

NEL MIRINO PARTNERSHIP PUBBLICO-PRIVATO PER IL TRASPORTO DI GNL

Armatori a tutto gas

L'idea, avanzata al meeting di Assarmatori, prevede la possibilità di acquistare e gestire imbarcazioni che facciano la spola da e verso i nuovi rigassificatori

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

«**L**o abbiamo dimostrato scientificamente: in Italia ci sono armatori, non solo aderenti ad Assarmatori, che potrebbero collaborare più che proficuamente alla gestione degli approvvigionamenti di gas via mare». E ancora: «Riteniamo intelligente investire in rigassificatori galleggianti: siamo pronti a investire, in qualità di rappresentanti del com-

parto armatoriale, per coprire la filiera del trasporto marittimo di Gnl. Per garantire l'approvvigionamento del prodotto e della logistica». All'assemblea annuale dell'associazione di armatori aderente a Confrasperto-Conffcommercio la nuova politica governativa in materia di gas naturale liquefatto, diventata concreta al momento nell'acquisi-



Una nave gasiera

zione da parte di Snam di due nuovi rigassificatori destinati ai porti di Piombino e Ravenna, ha avuto un ruolo di rilievo

nella relazione del presidente Stefano Messina, punta dell'iceberg dell'ultra dibattuto tema della transizione ecologica in cui il settore è impegnato. E non poteva del resto essere diversamente, dal momento che Assarmatori, insieme ai colleghi di Confitarma, si è già mossa per cavalcare l'onda. Mes-

sina ha infatti reso noto di aver partecipato ad almeno un incontro in Cassa Depositi e Prestiti, controllante di Snam: «Sarebbe senz'altro di interesse per il paese disporre di una flotta di gasiere, di varie dimensioni fra i 50mila e gli 80mila metri cubi di portata, in grado di approvvigionare con regolarità i rigassificatori nazionali. E senz'altro ci sarebbero armatori capaci di gestire una simile flotta». Lo scorso marzo anche Mario Mattioli, vertice di Confitarma, aveva lanciato un messaggio simile.

L'idea sembra essere quella di creare una flotta in capo a Snam e gestita - sulla base di un impegno contrattuale (noleggio) di lungo termine o attraverso una partecipazione societaria diretta - da una o più compagnie armatoriali nazionali: «Abbiamo già fatto qualche sondaggio con cantieri giapponesi e coreani, che sono i più qualificati per questo tipo di navi. Certo il momento non è dei più indicati, considerata la domanda e il prezzo delle materie prime, acciaio in primis. Ma è anche vero che nei prossimi anni certo non mancherà la domanda di trasporto marittimo di Gnl. Noi siamo pronti a investire», ha concluso Messina. «Di sicuro la regia e l'intervento finanziario pubblico diretti sono imprescindibili».

IN Italia già diverse società armatoriali sono state o sono attive nel trasporto marittimo di gas, un segmento che richiede un know how specifico: fra queste, oltre alla stessa Snam, anche Fratelli Cosulich, Synergas, Mediterranea di Navigazione e Carboflotta. Interesse verso questo segmento di business era stato espresso in passato anche dal gruppo d'Amico Società di Navigazione. (riproduzione riservata)