

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Evangelisti: “Il Recovery Plan a sostegno della navalmeccanica e della filiera italiana del Gnl”

Nicola Capuzzo · Thursday, February 18th, 2021

Quella che si creerà con il Next Generation Ue è un’occasione da non perdere anche per “sostenere la filiera italiana ed europea del Gnl”. L’appello – lanciato al nuovo esecutivo guidato da Mario Draghi e più in generale alla politica nazionale e comunitaria – arriva direttamente da uno dei protagonisti dell’industria tricolore del gas naturale liquefatto, l’amministratore delegato di Gas & Heat, nonché promotore del progetto del deposito costiero di Oristano, Claudio Evangelisti.

Più nel dettaglio, è la proposta del manager, una parte delle risorse che si renderanno disponibili nell’ambito del Recovery Fund previsto dalla Commissione Europea, potrebbe andare a “sostenere le industrie manifatturiere e i cantieri navali nella realizzazione di nuove navi alimentate a Gnl e incentivare gli armatori a convertire quelle esistenti in Italia, con delle formule che potrebbero essere individuate ascoltando le associazioni armatoriali, con l’obiettivo finale di incentivare l’impiego di questo tipo di unità”. Obiettivo che secondo Evangelisti sarebbe in linea con gli indirizzi definiti nella tabella di marcia del Green Deal Europeo, nello stesso piano Next Generation Ue e con quelli delineati finora dal presidente del consiglio Mario Draghi (che peraltro secondo vari commentatori nel suo discorso di ieri al Senato avrebbe lasciato intendere che ci siano margini per una parziale riscrittura del piano stilato dal Conte-bis).

“Anche se necessariamente l’attenzione per il futuro non può prescindere da approfondire e implementare l’utilizzo di idrogeno ed energie rinnovabili” dice l’imprenditore toscano, “nell’immediato il miglioramento ambientale passa dall’utilizzo intensivo del Gnl come sostituto dei combustibili fossili tradizionali”. L’invito trae spunto dall’analisi del mercato mondiale attuale, che per quanto riguarda in particolare il segmento delle costruzioni navali è inevitabilmente sbilanciato verso l’Asia e la Cina, per ovvie ragioni di convenienza economica. “Una nave realizzata in quelle aree può costare a un armatore il 15% in meno rispetto a una realizzata in Europa. Non bisogna dimenticare però che, se consideriamo il suo intero ciclo di vita e non solo la fase che termina con la consegna, le spese già crescono. Per fare un esempio, per le Frsu bisogna aggiungere quelle del rimorchio verso l’area di destinazione finale”.

Al di là dell’aspetto puramente economico, chiaramente un contesto come quello cinese rappresenta un modello difficile da eguagliare, dato che si porta dietro anche condizioni ‘di contorno’ vantaggiose, come i finanziamenti garantiti dagli istituti bancari del paese. Inoltre opera come un sistema ‘chiuso’: i cantieri in certi casi lavorano in un’ottica ‘protezionista’ e preferiscono

fornitori locali. Una situazione che la stessa Gas & Heat ha sperimentato direttamente nel caso della costruzione delle bettoline per il partner Avenir: per le prime due, ovvero Advantage e Accolade, l'azienda toscana ha potuto fornire i propri impianti di stoccaggio e propulsione, mentre per le successive, tra cui la Aspiration, in costruzione da Cimc Sinopacific Offshore & Engineering, il cantiere è riuscito a ‘imporre’ i propri partner.

Pur non aspirando naturalmente a replicare un modello come quello della Repubblica Popolare, l'auspicio di Evangelisti è che anche in Italia – con l'aiuto di alcuni incentivi “certamente non a pioggia” e che pongano “vincoli rispetto ai luoghi di costruzione” – possano però crearsi le condizioni per lo sviluppo di un mercato interno della costruzione e conversione delle unità a Gnl, evitando così anche il paradosso di vedere “armatori che ricevono finanziamenti europei e vanno a costruire le navi in Cina”.

Per ultimo, la stessa emergenza Covid, secondo il manager, ha inoltre mostrato chiaramente quali siano i limiti di una produzione quasi totalmente delocalizzata in Asia e reso evidente la necessità di ripensare le strategie di approvvigionamento e accorciare le supply chain. “La filiera italiana del Gnl esiste ed è un'eccellenza, gli operatori sono pronti a fare squadra: in condizioni straordinarie servono risposte straordinarie e in certi casi può bastare una piccola spinta per generare un effetto moltiplicatore. La gestione dei fondi che potremo ricevere dalla Comunità Europea farà la differenza” è la conclusione di Evangelisti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 18th, 2021 at 6:30 pm and is filed under [Cantieri, Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.