



GRIMALDI GROUP “XXVII EUROMED CONVENTION FROM LAND TO SEA”

.

.

.

.

.

.

-PRIMO PANEL: “SHIPPING IN TRANSITION: INNOVATION, REGULATION AND SUSTAINABILITY”

.

Il settore dello shipping è oggi di fronte ad un punto di svolta. Il trasporto marittimo, che rappresenta la spina dorsale del commercio e dell’economia a livello globale, è chiamato ad affrontare la sfida più complessa del nostro tempo: la decarbonizzazione e la riduzione dell’impatto ambientale. La strategia dell’IMO (International Maritime Organisation) punta infatti ad azzerare le emissioni di gas serra entro il 2050, con target intermedi vincolanti già nel 2030 e nel 2040.

Il processo di decarbonizzazione dei trasporti deve fare i conti con un’equazione a tre fattori, tra loro indissolubili.

- l’innovazione tecnologica, che è fondamentale per lo sviluppo dei nuovi carburanti ecologici (idrogeno, ammoniaca, metanolo), per l’efficienza dei propulsori e per l’elettrificazione delle banchine;
- il fattore umano, che guarda alle persone impegnate ogni giorno a bordo delle navi, al necessario confronto con le nuove opportunità dell’Intelligenza artificiale alle connessioni onshore e offshore, ed all’utilizzo di nuovi carburanti;
- la chiarezza normativa, alla luce soprattutto delle direttive internazionali che hanno trasformato la sostenibilità da scelta etica a requisito di compliance e competitività.

Su questi tre fattori imprescindibili si sono confrontati **Thomas Kazakos** (Secretary-General, International Chamber of Shipping), **Ricardo Batista** (Head, Climate Action and Clean Air, International Maritime Organisation), **Ugo Salerno** (Executive Chairman, RINA), **Per Håvard Siljan Hjukse** (Executive Vice President, Propulsion & Handling, Kongsberg Maritime), **Maximo Mejia Jr.** (President, World Maritime University), **Dario Bocchetti** (Director R&D, Energy and Decarbonisation, Grimaldi Group).

-SECONDO PANEL: "GEOECONOMIC & GEOPOLITICAL CHALLENGES FOR MARITIME TRANSPORT IN THE MED AREA"

Il Mar Mediterraneo è da sempre lo snodo nevralgico dei traffici globali e il ponte strategico tra Europa, Asia e Africa.

L'attuale scenario pone l'intera area mediterranea al centro di crisi geopolitiche e riassetti geoeconomici che stanno ridefinendo le rotte dei traffici marittimi a livello globale. A causa delle problematiche legate alla sicurezza dei choke point - in particolare il Canale di Suez e lo stretto di Hormuz - e di conseguenza alla fluidità dei trasporti, oggi assistiamo ad una contrazione del 10% in termini di export e ad una riduzione del 4% sull'importazione del greggio dal Medioriente.

In uno scenario così complesso, il settore dello shipping deve affrontare una sfida importante: adattarsi al cambiamento, trasformando la crisi globale in una nuova opportunità di sviluppo. Sono necessari, oggi più che mai, investimenti e apertura a nuovi mercati. Inoltre, la tanto augurata decarbonizzazione non deve ottenersi a scapito della competitività dello shipping.

Il futuro del trasporto marittimo nel Mediterraneo andrà costruito affrontando tre aspetti fondamentali.

- L'attuale vulnerabilità delle rotte commerciali, che influenza le catene di approvvigionamento, i costi del nolo e la sicurezza della navigazione;
- Il ruolo dei porti della sponda Nord del Mediterraneo, che deve essere riorganizzato in termini di logistica e infrastrutture a causa dei cambi di rotta transoceanici;
- Gli equilibri economici, con focus sul ruolo dell'Europa in termini di sicurezza energetica, autonomia industriale e centralità logistica del Mediterraneo.

Al dibattito, che ha delineato le opportunità e i rischi di questo scenario complesso, hanno preso parte: **Athanasios Porfyrakis** (CEO, Port of Igoumenitsa), **Davide Gariglio** (Chairman, Port System Authority of the North Tyrrhenian Sea), **Matteo Paroli** (Chairman, Port System Authority of the West Ligurian Sea), **Domenico Bagalà** (Chairman, Port System Authority of the Sea of Sardinia), **Ana Nuñez Velasco** (Director General, Spanish Merchant Navy), **Chris Bonett** (Minister of Sustainable Mobility, Malta), **Eugenio Grimaldi** (Head of Office Short Sea North/South Lines, Grimaldi Group).

-TERZO PANEL: "AUTOMOTIVE SEABORNE TRADE: A CHALLENGING WORLD"

Il comparto Car Carrier e Ro-Ro, ossia il trasporto marittimo di veicoli, vive una fase di profonda riorganizzazione, a seguito delle trasformazioni affrontate dall'industria automotive e dall'intera catena logistica globale.

Trasportare veicoli via mare non è mai stato così strategico e, nel contempo, così complesso: mentre l'industria dell'auto affronta la transizione verso l'elettrico con nuovi player che si affacciano sul mercato, il trasporto via mare vive un momento storico in cui risulta vitale adattarsi a nuovi standard di sicurezza, confrontarsi con mercati fortemente volatili e interpretare una domanda in continua evoluzione.

Dal dibattito sono emersi i tre elementi strategici che stanno ridefinendo il comparto Car Carrier e Ro-Ro.

- riconfigurazione dei flussi e capacità di stiva, nella consapevolezza dell'ascesa di nuovi mercati produttori ed esportatori, specialmente dal Sud Est Asiatico, che sta modificando le rotte tradizionali;
- sicurezza e nuove tecnologie di propulsione, con le sfide operative legate al trasporti di auto elettriche, alla gestione delle nuove batterie al litio e alle normative per la decarbonizzazione delle flotte di navi;
- resilienza della catena logistica che punta ad integrare trasporto marittimo, terminal portuali e connessioni terrestri per garantire consegne tempestive in un mercato globale e interconnesso.

Sulle soluzioni strategiche, tecnologiche e operative messe in campo dagli operatori del settore per costruire la logistica automotive del futuro si sono confrontati: **Le Ahn Thien Thu** (Director of Global Logistics, Vinfast), **Frank Schnelle** (Executive Director, ECG), **Alessandro Furnò** (Vice President, Global Supply Chain & Purchasing, Leapmotor International), **Luigi Pacella Grimaldi** (Automotive Intercontinental Director, Grimaldi Group).