Decarbonizzare lo shipping senza danneggiare il comparto: una sfida che si può vincere “con approccio concreto e non ideologico”

Il messaggio arriva dalla tavola rotonda organizzata da Assarmatori in occasione dell’Assemblea annuale. Palenzona (Confcommercio) e Onorato (Moby) rilevano “contraddizioni insite a un processo di transizione che non sia graduale”

di Marco Valentini

Roma – Più di due anni di pandemia, la guerra in Ucraina e l’aumento del costo delle materie prime rappresentano elementi di criticità di tale portata da compromettere gli equilibri geopolitici e geoeconomici a livello internazionale. Ogni settore produttivo rischia di vedere ridimensionate le prospettive di sviluppo e il comparto marittimo, pur essendosi dimostrato tra i più resilienti finora, non fa eccezione. Sul cluster, oltre ai problemi già elencati, potrebbe gravare anche il peso di normative, concepite per favorire la transizione ecologica, che, se non ben calibrate, andrebbero a compromettere la competitività del trasporto su nave di merci e persone.

Proprio al tema delle ‘Sfide dello shipping sostenibile’ era dedicata l’Assemblea annuale di Assarmatori, tenutasi oggi a Roma, e i protagonisti della tavola rotonda che ha fatto seguito alla relazione del

presidente Stefano Messina e all'intervento del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, si sono confrontati sull'argomento.
Ad animare il dibattito erano stati invitati Fabrizio Palenzona, vice presidente nazionale Confcommercio e presidente onorario Conftrasporto; Antonio Gozzi, CEO del gruppo Duferco e presidente di Federacciai; Luigi Ferraris, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Italiane, Achille Onorato, amministratore delegato di Moby S.p.A. e Francesco Isola, presidente di Kalypso Compagnia di Navigazione.

Ad entrare a gamba tesa sull'argomento è stato Palenzona che, pur riconoscendo la necessità di lavorare per ridurre l'inquinamento e per contrastare i cambiamenti climatici, "che siano o meno causati dall'attività dell'uomo", ha sottolineato l'opportunità di procedere con "gradualità" per "evitare di lasciare troppe vittime sul terreno".
"Sono sicuro che quello che dirò non piacerà molto ai sostenitori del politically correct - ha esordito il dirigente – e credo che l'Occidente dovrebbe prendere esempio dalla Cina, che non si vergogna dei suoi quattromila anni di storia". Se si vuole competere, e vincere la sfida, con il Dragone secondo Palenzona "non si può prescindere dall'orgoglio di rappresentare una civiltà millenaria. Non si può continuare ad andare dietro alle mode. Non sono un esperto del tema però leggo. E quando leggo che uno studioso come Vittorio Prodi dice che il riscaldamento globale, probabilmente, potrebbe non essere provocato dalle attività umane, penso che sia un elemento da valutare. Questo non significa, ovviamente, che allora dobbiamo inquinare allegramente. Noi abbiamo il dovere di fare, comunque, tutto quello che si può per rispettare l'ambiente. Detto questo, però, dobbiamo anche capire che bisogna accompagnare questo processo con soluzioni intelligenti".

Ad esempio, il Fit for 55, secondo il vice presidente di Confcommercio, “così com’è non funziona e bisogna andare in Europa e spiegare che c’è bisogno di ripensare le misure del pacchetto. Ad ora non sappiamo quale tipo di fuel alternativo funzionerà. Allora, per andare in modo ordinato, prima facciamo delle scelte, poi orientiamo la tecnologia e infine facciamo gli investimenti”.
Palenzona, sostanzialmente, ha quindi rimarcato che c’è bisogno di un approccio non ideologico ai problemi, bensì concreto, da parte delle istituzioni europee. Un tipo di approccio che, secondo il manager, “è totalmente mancato di fronte alla sfida della guerra in Ucraina. L’Europa ha fatto una pessima figura dimostrando, purtroppo, di non esistere e di non saper far prevalere i suoi interessi”.
Infine, Palenzona ha rilanciato una proposta per consentire “una corretta attuazione del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). C’è bisogno di riproporre lo stesso schema utilizzato con i vaccini. Bisogna creare un Comitato Nazionale che goda di tutti i poteri sostitutivi”.

Ha rilevato contraddizioni, insite nelle normative studiate per favorire il processo di transizione ecologica del settore dello shipping, anche Achille Onorato.
L’AD di Moby ha dichiarato che “stiamo andando incontro a una sostenibilità insostenibile. Rischiamo di tornare indietro di molti anni. Ad oggi non esiste una tecnologia che ci consenta di compiere una scelta seria e ponderata sul futuro dei combustibili utilizzati dalle unità navali. Si chiedono, nonostante ciò, degli investimenti in questo senso e il rischio è quello di spendere soldi per qualcosa che nel giro di pochi anni potrebbe rivelarsi assolutamente inutile e superato”.
Facendo riferimento all’intermodalità, Onorato ha poi rivendicato con orgoglio che “noi armatori, soprattutto di ro-ro, contribuiamo a eliminare parecchi chilometri di congestione autostradale, switchandoli in sistemi di trasporto integrato ferro-nave e riducendo all’ultimo miglio quello che avviene su gomma. C’è il rischio, però, che, perdendo competitività, si torni indietro a un sistema che

favorisce la strada. Questo perché il costo del carburante è insostenibile e questi investimenti richiesti rendono la nave meno attrattiva. Chiudo con una provocazione: stiamo costruendo navi che saranno attrezzate per il cold ironing, questo cold ironinge, però, oggi è alimentato a carbone".
Un messaggio meno critico verso la gestione della transizione ambientale promossa a Bruxelles è arrivato, invece, dal numero uno di Federacciai.
Gozzi con una battuta ha voluto sottolineare che "è quasi paradossale che da rappresentante del settore siderurgico, quindi energivoro, faccia io un discorso politically correct. Però ho l'impressione che su questo tema della decarbonizzazione lavoreremo per i prossimi vent'anni. Ritengo, quindi, che sia importante che gli imprenditori condividano l'obiettivo finale"
Il leader di Duferco ha poi analizzato anche il tema della ristrutturazione della globalizzazione "finora guidata da obiettivi di abbassamento dei costi in assoluto. Oggi assistiamo a un riorientamento dei flussi, delle tendenze e dell'approccio per cui, certamente il tema dell'efficienza e dei costi è sempre importante, ma anche quello della sicurezza e dell'affidabilità è diventato prioritario.

Le acciaierie, ad esempio, sono dei venditori di commodities. Se vogliono provare ad aggiungere valore alla commodity hanno bisogno di garantire ai loro clienti il servizio. E per farlo la logistica, la gestione integrata dei trasporti e le partnership con gli operatori logistici sono una necessità competitiva per le nostre imprese".
E, a proposito di sinergie e logistica, l'AD di FSI ha rimarcato che, con la riorganizzazione strategica del gruppo, è nato il Polo Mercitalia "per affrontare la sfida che caratterizzerà i prossimi dieci-venti anni, ovvero decongestionare le infrastrutture. Per fare questo dobbiamo agevolare il trasporto multimodale facendo una pianificazione integrata ferro-gomma, senza penalizzare nessuno. I trasporti che superano

i 300-400 km devono avvenire su rotaia e su strada il primo e ultimo miglio. Questo agevola il sistema e rende più vivibili le condizioni di chi fa autotrasporto".

Ferraris ha poi evidenziato l'importanza che ricopre il Terzo Valico di Genova per accorciare i tempi di trasporto: "Notoriamente si sa che per le navi portare le merci a Genova ad oggi non è conveniente rispetto al tragitto verso Amsterdam o altri porti del Nord Europa. Col Terzo Valico risparmieremo dai quattro ai cinque giorni. Questo apre evidentemente un'autostrada rispetto a opportunità che si possono sfruttare in termini di traffici".