

Assarmatori, appello a Chigi: «Sostenga la svolta energetica nello shipping»



03 Luglio 10:49 **2024** da [Claudia Ceci](#) [Stampa questo articolo](#)

La **transizione energetica** nello shipping è un tema delicato e necessita coesione per tracciare una rotta percorribile. E questa **compattezza** del **cluster marittimo portuale** è evidente nella sala più gremita che mai del Grand Hotel Parco dei Principi di Roma, per l'Annual Meeting 2024 di **Assarmatori**.

«E non parlo solo dei nostri associati: c'è un lavoro di grande sintesi che ci permette di essere interlocutori autorevoli con le istituzioni – sottolinea il presidente **Stefano Messina** in apertura di lavori – Con questa compattezza, diciamo che **gnl**, gas naturale liquefatto, biognl e **biocarburanti** sono i fuel su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il loro utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il governo ci deve seguire su questa strada».

Questa la **rotta** tracciata da Assarmatori – l'associazione aderente a Confrtrasporto Concommerce che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia – sul tema tuttora controverso della **decarbonizzazione del trasporto marittimo**.

«Di certo, il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un **catalogo** di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo non è applicabile ai porti italiani – chiarisce Messina – Difficile ipotizzare che in Italia, tra qualche anno, ogni porto avrà depositi per il bunkeraggio di tutti i nuovi fuel; sono porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi».

E aggiunge: «Credo che l'individuazione del **fuel prescelto** debba 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».

Titolo dei lavori del meeting è *“Un’identità mediterranea per l’Europa”*, e se ne discute assieme a **rappresentanti del governo**: il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, il ministro della Salute Orazio Schillaci, il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi.

«C’è un’Europa 2 che è unita ed è quella del Mediterraneo, dialoghiamo con Spagna, Malta, Grecia, Francia e stiamo cercando di muoverci all’unisono. La politica ambientale dell’Unione europea ormai è stata decisa – prosegue Messina – Due anni fa siamo rimasti spiazzati dalla direttiva e dagli Ets, ma abbiamo seguito le **regole** e vogliamo essere sostenuti in questo percorso».

E ancora, mentre il decreto sulle emissioni sta per approdare alle Camere, Messina [rinнова la richiesta degli armatori](#) «che i proventi degli Emission Trading System, tasse imposte dalla direttiva europea, siamo **reinvestiti** nel nostro settore, per sostenere questo processo lungo e costoso della decarbonizzazione del trasporto marittimo».

Critico sulle scelte dell’Europa **Matteo Salvini**, che parla di «ideologia ambientale. Propongo una riflessione fondata sui dati: il 2023 è stato l’**anno record delle emissioni** di Co2. È vero che l’Europa è riuscita a ridurle, ma India e Cina le hanno triplicate. È una lotta impari e suicida. Il 2030 per la Cina sarà l’anno di massima emissione e già oggi il Paese produce quattro volte e mezzo le emissioni dell’intera Unione Europea. Serve una soluzione globale. Noi possiamo e continueremo a investire sui porti italiani, e penso alla diga di Genova, all’intermodalità, al [cold ironing](#), ma questo deve inserirsi in un piano internazionale. In materia di Ets, la loro revisione è un dovere e spero che la prossima Commissione europea se ne occupi. Da parte nostra, voteremo contro ulteriori tasse europee sulle emissioni».

L’Annual Meeting dà poi il via al dibattito su questi temi con la tavola rotonda che ha per partecipanti **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. Nel panel internazionale si invoca 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’Ue.

«Stiamo cercando di trovare soluzioni operative alla direttiva europea che pesa sul trasporto nel Mediterraneo – dice Rixi – Partiamo da un obiettivo: quello che arriva dal mare deve tornare a essere investito sul mare. Inoltre, con la chiusura delle frontiere a est, oggi dobbiamo pensare all’Europa come a un’**isola**, quindi tutto passa dal mare. Sugli Ets la discussione deve essere innalzata a livello di G7 o di Imo, per far sì che l’Europa non resti isolata». E chiude: «Serve un **Commissario europeo per il Mediterraneo**».