (modelli 231 ben predisposti, certificati AEO, possesso di una storica "fedina tributaria" illibata, ecc...) sono fattori soggettivi da considerare. Una tentazione in cui non cadere è quella prima accennata dell'utilizzo generalizzato di requisiti quantitativi e di criteri dimensionali che possa portare a ritenere che tutti gli operatori siano uguali; ma alcuni operatori (quelli più grandi) rischiano di essere più uguali o onesti degli altri, nella consapevolezza che l'illegalità è un fenomeno trasversale che può essere praticato a qualsiasi livello di dimensione, governance, requisiti patrimoniali o finanziari.

A tutto questo dovrà fare da necessario contorno l'organizzazione di un adeguato sistema di controlli, puntuale, tempestivo e mirato, come già in parte sviluppato dalle Agenzie fiscali e dalla Guardia di Finanza.



Marika Venturi

15.07.19

TRASPORTARE OGGI



Napoli è tornata a essere capitale del **gas naturale liquefatto** con la due giorni dedicata alla ormai affermata manifestazione internazionale di **Conferenza GNL**, iniziativa nata per promuovere la filiera del GNL di piccola taglia e organizzata da **Mirumir** in collaborazione con **WEC Italia**

A seguito del successo di pubblico e di partecipazione della scorsa edizione 2017, anche quest'anno la Mostra d'Oltremare ha voluto accogliere gli addetti ai lavori con intense e appassionate sessioni di approfondimento e studio. Per comprenderne la portata basti pensare quanto fossero numerosi i relatori e ampia la platea che ha visto manager di aziende della filiera, rappresentanti istituzionali ed esperti del settore nazionali e internazionali, provenienti da varie parti del mondo, tra cui Russia, Grecia, Tunisia ed Egitto. Tra gli sponsor dell'evento non sono mancate aziende leader del mercato

quali Edison, Snam, Gas and Heat/Higas. Anche se può sembrare paradossale, i veri protagonisti della conferenza sono stati il mondo dell'elettrico e delle rinnovabili. In realtà non è affatto un caso. La due giorni, infatti, ha delineato l'importanza strategica del GNL di piccola taglia nella transizione energetica verso le rinnovabili per il settore dei trasporti navali, terrestri e ferroviari, nonché in campo industriale data la sua efficienza e il ridotto impatto in termini di emissioni rispetto alle risorse fossili attualmente in uso. A partire dal discorso inaugurale di Sergio Garibba, presidente del comitato

scientifico di ConferenzaGNL, è stato ben chiaro il focus di questa edizione fin dalla prima sessione.

LA TRANSIZIONE ENERGETICA: IL RUOLO DI CASSA DEPOSITI E PRESTITI

Non a caso è stata aperta da Vincent Demoury, delegato generale del Gruppo internazionale degli importatori di gas naturale liquefatto (Gignl) e da Luigi Paganetto, Vicepresidente di Cassa Depositi e Prestiti (Cdp). Proprio Paganetto ha posto particolare attenzione all'importanza del gas naturale e del GNL nell'attuale fase di transizione energetica: *"È ragionevole pensare che in questo periodo occorre puntare sul gas, perché significa realizzare un ponte verso le rinnovabili, nel momento in cui ci allontaniamo da petrolio e carbone"*. Ha anche aggiunto che *"Cdp è pronta ad occuparsi di questi temi e questa è un'occasione per mettere assieme tecnologia, transizione energetica e finanziamento della transizione. Cdp destinerà nel Piano industriale di recente approvazione il 20 per cento degli investimenti all'innovazione e il 15 per cento alla transizione energetica"*.

VERSO UN DEPOSITO GNL A NAPOLI

In tal senso è intervenuto Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, rispondendo in



merito alla realizzazione di un deposito di GNL a Napoli: "Ne stiamo discutendo con le imprese e con le istituzioni e sono convinto che siamo nella direzione giusta per realizzarlo". Tra le imprese interessate all'impianto a Napoli vi è la stessa Edison come dichiarato dal rappresentante della società Fabrizio Mattana.

La necessità di investire sullo sviluppo delle infrastrutture per l'approvvigionamento di GNL è stata ribadita anche nel corso degli interventi dei rappresentanti di Snam (Emanuele Gesù) e Higas (Claudio Evangelisti).

Il carattere internazionale della manifestazione ha trovato conferma nella presenza e negli interventi di Vyacheslav Khakhalkin, Deputy Ceo e Chief Engineer di Gazprom Gas-Engine Fuel e di Natalya Zaisel, segretario generale di Wec Russia. Il rappresentante di Gazprom ha annunciato la futura apertura entro il 2021 di 50 stazioni di rifornimento che permetteranno di accorciare le distanze tra le regioni della Russia. Da parte sua Zaisel ha sottolineato che l'impiego del gas naturale liquefatto è importante per la Russia sia sul piano economico sia su quello ecologico e che il paese è pronto a dare "un grande contributo a nuove fonti moderne di energia".

GNL PER LO SVILUPPO DEL MEDITERRANEO

Il gas naturale sarà il "carburante elettivo del Mediterraneo meridionale, insieme alle rinnovabili", ha annunciato Houda Ben Jannet Alal, direttore generale dell'Osservatorio mediterraneo per l'energia (Ome), mentre Jean Mark Leroy, presidente di GIE (Gas Infrastructure Europe) ha enfatizzato il ruolo dell'Italia nello sviluppo del GNL di piccola taglia in Europa.

Leonidas Koussis, rappresentante della Commissione Europea per l'energia, ha sottolineato a sua volta la necessità di

trovare strumenti efficaci per lo scambio di informazioni a carattere legislativo tra i paesi delle due sponde del Mediterraneo, con l'obiettivo di uniformare il quadro normativo. Il confronto tra Unione Europea, Nord Africa e Medio Oriente è quindi sempre più impellente anche se la situazione geopolitica è ancora complessa e non affatto normalizzata.

Non mancano, però, occasioni per pensare già al futuro. Ad esempio, Daniel Gomez Benusiglio, responsabile del comitato di sicurezza dell'Ome ha ricordato come il gas naturale liquefatto, in particolare quello di piccola taglia, stia "diventando uno strumento di diversificazione e crescita economica ponendosi come un elemento di connessione tra le due sponde del Mediterraneo nel raggiungimento di obiettivi ambientali ed energetici".

A conferma di ciò Adhene Masmoudi, rappresentante della società tunisina STEG, ha ricordato come la Tunisia stia guardando proprio al GNL per garantire il suo fabbisogno energetico. Anche l'esperto dell'Autorità di regolazione del mercato energetico della

Turchia, M. Burak Tufekcioglu, ha descritto la situazione del proprio paese e le politiche messe in atto per portare energia nelle zone remote anche attraverso l'impiego del GNL, ammettendo tuttavia la necessità di una maggiore chiarezza sul piano normativo. Infine, anche Ashutosh Shastri del Global Gas Center ha sottolineato la complessità e la diversità delle esigenze dei singoli paesi e il bisogno di un approccio che tenga conto della domanda strategica. In particolare, in Cina e India vi è ancora una rete di gasdotti insufficiente per garantire quelle connessioni necessarie per rendere efficace l'utilizzo del GNL di piccola taglia.

L'INNOVAZIONE DI IVECO

IVECO, come da tradizione, è stata presente da protagonista riassumendo al meglio



IL GNL IN ITALIA, PER UN TRASPORTO SOSTENIBILE

Nel corso della manifestazione, il Freight Leaders Council ha presentato al pubblico di Conferenza GNL il Quaderno 28, recente pubblicazione, dedicata al ruolo del GNL nel processo di transizione verso l'impatto zero. Il Quaderno, realizzato con il supporto di Mirumir e con l'ausilio di esperti e associazioni, tra cui Assogassiquidi-Federchimica, WEC, REF-E, Confraperta, Anita, Assocostieri, Assarmatori, NGV Italy propone al suo interno 5 punti per raggiungere un livello ottimale di diffusione del GNL in Italia.

In sintesi, prima dell'approfondimento che potrete leggere nei prossimi numeri di Trasportare Oggi, le cinque proposte da attuare tramite un percorso virtuoso sono:

1. Migliorare la supply chain del GNL in Italia;
2. Cortesia sul prezzo del GNL;
3. Necessità di avere una pianificazione di riduzione dell'uso dello zolfo per il mare "chiuso" del Mediterraneo;
4. Creare le condizioni per l'accelerazione della produzione di biogas e quindi BioGNL;
5. Incentivare il rinnovamento parco dei mezzi italiani.



le esigenze provenienti dal basso, ovvero dal mercato, con quelle necessarie dall'alto. Fabrizio Buffa, Gas Business Development Manager, ha messo in risalto come l'ormai ventennale know-how nel settore ha permesso a IVECO di poter offrire un'intera gamma di veicoli a gas naturale, con un parco circolante di oltre 30.000 mezzi in tutta Europa. "Per la prima volta nella storia economica globale un nuovo carburante si diffonde simultaneamente in tutti i continenti. Gli sforzi e gli investimenti che IVECO ha iniziato a concentrare anche quando parlare di gas naturale per i veicoli industriali - e per le missioni a lungo raggio - pareva un mero esercizio utopistico, hanno confermato la lungimiranza della nostra visione e oggi continuano a confermare che ci trovavamo sulla strada giusta". In questa fase storica, continua, "la domanda di veicoli che impiegano tale tecnologia per la loro alimentazione è in continua crescita e IVECO è decisa a mantenere la propria leadership continuando a investire nello sviluppo di soluzioni a gas naturale per la sua intera gamma di veicoli a metano. Ancor più oggi, che anche governi e istituzioni hanno iniziato a riconoscere l'importanza strategica e il valore di questo carburante, pulito e conveniente, nella realizzazione di un trasporto davvero sostenibile".

05.07.19

Today@

INTERVISTA

ASSOCOSTIERI: STRUTTURE A SUPPORTO DELLO SVILUPPO DEI CARBURANTI ALTERNATIVI *a cura di Mirumir*

Marika Venturi, presidente Assocostieri, auspica una pianificazione strategica a lungo termine che dia sicurezza rispetto ai tempi per la realizzazione delle infrastrutture e chiede l'adozione di misure di defiscalizzazione per i depositi costieri di GNL e di incentivi per la realizzazione di navi a GNL e di agevolazioni delle tariffe portuali per i mezzi alimentati con gas naturale liquido per fare dell'Italia il hub per il rifornimento di tutto il bacino del Mar Mediterraneo.

Marika Venturi è presidente Assocostieri dal luglio del 2016. Dal 2017 coordina le attività commerciali e gestisce le attività di comunicazione della Olt, società per cui lavora dal 2002 e di cui è anche responsabile dell'ottenimento e del mantenimento dei permessi necessari alle attività del Terminale

Nel frammentato mondo della filiera distributiva dei carburanti, quale ruolo gioca Assocostieri?

Il mercato energetico nazionale, in particolare quello petrolifero, altamente tributario di prodotto dall'estero, viene fornito, prevalentemente, attraverso le importazioni di materia prima e prodotti finiti, utilizzando la logistica costiera, costituita da impianti di stoccaggio che ricevono il prodotto via mare per avviarlo al mercato interno attraverso le proprie strutture a terra, collegate alla rete di distribuzione secondaria. La logistica energetica nazionale è, infatti, rappresentata dalla logistica primaria costituita da raffinerie, impianti di rigassificazione, depositi costieri e depositi raccordati con scali ferroviari, mentre rappresentano la distribuzione secondaria i depositi commerciali interni e la rete distribuzione carburanti.

Esiste, inoltre, una logistica appartenente a operatori terzi indipendenti e una logistica appartenente a soggetti terzi che importano e immettono in consumo prodotti finiti, prevalentemente gasolio, per il mercato dell'extra rete. I soggetti terzi che non dispongono né di impianti di lavorazione né di impianti di logistica hanno comunque accesso al mercato petrolifero italiano attraverso contratti di stoccaggio e movimentazione di proprio prodotto utilizzando le strutture (depositi costieri) di operatori indipendenti titolari di logistica di servizio. Tali ultimi operatori, rappresentati da Assocostieri, svolgono attività di ricezione, stoccaggio e movimentazione di prodotti per conto di operatori terzi proprietari del prodotto che intendono immettere in consumo attraverso una propria rete commerciale.

Tutti gli impianti che aderiscono all'Assocostieri rientrano nella definizione di insediamenti strategici e, per un Paese come l'Italia, la logistica rappresenta una risorsa essenziale per l'approvvigionamento del mercato, al fianco o in alternativa all'attività di raffinazione.

Quali sono i vostri obiettivi a medio e lungo termine?

Obiettivo dell'Associazione è promuovere una politica energetica volta a ridurre l'impatto ambientale, specialmente del settore dei trasporti, perseguendo lo sviluppo dei combustibili alternativi e traghettando il settore rappresentato nella fase di transizione energetica.

La fase di transizione energetica vede coinvolti il GPL, il GNL ed i biocarburanti, tutti combustibili dei quali la direttiva DAFI ha riconosciuto i pregi ambientali definendoli come "alternativi" e dei quali ha promosso lo sviluppo delle infrastrutture necessarie all'avvio del relativo mercato. Obiettivo dell'Associazione è fornire un concreto supporto affinché tale sviluppo avvenga in tempi tali da permettere all'Italia di essere competitiva rispetto agli altri Stati UE.

Quali proposte avanzate per favorire la riduzione dell'impatto dei trasporti marittimi e terrestri, merci e persone, sull'ambiente?

Con riferimento al settore dei trasporti terrestri, riteniamo importante perseguire una politica che riconosca a GPL, GNL/ GNC e biocarburanti i benefici ambientali connessi al loro utilizzo.

Pertanto, per l'autotrazione leggera auspichiamo il riconoscimento al GPL di tutte le misure previste nel PNIEC per il metano; per il trasporto stradale pesante proponiamo l'introduzione di agevolazioni per i mezzi alimentati a GNL, a oggi l'unico combustibile in grado di garantire un'autonomia di migliaia di chilometri di percorrenza con ingombri volumetrici compatibili con i mezzi.

Per il trasporto marittimo, in considerazione degli stringenti limiti sul contenuto di zolfo definiti dall'IMO che entreranno



Marika Venturi

in vigore dal 1° gennaio 2020, vediamo tra le possibili soluzioni le potenzialità connesse all'utilizzo del GNL.

E per tale motivo è opportuno prevedere un sistema di agevolazioni adeguato a favorire una rapida diffusione di tale combustibile, emanando norme di defiscalizzazione per la costruzione di depositi e/o distributori di GNL nei porti, la riduzione delle tariffe portuali e un'aliquota d'accisa pari a quella degli altri combustibili per la navigazione.

Per i biocarburanti proponiamo di valorizzare quelli prodotti da grassi animali al pari di quelli da UCO, nonché di favorire il riconoscimento delle premialità al biodiesel HVO prodotto dal coprocesso di oli minerali ed oli vegetali.

Quali carburanti e quali tecnologie possono concretamente da oggi concorrere alla riduzione dei fattori inquinanti?

Sicuramente i combustibili alternativi possono concorrere positivamente al raggiungimento di una riduzione dei fattori inquinanti, specialmente nel settore dei trasporti. Tra questi, da ricordare il GPL, un combustibile che ad oggi rappresenta circa il 5% del mercato e che vanta una logistica già consolidata.

Il GNL/GNC è anch'esso un combustibile dai notevoli benefici ambientali che è attualmente ancora interessato da notevoli investimenti che garantiranno uno sviluppo del mercato.

Infine, i biocarburanti che sono già in uso per la trazione leggera e che presentano forti margini di sviluppo specialmente nel settore avio con la diffusione del bio-jet fuel.

Quali soluzioni permetterebbero la penetrazione del GNL anche al Sud?

Per favorire la penetrazione del GNL anche al Sud si ritiene fondamentale che venga definito un quadro fiscale e regolatorio certo e stabile tale da permettere un investimento con tempi di ritorno sicuri. Inoltre, è necessaria una pianificazione strategica di lungo periodo da parte delle Autorità che dia sicurezza ai potenziali investitori in merito ai tempi per la realizzazione delle infrastrutture necessarie.

Da ultimo, l'adozione di misure di defiscalizzazione per i depositi costieri di GNL e di incentivi, per esempio, per la realizzazione di navi a GNL e di agevolazioni delle tariffe portuali per i mezzi alimentati con tale combustibile, permetterebbero all'Italia di sviluppare un mercato di bunkeraggio di GNL, che renderebbe la nostra Penisola un hub per il rifornimento di tutto il bacino del Mar Mediterraneo, in virtù della sua posizione strategica.

Quale contributo la sua associazione e i suoi associati possono dare nella lotta alle frodi legate alla vendita dei carburanti?

Nell'ambito del recente Forum "Le vie della legalità", Assocostieri ha fatto il punto sul tema della legalità nel settore degli oli minerali con gli interlocutori istituzionali.

Il problema dell'illegalità nel settore dei carburanti negli ultimi anni si è diffuso sempre di più in tutti i livelli della filiera commerciale, dall'approvvigionamento alla distribuzione.

Assocostieri sulla base proprio del pacchetto antifrode contenuto nella legge di bilancio 2018, si è trovata, come associazione, a indicare il rispetto delle norme che spesso rendono impossibile l'operatività dei depositi stessi.

Nel corso dell'iniziativa è stato inoltre presentato il "vademecum per la legalità" con una serie di proposte per contrastare le frodi nel settore degli oli minerali.

Assocostieri, infatti, ha condotto un'analisi dello stato dell'arte e una sintesi delle principali proposte sul tema (lettere di intento, *reverse charge*, avvicendamento IVA e accise, etc.), da quelle più generali a quelle più specifiche, in maggior parte già condivise con le Agenzie fiscali.

Il vademecum, presenta un quadro di riferimento con alcune proposte che Assocostieri si è sentita in dovere di fare per rispetto dei propri associati che chiedono soltanto di poter continuare ad operare in un settore, quello della logistica primaria, che, forte della sua indipendenza, da sempre apre il mercato e favorisce la concorrenza nel rispetto della legalità e della buona fede.

02.07.19



Assocostieri: “Depositi Gnl in ritardo, ma stiamo colmando il gap”

“I primi depositi che potranno fornire Gnl, Gas naturale in forma liquida, per l’autotrazione e per l’uso navale saranno pronti il prossimo anno: a Oristano, Ravenna, un terzo in Sardegna e anche a Livorno stanno concludendo le autorizzazioni. E nel 2020 dovremmo avere anche le prime bettoline soprattutto per il rifornimento alle navi da crociera. Siamo partiti in ritardo e dobbiamo recuperare un gap di competitività, ma la filiera italiana comincia a muoversi”. Dario Soria, direttore generale Assocostieri, l’associazione nazionale depositi costieri olii minerali, spiega che i lavori sono in corso, ma bisogna attirare le navi con prezzi interessanti e competitività. “Sui bunker tradizionali le grandi navi fanno rifornimento fuori dall’Italia perché qui non conviene – sottolinea – non vorremmo che accadesse lo stesso per il Gnl. Gli armatori guardano le rotte e i prezzi. Dobbiamo aiutarli a venire qui. Ma serve da parte governativa una pianificazione strategica nazionale per eliminare i colli di bottiglia, procedure e fiscalità omogenee, servono una governance e strategie”. Assogasliquidi, l’Associazione di Federchimica, che rappresenta le imprese del comparto distribuzione gas liquefatti Gnc e Gnl, concorda: il Gnl è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire.

01.07.19

Primo Magazine

Le nuove tendenze nel settore marittimo

Proseguono i convegni di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo. All'Acquario, per Smart Ports and Logistics si è parlato del rilancio dei corridoi TEN-T europei. Prima di tutto, ha sottolineato Silvia Moretto, presidente Fedespediti, le nuove infrastrutture vanno abbinate alla logistica, non bastano le nuove realizzazioni ma servono i collegamenti. Il 70% degli scambi commerciali dell'Italia è con l'Europa, il Paese deve essere il coniection point, serve investire sui collegamenti al di fuori dei porti. Dello stesso avviso, Paolo Guglielminetti, di PWC.

“I porti situati lungo il corridoio MED stanno crescendo molto ma la linea ferroviaria è sottoutilizzata, solo il 23% delle linee consentono il transito di treni da 740 m. Sul corridoio Reno-Alpi sono collocati 8 porti strategici, ben l'87% delle linee ferroviarie consentono i treni da 740 m. La Connectivity agenda della Ue prevede anche l'estensione dei corridoi TEN-T ai Balcani occidentali, ma la rete TEN-T dovrà poi collegarsi anche con la Via della Seta, sia a livello marittimo che terrestre. La Via della Seta secondo uno studio potrà garantire un traffico da 40 mln di Teu nel 2040. A Palazzo San Giorgio, protagonisti di Green Shipping Summit, il GNL e l'imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. Tutti concordi che il gas naturale liquefatto sia una scelta sostenibile anche economicamente oltre che dal punto di vista ambientale e l'Italia potrebbe diventare un hub di GNL nel Mediterraneo. Dal punto di vista delle associazioni, Assogasliquidi ha sottolineato che il GNL è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire. Per questo l'associazione anche attraverso l'apposita consultazione svolta dal Parlamento sul recente Piano nazionale energia e clima per il 2030, ha presentato le sue proposte volte a favorire la diffusione e l'utilizzo del GNL e sta collaborando con le istituzioni competenti per realizzare quanto necessario, dal punto di vista tecnico e normativo, per avere uno sviluppo pieno delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione”.

Lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro paese oramai è una priorità, ha aggiunto Dario Soria, Direttore Generale, Assocostieri. Siamo partiti in ritardo ma possiamo guadagnare questo gap di competitività. I primi depositi che potranno fornire il GNL in forma liquida per l'autotrazione e per l'uso navale saranno pronti per il 2020: uno a Oristano, uno a Ravenna e un terzo in Sardegna. Un quarto di fronte a Livorno sta per ricevere l'autorizzazione. Mancano ancora le bettoline per il rifornimento delle grandi navi da crociera ma l'anno prossimo dovremmo avere anche le prime e completare la filiera italiana.

01.07.19

 **La voce di
Genova.it**

— le parole che valgono, le notizie che restano —

Le nuove tendenze nel settore marittimo: GNL, logistica e infrastrutture al primo posto

Proseguono i convegni di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo

Proseguono i convegni di **Port&ShippingTech**, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo. All'Acquario, per **Smart Ports and Logistics** si è parlato del **rilancio dei corridoi TEN-T europei**. Prima di tutto, ha sottolineato **Silvia Moretto**, presidente Fedespediti, le nuove infrastrutture vanno abbinate alla logistica, non bastano le nuove realizzazioni ma **servono i collegamenti**. Il 70% degli scambi commerciali dell'Italia è con l'Europa, il Paese deve essere il coniection point, serve investire sui collegamenti al di fuori dei porti. Dello stesso avviso, **Paolo Guglielminetti**, di PWC. "I porti situati lungo il corridoio MED stanno crescendo molto ma la linea ferroviaria è **sottoutilizzata**, solo il 23% delle linee consentono il transito di treni da 740 m. Sul corridoio Reno-Alpi sono collocati 8 porti strategici, ben l'87% delle linee ferroviarie consentono i treni da 740 m. La Connectivity agenda della Ue prevede anche l'estensione dei corridoi TEN-T ai Balcani occidentali, ma la rete TEN-T dovrà poi collegarsi anche con la Via della Seta, sia a livello marittimo che terrestre. La Via della Seta secondo uno studio potrà garantire un traffico da 40 mln di Teu nel 2040.

L'integrazione porto/inland è la chiave per la crescita anche per **Alberto Pozzobon**, responsabile progetto Vamp up dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale. "Il porto di Genova Prà è il primo gateway italiano. In una giornata media nel porto di Genova si muovono in media 4.500 mezzi pesanti e 12 mila auto, solo l'11% della merce si muove via ferrovia. Tra i provvedimenti speciali presi per la città di Genova ci sono anche gli shuttle fra il porto e le destinazioni del retroporto. Il progetto Vamp up è incentrato sul nodo di Vado Ligure con una parte importante di gate automation e si coordina con quello E-bridge". **Roberto Pane**, chief financial officer del Gruppo Spinelli, ha sottolineato che sono già state identificate tre possibili soluzioni per retroporto: fra le prime ci sono quelle adiacenti all'ex Ilva o aree di Prà da bonificare, fra le aree di conversione ce ne sono in Valpolcevera, oggi inutilizzate, per la realizzazione di un retroporto vicino a Milano oggi non ci sono infrastrutture. "Non siamo favorevoli ad aree retroportuali nel Basso Piemonte, economicamente non sostenibile. Sul fronte della digitalizzazione attiveremo il gate automatizzato al terminal nel prossimo settembre, lavoriamo su intelligenza artificiale, block chain, data analytics".

A Palazzo San Giorgio, protagonisti di **Green Shipping Summit**, il GNL e l'imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. Tutti concordi che il gas naturale liquefatto sia una scelta sostenibile anche economicamente oltre che dal punto di vista ambientale e l'Italia potrebbe diventare un hub di GNL nel Mediterraneo. Dal punto di vista delle

associazioni, **Assogasliquidi** ha sottolineato che il GNL è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire. Per questo l'associazione anche attraverso l'apposita consultazione svolta dal Parlamento sul recente Piano nazionale energia e clima per il 2030, ha presentato le sue proposte volte a favorire la diffusione e l'utilizzo del GNL e sta collaborando con le istituzioni competenti per realizzare quanto necessario, dal punto di vista tecnico e normativo, per avere uno sviluppo pieno delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione”.

Lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro paese oramai è una priorità, ha aggiunto **Dario Soria**, Direttore Generale, **Assocostieri**. Siamo partiti in ritardo ma possiamo guadagnare questo gap di competitività. I primi depositi che potranno fornire il GNL in forma liquida per l'autotrazione e per l'uso navale saranno pronti per il 2020: uno a Oristano, uno a Ravenna e un terzo in Sardegna. Un quarto di fronte a Livorno sta per ricevere l'autorizzazione. Mancano ancora le bettoline per il rifornimento delle grandi navi da crociera ma l'anno prossimo dovremmo avere anche le prime e completare la filiera italiana.

Nel pomeriggio, si sta proseguendo con il terzo appuntamento di **Green Shipping Summit** e, in parallelo, con **Shipping & Finance**, la nuova sessione che offre una panoramica sulle tendenze nel settore, aperta dall'Onorevole **Edoardo Rixi** responsabile logistica Lega. “Se il Governo come crediamo andrà avanti ci sarà una risistemazione degli assetti del ministero delle Infrastrutture, non si può non tenere conto dell'economia del mare. La demolizione del ponte Morandi avvenuta oggi è un messaggio fortissimo delle capacità di questo paese di operare in tempi brevi quando vuole. Non si può bloccare la portualità italiana perché non si fanno nuove dighe o dragaggi nei porti. Le regole vanno scritte insieme fra pubblico e privato, senza tuttavia favorire nessuno. Il completamento dei corridoi europei è fondamentale. Bisogna poi ricucire fra tutto il settore marittimo, in l'Italia l'economia del mare deve trovare una vocazione unitaria.”

01.07.19



L'Europa dei trasporti sotto la lente del Port&ShippingTech

Concluso a Genova il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo

Si è concluso nel segno dell'Europa **Port&ShippingTech**, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo. All'Acquario, per **Smart Ports and Logistics** si è parlato del rilancio dei corridoi TEN-T europei. Prima di tutto, ha sottolineato Silvia Moretto, presidente Fedespediti, le nuove infrastrutture vanno abbinare alla logistica, non bastano le nuove realizzazioni ma servono i collegamenti. Il 70% degli scambi commerciali dell'Italia è con l'Europa, il Paese deve essere il coniection point, serve investire sui collegamenti al di fuori dei porti. Dello stesso avviso, Paolo Guglielminetti, di PWC. "I porti situati lungo il corridoio MED stanno crescendo molto ma la linea ferroviaria è sottoutilizzata, solo il 23% delle linee consentono il transito di treni da 740 m. Sul corridoio Reno-Alpi sono collocati 8 porti strategici, ben l'87% delle linee ferroviarie consentono i treni da 740 m. La Connectivity agenda della Ue prevede anche l'estensione dei corridoi TEN-T ai Balcani occidentali, ma la rete TEN-T dovrà poi collegarsi anche con la Via della Seta, sia a livello marittimo che terrestre. La Via della Seta secondo uno studio potrà garantire un traffico da 40 mln di Teu nel 2040.

L'integrazione porto/inland è la chiave per la crescita anche per Alberto Pozzobon, responsabile progetto Vamp up dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale. "Il porto di Genova Prà è il primo gateway italiano. In una giornata media nel porto di Genova si muovono in media 4.500 mezzi pesanti e 12 mila auto, solo l'11% della merce si muove via ferrovia. Tra i provvedimenti speciali presi per la città di Genova ci sono anche gli shuttle fra il porto e le destinazioni del retroporto. Il progetto Vamp up è incentrato sul nodo di Vado Ligure con una parte importante di gate automation e si coordina con quello E-bridge". Roberto Pane, chief financial officer del Gruppo Spinelli, ha sottolineato che sono già state identificate tre possibili soluzioni per retroporto: fra le prime ci sono quelle adiacenti all'ex Ilva o aree di Prà da bonificare, fra le aree di conversione ce ne sono in Valpolcevera, oggi inutilizzate, per la realizzazione di un retroporto vicino a Milano oggi non ci sono infrastrutture. "Non siamo favorevoli ad aree retroportuali nel Basso Piemonte, economicamente non sostenibile. Sul fronte della digitalizzazione attiveremo il gate automatizzato al terminal nel prossimo settembre, lavoriamo su intelligenza artificiale, block chain, data analytics".

A Palazzo San Giorgio, protagonisti di **Green Shipping Summit**, il GNL e l'imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. Dal punto di vista delle associazioni, Assogasliquidi ha sottolineato che il GNL è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire. Per questo l'associazione anche attraverso l'apposita consultazione svolta dal Parlamento sul recente Piano nazionale energia e clima per il 2030, ha presentato le sue proposte volte a favorire la diffusione e l'utilizzo del GNL e sta

collaborando con le istituzioni competenti per realizzare quanto necessario, dal punto di vista tecnico e normativo, per avere uno sviluppo pieno delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione".

Lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro paese oramai è una priorità, ha aggiunto Dario Soria, direttore generale, Assocostieri. Siamo partiti in ritardo ma possiamo guadagnare questo gap di competitività. I primi depositi che potranno fornire il GNL in forma liquida per l'autotrazione e per l'uso navale saranno pronti per il 2020: uno a Oristano, uno a Ravenna e un terzo in Sardegna. Un quarto di fronte a Livorno sta per ricevere l'autorizzazione. Mancano ancora le bettoline per il rifornimento delle grandi navi da crociera ma l'anno prossimo dovremmo avere anche le prime e completare la filiera italiana.

Venerdì a Palazzo Ambrogio di Negro, si è svolto il focus sulla **Safety** con i responsabili dell'EMSA, l'agenzia europea per la sicurezza marittima, che hanno affrontato il tema delle nuove policy a fronte della crescente automazione delle navi e dei porti. Nel pomeriggio, ultima sessione di Green Shipping Summit e, in contemporanea, Shipping & Finance che ha offerto una panoramica sulle tendenze nel settore, dai diversi tipi di private financing all'accesso diretto ai mercati finanziari con nuove categorie di strumenti, alle partnership pubblico-privato.

01.07.19



P&ST 2019: Le nuove tendenze nel settore marittimo: GNL, logistica e infrastrutture al primo posto

Proseguono i convegni di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo. All'Acquario, per Smart Ports and Logistics si è parlato del rilancio dei corridoi TEN-T europei. Prima di tutto, ha sottolineato Silvia Moretto, presidente Fedespediti, le nuove infrastrutture vanno abbinate alla logistica, non bastano le nuove realizzazioni ma servono i collegamenti.

Il 70% degli scambi commerciali dell'Italia è con l'Europa, il Paese deve essere il conjection point, serve investire sui collegamenti al di fuori dei porti. Dello stesso avviso, Paolo Guglielminetti, di PWC. "I porti situati lungo il corridoio MED stanno crescendo molto ma la linea ferroviaria è sottoutilizzata, solo il 23% delle linee consentono il transito di treni da 740 m. Sul corridoio Reno-Alpi sono collocati 8 porti strategici, ben l'87% delle linee ferroviarie consentono i treni da 740 m.

La Connectivity agenda della Ue prevede anche l'estensione dei corridoi TEN-T ai Balcani occidentali, ma la rete TEN-T dovrà poi collegarsi anche con la Via della Seta, sia a livello marittimo che terrestre. La Via della Seta secondo uno studio potrà garantire un traffico da 40 mln di Teu nel 2040.

L'integrazione porto/inland è la chiave per la crescita anche per Alberto Pozzobon, responsabile progetto Vamp up dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale. "Il porto di Genova Prà è il primo gateway italiano. In una giornata media nel porto di Genova si muovono in media 4.500 mezzi pesanti e 12 mila auto, solo l'11% della merce si muove via ferrovia.

Tra i provvedimenti speciali presi per la città di Genova ci sono anche gli shuttle fra il porto e le destinazioni del retroporto. Il progetto Vamp up è incentrato sul nodo di Vado Ligure con una parte importante di gate automation e si coordina con quello E-bridge". Roberto Pane, chief financial officer del Gruppo Spinelli, ha sottolineato che sono già state identificate tre possibili soluzioni per retroporto: fra le prime ci sono quelle adiacenti all'ex Ilva o aree di Prà da bonificare, fra le aree di conversione ce ne sono in Valpolcevera, oggi inutilizzate, per la realizzazione di un retroporto vicino a Milano oggi non ci sono infrastrutture.

"Non siamo favorevoli ad aree retroportuali nel Basso Piemonte, economicamente non sostenibile. Sul fronte della digitalizzazione attiveremo il gate automatizzato al terminal nel prossimo settembre, lavoriamo su intelligenza artificiale, block chain, data analytics".

A Palazzo San Giorgio, protagonisti di Green Shipping Summit, il GNL e l'imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. Tutti concordi che il gas naturale liquefatto sia una scelta sostenibile anche economicamente oltre che dal punto di vista ambientale e l'Italia potrebbe diventare un hub di GNL nel Mediterraneo.

Dal punto di vista delle associazioni, Assogasliquidi ha sottolineato che il GNL è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire. Per questo

l'associazione anche attraverso l'apposita consultazione svolta dal Parlamento sul recente Piano nazionale energia e clima per il 2030, ha presentato le sue proposte volte a favorire la diffusione e l'utilizzo del GNL e sta collaborando con le istituzioni competenti per realizzare quanto necessario, dal punto di vista tecnico e normativo, per avere uno sviluppo pieno delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione”.

Lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro paese oramai è una priorità, ha aggiunto Dario Soria, Direttore Generale, Assocostieri. Siamo partiti in ritardo ma possiamo guadagnare questo gap di competitività. I primi depositi che potranno fornire il GNL in forma liquida per l'autotrazione e per l'uso navale saranno pronti per il 2020: uno a Oristano, uno a Ravenna e un terzo in Sardegna. Un quarto di fronte a Livorno sta per ricevere l'autorizzazione. Mancano ancora le bettoline per il rifornimento delle grandi navi da crociera ma l'anno prossimo dovremmo avere anche le prime e completare la filiera italiana.

Nel pomeriggio, si sta proseguendo con il terzo appuntamento di Green Shipping Summit e, in parallelo, con Shipping & Finance, la nuova sessione che offre una panoramica sulle tendenze nel settore, aperta dall'Onorevole Edoardo Rixi responsabile logistica Lega. “Se il Governo come crediamo andrà avanti ci sarà una risistemazione degli assetti del ministero delle Infrastrutture, non si può non tenere conto dell'economia del mare.

La demolizione del ponte Morandi avvenuta oggi è un messaggio fortissimo delle capacità di questo paese di operare in tempi brevi quando vuole. Non si può bloccare la portualità italiana perché non si fanno nuove dighe o dragaggi nei porti. Le regole vanno scritte insieme fra pubblico e privato, senza tuttavia favorire nessuno. Il completamento dei corridoi europei è fondamentale. Bisogna poi ricucire fra tutto il settore marittimo, in l'Italia l'economia del mare deve trovare una vocazione unitaria.”

01.07.19



Genoa Shipping Week: gnl, logistica e infrastrutture al primo posto per il settore marittimo

Le voci da Port&ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo, nell'ambito della Genoa Shipping Week

Proseguono i convegni di Port&ShippingTech, il forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo, organizzato nell'ambito della **Genoa Shipping Week**.

All'Acquario, per Smart Ports and Logistics, si è parlato del **rilancio dei corridoi TEN-T europei**. Prima di tutto, ha sottolineato **Silvia Moretto**, presidente **Fedespediti**, «le nuove infrastrutture vanno abbinare alla logistica, non bastano le nuove realizzazioni ma servono i collegamenti». Il 70% degli scambi commerciali dell'Italia è con l'Europa, il Paese deve essere il coniection point, serve investire sui collegamenti al di fuori dei porti. Dello stesso avviso, **Paolo Guglielminetti**, di **PWC**: «I porti situati lungo il corridoio MED stanno crescendo molto ma la linea ferroviaria è sottoutilizzata, solo il 23% delle linee consentono il transito di treni da 740 m. Sul corridoio Reno-Alpi sono collocati 8 porti strategici, ben l'87% delle linee ferroviarie consentono i treni da 740 m. La Connectivity agenda della Ue prevede anche l'estensione dei corridoi TEN-T ai Balcani occidentali, ma la rete TEN-T dovrà poi collegarsi anche con la Via della Seta, sia a livello marittimo che terrestre. La Via della Seta secondo uno studio potrà garantire un traffico da 40 mln di Teu nel 2040».

L'integrazione porto/inland è la chiave per la crescita anche per **Alberto Pozzobon**, responsabile progetto Vamp up dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale. «Il porto di Genova Pra' è il primo gateway italiano. In una giornata media nel porto di Genova si muovono in media 4.500 mezzi pesanti e 12 mila auto, solo l'11% della merce si muove via ferrovia. Tra i provvedimenti speciali presi per la città di Genova ci sono anche gli shuttle fra il porto e le destinazioni del retroporto. Il progetto Vamp up è incentrato sul nodo di Vado Ligure con una parte importante di gate automation e si coordina con quello E-bridge».

Roberto Pane, chief financial officer del **Gruppo Spinelli**, ha sottolineato che sono già state identificate tre possibili soluzioni per retroporto: fra le prime ci sono quelle adiacenti all'ex Ilva o aree di Prà da bonificare, fra le aree di conversione ce ne sono in Valpolcevera, oggi inutilizzate, per la realizzazione di un retroporto vicino a Milano oggi non ci sono infrastrutture. «Non siamo favorevoli ad aree retroportuali nel Basso Piemonte, economicamente non sostenibile. Sul fronte della digitalizzazione attiveremo il gate automatizzato al terminal nel prossimo settembre, lavoriamo su intelligenza artificiale, block chain, data analytics».

A Palazzo San Giorgio, protagonisti di Green Shipping Summit, il GNL e l'imminente introduzione del nuovo sulphur cap globale. Tutti concordi che il gas naturale liquefatto sia una scelta sostenibile anche economicamente oltre che dal punto di vista ambientale e

l'Italia potrebbe diventare un hub di GNL nel Mediterraneo. Dal punto di vista delle associazioni, Assogasliquidi ha sottolineato che il GNL è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire. Per questo l'associazione anche attraverso l'apposita consultazione svolta dal Parlamento sul recente Piano nazionale energia e clima per il 2030, ha presentato le sue proposte volte a favorire la diffusione e l'utilizzo del GNL e sta collaborando con le istituzioni competenti per realizzare quanto necessario, dal punto di vista tecnico e normativo, per avere uno sviluppo pieno delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione.

Lo sviluppo delle infrastrutture nel nostro paese oramai è una priorità, ha aggiunto **Dario Soria**, direttore generale di **Assocostieri**: «Siamo partiti in ritardo ma possiamo guadagnare questo gap di competitività. I primi depositi che potranno fornire il GNL in forma liquida per l'autotrazione e per l'uso navale saranno pronti per il 2020: uno a Oristano, uno a Ravenna e un terzo in Sardegna. Un quarto di fronte a Livorno sta per ricevere l'autorizzazione. Mancano ancora le bettoline per il rifornimento delle grandi navi da crociera ma l'anno prossimo dovremmo avere anche le prime e completare la filiera italiana».

Nel pomeriggio, sta proseguendo con il terzo appuntamento di Green Shipping Summit e, in parallelo, con **Shipping & Finance**, la nuova sessione che offre una panoramica sulle tendenze nel settore, aperta da **Edoardo Rixi**, responsabile logistica Lega. «Se il governo come crediamo andrà avanti ci sarà una risistemazione degli assetti del ministero delle Infrastrutture, non si può non tenere conto dell'economia del mare. La demolizione del ponte Morandi avvenuta oggi è un messaggio fortissimo delle capacità di questo paese di operare in tempi brevi quando vuole. Non si può bloccare la portualità italiana perché non si fanno nuove dighe o dragaggi nei porti. Le regole vanno scritte insieme fra pubblico e privato, senza tuttavia favorire nessuno. Il completamento dei corridoi europei è fondamentale. Bisogna poi ricucire fra tutto il settore marittimo, in l'Italia l'economia del mare deve trovare una vocazione unitaria».

01.07.19



Trasporti: Assocostieri, in ritardo ma depositi Gnl arrivano

Soria, nel 2020 in Sardegna, Emilia e Toscana

"I primi depositi che potranno fornire Gnl, Gas naturale in forma liquida, per l'autotrazione e per l'uso navale saranno pronti il prossimo anno: a Oristano, Ravenna, un terzo in Sardegna e anche a Livorno stanno concludendo le autorizzazioni. E nel 2020 dovremmo avere anche le prime bettoline soprattutto per il rifornimento alle navi da crociera. Siamo partiti in ritardo e dobbiamo recuperare un gap di competitività, ma la filiera italiana comincia a muoversi".

Dario Soria, direttore generale Assocostieri, l'associazione nazionale depositi costieri olii minerali, spiega a margine del Green shipping summit sulle soluzioni per la riduzione delle emissioni da zolfo a Palazzo San Giorgio, nell'ambito della Genoa Shipping week, che i lavori sono in corso, ma bisogna attirare le navi con prezzi interessanti e competitività. "Sui bunker tradizionali le grandi navi fanno rifornimento fuori dall'Italia perché qui non conviene - sottolinea - non vorremmo che accadesse lo stesso per il Gnl. Gli armatori guardano le rotte e i prezzi. Dobbiamo aiutarli a venire qui. Ma serve da parte governativa una pianificazione strategica nazionale per eliminare i colli di bottiglia, procedure e fiscalità omogenee, servono una governance e strategie". Assogasliquidi, l'Associazione di Federchimica, che rappresenta le imprese del comparto distribuzione gas liquefatti Gnc e Gnl, concorda: il Gnl è una fonte ecologica dalle grandi potenzialità ma per sfruttarle appieno è necessario avere infrastrutture adeguate e norme che incoraggino le imprese a investire.(ANSA).

29.06.19

LA GAZZETTA MARITTIMA

DALL'ASSEMBLEA ANNUALE DI ASSOCOSTIERI

Un mix di energia da molteplici fonti

La sfida della transizione si può vincere grazie all'utilizzo di un campo allargato di produzioni energetiche



Nella foto (da dx): Presidente Marika Venturi e direttore generale Dario Soria.

ROMA – Si è tenuto a Roma l'annunciato workshop: L'orizzonte dell'energia - guardare al futuro governando il presente. L'incontro, organizzato da Assocostieri in occasione della propria assemblea annuale, ha fatto il punto sullo scenario energetico italiano, sottolineando come, al fine di garantire una transizione sostenibile sotto tutti i punti di vista, sia necessario l'utilizzo di una pluralità di fonti energetiche. In modo particolare, il settore dei trasporti, sia marittimi sia terrestri, necessita di un mix attento e bilanciato per assecondare le indicazioni ricevute dall'Unione Europea, per procedere verso un futuro che tenda sempre più a "emissioni zero".

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dello Sviluppo Economico hanno concesso il proprio patrocinio. È stata un'occasione di confronto, fra i rappresentanti delle Istituzioni di riferimento e le imprese associate.

Paolo Uggè, vicepresidente Confcommercio - Imprese per l'Italia, durante i saluti istituzionali ha sottolineato come non vi sia una sola strada da percorrere verso la decarbonizzazione. I lavori sono stati, poi, aperti dall'intervento del Presidente di Assocostieri, Marika Venturi. Il presidente ha evidenziato come i cambiamenti climatici degli ultimi anni abbiano reso la "decarbonizzazione" il principale obiettivo delle politiche energetiche in tutti i Paesi europei, come ribadito dal Piano

Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima. "Il nostro Paese deve dotarsi di una struttura di vertice che possa svolgere le necessarie funzioni di pianificazione strategica e garantire competitività e sicurezza degli approvvigionamenti" ha sottolineato il Presidente, "nonché l'indispensabile funzione di benchmarking e confronto competitivo con gli altri Paesi europei". Come evidenzia il titolo del workshop, è necessario guardare al futuro con strategia e pianificazione senza trascurare le sfide quotidiane. Per questo gli obiettivi di Assocostieri sono rappresentati, da un lato, dal supporto costante e continuo alle aziende associate per dar voce a livello nazionale a tutte le esigenze del comparto, e dall'altro dall'impegno in proposte e azioni concrete che permettano lo sviluppo, la crescita e l'efficiente funzionamento del settore.

L'iniziativa è proseguita con quattro tavole rotonde che hanno approfondito alcune delle tematiche di maggior rilievo per i diversi settori rappresentati: il ruolo del GPL nel trasporto urbano, il vantaggio competitivo del biometano per il settore dei trasporti, la legalità nel settore degli oli minerali, il ruolo del GNL del trasporto marittimo.

Patrizia Scarchilli, direzione generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali ed il Trasporto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è confrontata sul ruolo del GNL nel settore marittimo con importanti rappresentanti di settore, quali: Marika Venturi, presidente ASSOCOSTIERI; Alessandro Fino, amministratore delegato OLT Offshore LNG Toscana; Salvatore Ledda, coordinatore nuovi progetti relativi ad energie alternative ed innovazione IVI Petrolifera; Valentina Infante, responsabile Small Scale LNG Business, Edison e Pierpaolo Vinci guerra, base manager, Fratelli Cosulich.

Dal confronto è emerso il ruolo fondamentale che spetta al GNL nel settore del trasporto marittimo. Dal 1° gennaio 2020, tutti i combustibili impiegati nelle navi, dovranno rispettare limiti più stringenti relativamente al tenore di zolfo che si ridurrà dall'attuale 3,5% allo 0,5% a livello globale. Tale obbligo porterà inevitabilmente il mercato navale ad

adottare soluzioni alternative, tra cui l'utilizzo di GNL. In questo quadro è importante prevedere incentivi ad hoc, una fiscalità agevolata e un quadro regolatorio stabile e certo. Inoltre, sarà fondamentale definire a livello nazionale le modalità operative per il bunkeraggio, al fine di ottenere un quadro omogeneo sul quale basare le procedure nei diversi porti.

Importanti gli investimenti che gli

operatori del settore stanno pianificando da Edison a Ravenna a OLT Offshore LNG Toscana a Livorno, passando per IVI Petrolifera a Oristano e Fratelli Cosulich a Genova. In Sardegna in particolare si stimano, nei prossimi anni, circa un miliardo di euro di investimenti per la sfida della metanizzazione.

Al termine del workshop, è intervenuta Elena Lorenzini, Vice Capo di Gabinetto, Ministero dello

Sviluppo Economico, la quale ha posto l'attenzione su due punti: da un lato il tema della legalità, rispetto al quale il ministero auspica di proseguire su una strada di sempre maggiore collaborazione; dall'altro quello degli obiettivi di sostenibilità contenuti nel Piano Energia e Clima, rispetto ai quali i settori energetici rappresentati nell'associazione possono svolgere un ruolo rilevante.

A cura di

eXtra
COMUNICAZIONE E MARKETING