

Assarmatori: è il gnl il combustibile per accompagnare la transizione

- [condividi l'articolo](#)

Per gli armatori il combustibile del futuro è il gas naturale liquefatto. Dall'Assemblea di Assarmatori indicazioni precise alla categoria: "Il gas naturale liquefatto è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il governo ci deve seguire su questa strada". A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Confrastamento-Confcommercio che ha riunito a Roma armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia.



"Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo – ha sottolineato Messina – non è ragionevolmente applicabile

ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di un'intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi.

L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico croceristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità”.

Peraltro il tema degli approvvigionamenti di gas riveste una grande importanza anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente. “Nel 2023 – ha detto Messina – le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese”.

Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: “Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili”.