Assarmatori Proposta una joint venture allo Stato per portare il metano via mare

Il numero uno dell'associazione Stefano Messina ha sondato l'interesse di Cdp

Gli armatori sono pronti a fare quanto necessario per adeguare le flotte

EUGENIO VALENTINO

Gli armatori sono pronti a sostituire con le loro navi i gasdotti che la Russia sta chiudendo, anzi lanciano la palla al governo mettendo in campo l'ipotesi una joint venture pubblico-privati per la costituzione di una flotta di navi gas carrier che facciano la spola tra i paesi produttori in Africa e Medioriente e gli impianti di rigassificazione italiani (a terra o galleggianti).

«Noi armatori privati abbiamo le competenze per la gestione della supply chain e della logistica e mettiamo a disposizione il nostro know how», ha detto il presidente di **Assarmatori**, **Stefano Messina**, nel discorso che ha aperto ieri a Roma l'assemblea nazionale dell'associazione.

IL PROGETTO

Un'ipotesi, quella di Assarmatori, che Messina ha già offerto alla valutazione di **Cassa depositi e prestiti**. A margine dell'assemblea, infatti, il presidente dell'associazione è entrato più nel dettaglio, spiegando che «dati alla mano», ha già manifestato a Cdp, «la nostra convinzione che in Italia ci siano soggetti privati in grado di gestire, per competenza ed esperienza, la filiera del trasporto marittimo di Gnl al servizio dei rigassificatori nazionali». Messina ha anche assicurato che questi soggetti sono pronti a lavorare con la Cassa e soprattutto con il governo «che ovviamente devono dare il loro supporto, politico ma anche economico-finanziario».

L'idea, infatti, sarebbe quella di costituire una jv a guida pubblica nella quale i soci privati di minoranza apporterebbero soprattutto competenze e professionalità.

Nell'attesa di una risposta di Cdp e dell'esecutivo, Assarmatori ha già sondato alcuni cantieri coreani e giapponesi sulla possibilità di realizzare nei tempi più rapidi possibili navi gasiere da 50-80 mila metri cubi. «Nelle rinfuse liquide c'è un'offerta di mercato molto ampia, e quindi l'ipotesi di un intervento pubblico non avrebbe senso», ha spiegato Messina ai giornalisti, aggiungendo che invece nel settore gas non esiste una flotta privata italiana in grado di supportare le nuove esigenze di approvvigionamento e quindi l'intervento pubblico sarebbe più che giustificato, del resto, come ha detto nella sua relazione «il Paese ha speso in passato centinaia di miliardi di euro per portare il gas in ogni casa. Oggi vogliamo abbandonare tutto?».

GNL PER LA TRANSIZIONE

Il tema Gnl, però, è fondamentale per gli armatori, anche nella prospettiva della transizione energetica, questione centrale visti le scadenze molto ravvicinate che impongono il graduale abbandono di carburanti fossili. «Gli armatori – ha assicurato **Messina** – sono pronti a fare quanto necessario per adeguare le flotte e i servizi onde conseguire gli obiettivi dettati dell'Imo e dall'Unione europea», il problema è che mancano ancora le soluzioni tecnologiche e una produzione adeguata di carburanti alternativi, per non parlare delle relative reti per la loro distribuzione nei porti.

Tutte carenze su cui ha concordato anche il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, **Enrico Giovannini**. «La transizione ecologica di questo settore è più complessa rispetto ad altri», ha ammesso il ministro, che poi ha promesso soluzioni equilibrate che rispettino i tempi, ma si orientino sulle tecnologie migliori, che al momento non sono così chiare. «Certo – ha concluso – dobbiamo ridurre l'inquinamento delle navi».

Ed a questo proposito ha assicurato che «entro la fine dell'anno dovremmo avere un quadro regolatorio bilanciato sul cold ironing», ossia l'elettrificazione delle banchine per permettere alle navi di spegnere i motori quando sono ferme nei porti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

STEFANO MESSINA

presidente di Assarmatori. A destra, una nave gasiera

Superficie 29 %