

Carburanti alternativi, Messina lancia il sasso: «Sì ai motori nucleari»

IL DOSSIER

Alberto Quarati / GENOVA

«A proposito di nuove tecnologie, penso che nel 2030-2035 si potrà cominciare a parlare di nucleare pulito, che farà andare anche le navi». Stefano Messina, presidente di Assarmatori, lo dice apertamente. Gli obiettivi di contenimento dei gas serra sono irrinunciabili, però man mano che la metà del secolo si avvicina, è sempre più evidente che la strada per arrivarci è impervia: ad oggi manca del tutto la struttura industriale per produrre carburanti alternativi (come idrogeno o metano) utilizzando energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili. Così, anche ipotesi che solo un anno fa sembravano tabù in un dibattito sul clima, ora sono valutate in una luce diversa, e in particolare l'alimentazione nucleare di quarta generazione - con i progetti portati avanti da società come Terrapower negli Stati Uniti o la italo-britannica Newcleo.

Al Forum il tema è quanto mai sentito perché, ricorda Messina, «tre sui primi cinque armatori al mondo di tra-

ghetti merci e passeggeri sono italiani, e il 38% dei traffici su traghetto nel Mediterraneo tocca un porto italiano. Ieri (mercoledì, ndr) ero dal ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e dal viceministro Rixi, proprio a chiedere di fare pressione in Europa per migliorare la nostra situazione». Questo perché, come è emerso dal dibattito moderato da Gian Enzo Duci, docente all'Università di Genova, proprio i traghetti sono il settore più penalizzato dalle nuove normative internazionali sull'inquinamento. Lo ha spiegato Maria Garbarini, Roro Passenger Ships Manager del Rina: dal 1 gennaio infatti tutte le navi del mondo saranno classificate con l'indice Eexi (Energy Efficiency Existing ship Index), verranno cioè incasellate in varie categorie di efficienza energetica, proprio come oggi lo sono lavatrici o frigoriferi. Dei vari parametri che compongono l'indice, spiega Garbarini, due in particolare penalizzano i traghetti: «Secondo la norma infatti, pesano negativamente soste in porto e capacità di stiva. Ma i traghetti per loro natura devono passare lungo tempo in porto, mentre la capacità di stiva è calcolata senza tener conto se la nave viaggia a pieno carico o meno»

quindi senza una reale stima dell'efficienza del viaggio.

Si sa già che dal prossimo anno i traghetti, almeno in Italia, ridurranno la velocità per rientrare nei nuovi parametri, ma non è chiaro, man mano che le norme si faranno più stringenti, chi pagherà il costo delle prossime rivoluzioni green. Se per Davide Orecchia, Chief Maritime Operations Officer della Gnv, sarà effettivo un ricarico sul cliente finale, per Messina una parte sarà assorbita dall'armatore. E Paolo Pessina, presidente di Assagenti, avverte che nella logistica serviranno misure a sostegno di chi ha minore forza contrattuale per sostenere la transizione energetica. Paolo Disegni, presidente Maritime Advisory Body di Fedespedi, chiarisce che se aumento dovrà essere, «questo dovrà essere applicato con trasparenza, e serve comunque anche un intervento dell'autorità pubblica». Per Andrea Giachero, presidente Spediporto, «il costo ricadrà sulla merce, ma starà agli spedizionieri agevolare il maggiore incremento. Servono misure a costo zero, come la Zona logistica semplificata, con agevolazioni fiscali per richiamare aziende che se ne erano andate. Penso alla logistica, ma anche a cantieri e Riparazioni navali». —



STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
DI ASSARMATORI

«Penso che nel 2030-2035 si comincerà a parlare di nucleare pulito, farà andare anche le navi»



MARIA GARBARINI
RORO PASSENGER SHIPS MANAGER
DEL RINA

«Le nuove norme internazionali hanno parametri che andranno a penalizzare il settore traghetti»



PAOLO PESSINA
PRESIDENTE
DI ASSAGENTI

«Va sostenuto chi in logistica ha minore forza contrattuale: per i più piccoli la transizione green avrà costi maggiori»



ANDREA GIACHERO
PRESIDENTE
DI SPEDIORTO

«Gli spedizionieri dovranno agevolare l'incremento dei costi. Servono misure come la Zona logistica semplificata»