

# Transizione energetica, Messina all'Assarmatori Annual Meeting 2024 indica la rotta per il futuro

Di

**Abele Carruezzo**

-

3 Luglio 2024



*(foto courtesy Assarmatori)*

**“Il carburante su cui puntare è il GNL, il Governo ci segua. Sprint sulla semplificazione per difendere la bandiera italiana”- Sarà difficile strutturare tutti i nostri porti a stazioni di rifornimento dei vari e alternativi nuovi combustibili**

**Roma.** “Il gas naturale liquefatto (GNL) 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”. Sono state le parole chiave pronunciate da Stefano [Messina](#) durante l'annuale meeting.

Assarmatori, con il suo presidente Stefano Messina, traccia la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo, durante l'Annual Meeting 2024 di Roma che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle [Infrastrutture](#) e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci.

“Il 2023 è stato l'anno record delle emissioni di CO2: oltre 37 miliardi di tonnellate. In questo contesto l'industria del mare risulta essere quella meno impattante. L'Europa è riuscita a tagliare in parte le emissioni, ma al contempo paesi come India e Cina le hanno triplicate. Lo sforzo per conseguire una concreta riduzione delle emissioni deve prevedere una partecipazione globale.

La nuova politica europea che si sta delineando dovrà tenere conto delle indicazioni dell'Italia che sarà contraria ad ogni proposta di introduzione di [nuove](#) tassazioni che possano incidere sulle aziende sotto il profilo delle emissioni. La neutralità tecnologica, infine, non può basarsi su ipotesi o fantasie. Occorre subito certezza per le imprese sulle reali forme di investimento da attuare”.

“Siamo consapevoli delle criticità e degli ostacoli normativi che impattano sul settore marittimo – le parole di Schillaci – l'impianto attuale non permette di individuare le risorse professionali necessarie per rispondere alle esigenze del comparto. Occorre individuare nuove regole che garantiscono una migliore individuazione del personale prevedendo anche percorsi di formazione più efficienti”.

“Siamo impegnati ad affrontare le difficoltà che scaturiscono dalla situazione nel Mar Rosso – il messaggio di Antonio Tajani letto da Pietro Roth (Responsabile Relazioni Esterne, Comunicazione e Ricerca di Assarmatori) – Faremo di tutto per tutelare il sistema marittimo italiano e il nostro sistema produttivo dalle conseguenze di questa crisi”. Sulla transizione energetica: “Il sostegno agli operatori del settore del trasporto marittimo è pertanto centrale nell'ambito della nostra strategia di diplomazia della crescita. Stiamo lavorando con tutta la squadra di governo per la decarbonizzazione del trasporto marittimo e lo sviluppo dell'intermodalità. Le risorse del PNRR offrono gli strumenti giusti per rendere più verdi e digitali i nostri porti”.

Intervenuto anche l'Amm. Nicola Carlone (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) che, nel suo intervento, ha toccato i fondamentali punti di digitalizzazione, semplificazione delle procedure, supporto istituzionale, transizione energetica, aggiornamenti in ambito di formazione dei marittimi.

“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 una 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 crocieristico 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”.

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”.

Sul tema del lavoro, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: “Abbiamo apprezzato, ancorché con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio – ha spiegato il Presidente di Assarmatori – All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello”.

Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi.

L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del [RINA](#) e Soren Toft, CEO di MSC.

Un panel internazionale, moderato dal [Segretario Generale](#) di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul 'mare nostrum' hanno

caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea.