

Shipping, corsa a ostacoli verso l'approdo green. Gli armatori: "Mancano regole certe"

Gli operatori del settore: "Abbiamo investito miliardi, ma su carburanti e infrastrutture i ritardi sono infiniti"

ALBERTO QUARATI

07 Giugno 2023 alle 08:29 2 minuti di lettura



La sala di Palazzo San Giorgio a Genova con 400 persone in platea

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [Email](#)

Genova – «È curioso - dice il sindaco di Genova, Marco Bucci - che quando definiamo una cosa che non serve più, diciamo che l'abbiamo buttata a mare. Eppure senz'acqua saremmo morti in quattro giorni». «Il nostro pianeta si chiama Terra, eppure è fatto per il 70% dal mare» aggiunge il biologo Antonio Di Natale, membro del board di Genova Process, percorso The Ocean Race-Comune di Genova per definire i principi della Dichiarazione dei diritti degli Oceani, che sarà presentata all'Onu a settembre.

E il mare, così prezioso, è stato al centro del [settimo Forum Shipowners & Shipbuilding organizzato ieri a Palazzo San Giorgio](#), sede dei porti di Genova e Savona, dal Il Secolo XIX, the MediTelegraph e Ttm-Tecnologie Trasporti Mare. Dal 2024 in avanti entreranno in vigore **regole sempre più stringenti in termini di limitazioni all'inquinamento prodotto dalle navi**, derivati sia dalla normativa internazionale (sistemi Eexi e Cii), sia da quella comunitaria (meccanismo Ets e direttiva Fuel Eu). Norme che fissano gli obiettivi, non la strada per arrivarci: «Decarbonizzare lo shipping, che rappresenta il 3% delle emissioni globali, è un'impresa complicata, mancando oggi tecnologie mature» sintetizza Enrico Paglia, research manager di Banchemo Costa che con Simone Gallotti, giornalista de Il Secolo XIX, ha moderato la prima sessione di lavori, introdotta dal direttore del nostro quotidiano Luca Ubaldeschi.

Forum dello Shipping, Ignazio Messina: "I carburanti alternativi? La strada non è così semplice"

Il problema, dicono gli operatori, è che chi lavora sul mare è pronto, non così chi è a terra: «Lo shipping in questi ultimi 20 anni **è l'unico settore della mobilità che ha effettivamente ridotto le emissioni**, dove auto e aerei hanno invece aumentato» sottolinea Cesare d'Amico, amministratore delegato dell'omonimo gruppo armatoriale. Le tecnologie per bruciare metanolo, ammoniaca, biocarburanti ci sono, e anche per allacciare le navi alla rete elettrica. Ma per i carburanti mancano produzione e distribuzione, per l'elettricità energia a sufficienza e tariffe stabili.

Genova, le immagini del Forum "I nuovi confini della sostenibilità"





La platea del Forum

1 di 15

Al Palazzo San Giorgio di Genova il Forum “I nuovi confini della sostenibilità - Il mare e la transizione energetica: cambiare rotta per non cambiare gli obiettivi” organizzato da Il Secolo XIX, The MediTelegraph e Ttm-Tecnologie Trasporti Mare. Foto Davide Pambianchi

E anche **la normativa** presenta trabocchetti. Non solo quella comunitaria, ma anche quella Onu, che regola le politiche marittime in tutto il mondo: «Il Cii, che classifica le navi in base alla loro efficienza energetica, conta per esempio il tempo di sosta delle navi come elemento di penalizzazione - spiega Ignazio Messina, ad del gruppo Messina & Co -. Ma dopo la pandemia abbiamo visto che i tempi di attesa per entrare nei porti Usa sono stati anche di 30 giorni: per assurdo con le nuove regole sarebbe più conveniente far girare a vuoto le navi piuttosto che tenerle ferme alla fonda. Evitiamo che succeda come nelle città: non hai l'Euro 6? Paghi per entrare in centro. Queste norme devono servire a rispettare l'ambiente, non per fare cassa». Idem per **l'elettificazione di banchina**: «Nel mondo i porti attrezzati per il cold ironing sono 14, noi con la nostra flotta siamo pronti per il 65% - dice Davide Triacca, direttore della Sostenibilità alla Costa Crociere -. Perché si realizzi il cold ironing servono mix energetici sostenibili: l'aumento di richiesta energia sarebbe fortissimo. E una tariffa, anche maggiorata, ma che non vada a pagare centrali a carbone per fare energia elettrica per i porti». Anche perché, ricorda Dario Bocchetti, responsabile Risparmio energetico del gruppo Grimaldi, «benché gli armatori tendano ad assorbire i costi ambientali, una parte di questi alla fine rischiano di ribaltarsi sulla clientela. E oggi gli strumenti di mitigazione come il Marebonus non sono sufficienti».

Forum dello Shipping a Genova, intervista a Cesare d'Amico

Per questo **le associazioni nazionali** devono essere presenti anche ai tavoli internazionali. Lo sostiene Stefano Messina, presidente della Assarmatori: «Nelle prime bozze del regolamento Fit for 55, ci stavano fregando. Perché non erano previste compensazioni per i collegamenti minori e in convenzione, cioè una fetta importante del trasporto pubblico italiano. È grazie alla nostra presenza e alla politica di Bruxelles che i costi di milioni di italiani per andare a scuola o in ospedale dall'isola alla terraferma o viceversa non sono triplicati».