

Assarmatori: "Con nuove norme Ue su carburanti l'Italia rischia grosso"

di Elisabetta Biancalani

lunedì 07 febbraio 2022

GENOVA - **"Fissare gli obiettivi senza tenere conto delle tecnologie disponibili sarebbe solo un'operazione mediatica. E stabilire penalizzazioni fiscali in assenza di alternative all'uso dei carburanti fossili, servirebbe solo ad alzare i costi del trasporto, senza alcuna contropartita per la collettività e per l'ambiente".** Così il **presidente di Assarmatori, Stefano Messina**, fresco di rielezione, commenta a Primocanale i rischi della transizione ecologica nel suo settore se il Governo italiano non riuscirà ad imporre all'Europa un sistema di regole che non penalizzi l'economia del nostro Paese.

"E' una grande sfida che richiede altrettanto grande serietà. Gli armatori sono impegnati a fondo e da anni per rispettare il percorso di de-carbonizzazione del trasporto marittimo stabilito dall'IMO. Non solo, gli armatori condividono anche lo spirito dell'accelerazione impressa dall'Unione Europea in questo percorso, ma hanno molti dubbi ed anche una notevole preoccupazione riguardo la strada scelta per raggiungere gli obiettivi. Per spingere lo shipping verso l'uso di fuel green **la Commissione UE propone di disincentivare l'uso di carburanti fossili attraverso misure fiscali**, come l'estensione al trasporto marittimo del sistema europeo di scambio delle emissioni (EU Emission Trading System – EU-ETS) e **l'introduzione, a partire dal 2023, di una tassa da applicare a tutti i carburanti venduti nell'area economica europea (EEA) per i viaggi interni all'EEA, con l'opzione, per gli stati membri, di estenderla anche ai viaggi internazionali.**

"Sapete che cosa significa? Che abbiamo risolto il problema dei dragaggi. Sarà inutile farli, tanto le grandi navi non verranno più in Europa, ma si fermeranno a Tangeri o a Suez per non pagare le tasse Ue. Le merci da noi dovranno arrivare per altre vie, con navi più piccole e molto più costose. Lo shipping internazionale che attualmente scala i porti europei cercherà di eludere le nuove imposizioni evitando di toccare i porti europei e scalando invece gli hub già esistenti ai confini dell'EU o quelli – numerosi – in corso di realizzazione, ad esempio in Nord Africa, sulla sponda sud del Mediterraneo.

L'aspetto più grave è che una impostazione autolesionistica come quella del Fit for 55 non servirà nemmeno a ridurre le emissioni, non perché manchi la volontà degli armatori ma perché mancano le tecnologie, i fuel alternativi e le reti di distribuzione degli stessi. E mancheranno ancora per molto, mentre sono a disposizione carburanti di transizione, come il GNL, che nel pacchetto Fit for 55 non viene considerato green".

<https://www.primocanale.it/porto-e-trasporti/4034-messina-assarmatori-ue-unione-europea-carburanti-green-navi-amratori-porto.html>

Messina: Decarbonizzazione, gli armatori ci sono - Ma non sia solo un'operazione mediatica
07 Feb, 2022

"Il Piano Marshall dei porti e le modalità di attuazione" è il titolo del webinar promosso da Fise Uniport durante il quale è stato affrontato il tema degli investimenti portuali previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e le modalità di attuazione e, al quale sono intervenuti molti dei principali attori del settore portuale-marittimo-armatoriale.

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha messo in guardia rispetto al rischio di affrontare la fase di decarbonizzazione delle flotte e dei porti - tramite investimenti tecnologici e in ricerca - che tuttavia non sia solo mediatica. "Gli armatori rispettano le **norme internazionali, a partire da quelle dettate dall'IMO**: prova ne sia che negli ultimi anni, a fronte di un costante aumento del traffico marittimo si è assistito ad un altrettanto costante **calo delle emissioni di carbonio**. Si vuole accelerare ulteriormente su questa strada? Noi ci siamo, in quanto protagonisti di un mondo che **richiede investimenti in tecnologia, ricerca e sviluppo**. Ma **stiamo attenti a non trasformare queste scelte in un boomerang**". **'Il Piano Marshall dei porti e le modalità di attuazione'** organizzato da Fise Uniport.

“Se guardiamo al **Fit for 55**, infatti, siamo davanti ad un'operazione che così disegnata rischia di essere **puramente mediatica**. Per ora i carburanti alternativi sono ad una fase sperimentale e siamo lontanissimi da poter immaginare che le portacontainer, le navi da crociera e anche i traghetti possano essere alimentati solo ad **energia elettrica**. E allora il **rischio che corriamo, oltre a quello di far lievitare i costi del trasporto**, è che i flussi dei container scelgano **hub portuali del Nord Africa**, tagliandoci fuori. È giusto che il Paese lo sappia e faccia scelte di conseguenza. Noi siamo pronti a dare il nostro contributo intellettuale e a mettere a fattore comune quello degli altri protagonisti del nostro sistema”.

FISE Uniport: PNRR chiama i privati e il mondo dello shipping risponde

(FERPRESS) – Roma, 7 FEB – Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) chiama la partecipazione dei privati, e il mondo dello shipping (in primis Assarmatori) risponde, così come le altre istituzioni del settore. Unanimi le richieste: il PNRR fornisce il quadro strategico, ma le nuove regole e le semplificazioni coinvolgano tutti gli ambiti di un settore vitale come i porti.

FISE Uniport ha promosso un webinar (“Gli investimenti nei porti previsti dal PNRR e la loro messa a terra”), che si è rivelato un importante momento di confronto, in cui è emersa la forte richiesta di coinvolgimento e collaborazione di tutti gli attori, per realizzare una svolta lungamente attesa, e che oggi sembra possibile proprio a partire dagli investimenti previsti dal PNRR. Particolarmente significativo il dialogo – con relativi riconoscimenti della preziosità del relativo ruolo – tra il Coordinatore della Struttura tecnica di missione del MIMS, Giuseppe Catalano, e Stefano Messina, presidente di Assarmatori, per gli inizi di una stagione in cui gli investimenti della mano pubblica vedano la piena partecipazione dell’imprenditoria privata alla definizione di una nuova politica che salvaguardi gli interessi nazionali in un quadro di sviluppo dei processi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Il dibattito – coordinato dal direttore dell’associazione Uniport, Giuseppe Rizzi – ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti del settore. Dopo gli interventi del presidente di FISE (Federazione Imprese Servizi) Antonino Calè, e del presidente di Uniport (Unione nazionale Imprese Portuali), Federico Barbera, il webinar ha visto i contributi di Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura tecnica del MIMS; Patrizia Scarchilli, della Direzione del MIMS per la Vigilanza sui sistemi portuali; Edoardo Zanchini, vice presidente Legambiente; Andrea Giuricin, Università Bocconi e TRA Consulting; Luigi Merlo, presidente di Federlogistica; Stefano Messina, presidente Assarmatori e Rodolfo Giampieri, presidente Assoport.

Il mondo dei porti – attraverso soprattutto le voci di Merlo e Giampieri – ha espresso innanzitutto l’esigenza che gli interventi del PNRR (in gran parte positivi, anche se non mancano criticità) siano coordinati da un’attenta regia a livello nazionale, che recepisca in pieno l’esigenza di un coordinamento di “sistema”, che è già stato alla base della costituzione delle Autorità di sistema portuale, che – però – ora debbono a loro volta integrarsi riprendendo su scala più ampia quello che era stato lo spirito della riforma a livello locale. In particolare – ha rilevato il presidente di Federlogistica, Merlo – gli investimenti di cold ironing nei porti hanno bisogno di un disegno strategico che tenga conto della dimensionalità degli interventi con installazione alle banchine di centrali elettriche di grande potenza, piuttosto che tante centrali di piccola potenza. Identico discorso si può fare per le scelte che riguardano la specializzazione dei porti, soprattutto in area contigue (il porto di Augusta, ad esempio, ha grandi

banchine dove si può spostare il traffico – in particolare container – di Catania, che complica anche la vita della città).

Il presidente Giampieri, ha rilevato la grande positività del momento, cui Assoportì sta cercando di offrire il massimo livello di collaborazione per il raggiungimento degli obiettivi del PNRR e non solo. Le procedure di semplificazione e di velocizzazione delle opere previste nel Piano vanno però estese rapidamente all'intera categoria degli interventi promossi dalle Autorità di sistema portuali, che invece risultano ancora legate da una serie di leggi, regolamenti e procedure che ostacolano la realizzazione degli interventi più indispensabili (ad esempio. i dragaggi), e che diventano particolarmente urgenti nel nuovo contesto competitivo.