

# Assarmatori 2024 Una Identita' Mediterranea per la nostra Europa

DI [DINA](#)

IL [2 LUGLIO 2024](#)

IN [NEWS](#)

Roma, 2 luglio 2024 – Hotel Parco dei Principi. Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare il settore marittimo nella transizione energetica, secondo **Stefano Messina, Presidente di Assarmatori**.

Un panel internazionale, che ha invocato un'identità mediterranea per l'Europa, tema centrale dell'Assemblea. I porti affacciati sul 'mare nostrum' presentano caratteristiche e necessità diverse rispetto a quelli del Northern Range, un aspetto che deve essere considerato nei processi legislativi dell'Unione Europea.

L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, 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, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, **Alberto Rossi**, e con la Partecipazione in chiusura di **Matteo Salvini**, vicepremier e ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Messina ha sottolineato che il concetto di “**neutralità tecnologica**” non è applicabile ai porti italiani, incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di un'intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. Pertanto, l'individuazione del carburante da utilizzare deve avvenire in mare, dove gli armatori dispongono di tutti i parametri necessari per compiere le scelte.

*La rotta : “IL CARBURANTE SU CUI PUNTARE È IL LNG, IL GOVERNO CI SEGUA (liquefied natural gas o GNL gas naturale liquefatto)*

MESSINA

*L'impegno di [Eni](#) rimane focalizzato sullo sviluppo di soluzioni che siano in linea con la maturità tecnologica e la disponibilità delle infrastrutture necessarie.*

*Nel breve termine, è fondamentale privilegiare i biocarburanti che sono già sul mercato e non necessitano di investimenti infrastrutturali.*

*Bene anche l'LNG (con motori dual fuel LNG-biofuels) perché il gas conviene solo nel breve a causa del suo ridotto potenziale di decarbonizzazione.*

*In questa transizione un approccio flessibile basato sulla neutralità tecnologica è fondamentale, ma finalizzato sempre alla ricerca delle soluzioni più efficienti e meno costose nel loro complesso.*

GIUSEPPE RICCI, COO ENERGY EVOLUTION ENI

Dobbiamo evitare di investire in soluzioni come l'ammoniaca e l'idrogeno, che comportano alti costi energetici e per le navi, oltre a richiedere grandi investimenti nei porti senza certezza di fattibilità e accettazione.

Al contrario, i biocarburanti sono oggi l'unica soluzione pronta a supportare la decarbonizzazione, riducendo le emissioni fino a oltre l'80%, adatta sia per le navi esistenti che per quelle nuove, ha aggiunto Ricci.

Assarmatori ha quindi chiesto al Governo di istituire un **tavolo di verifica** per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e aprire un confronto concreto con la Commissione europea.

Questo è un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità, come il trasporto pubblico locale marittimo, le Autostrade del Mare, il traffico crocieristico e i collegamenti con le isole, mercati in cui l'Italia occupa una posizione leader.

Inoltre, il Presidente di Assarmatori ha ribadito la **centralità strategica del mercato del gas per l'industria italiana**, alla luce delle tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente.

Nel 2023, le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022, mentre le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono aumentate di oltre il 16%.

Messina è intervenuto anche sul fenomeno del **"flagging out"**, ovvero il cambio di bandiera da parte di un numero crescente di navi armate da armatori italiani.

Secondo Messina, gli armatori non scelgono di cambiare bandiera per sostituirla con una "bandiera di convenienza", ma per trovare una minore burocrazia, che si

traduce in maggiore efficienza, rapidità e minori costi di gestione a parità di sicurezza e certificazioni.

*Gli armatori ribadiscono: "Le risorse raccolte con l'ETS restino al settore per sostenere la decarbonizzazione"*

*Sarebbe auspicabile che la maggior parte dei fondi raccolti attraverso il sistema dei certificati di CO2 per l'industria marittima venga reinvestita nel settore. Questo supporto diretto dovrebbe favorire lo sviluppo di nuove tecnologie per la decarbonizzazione e ridurre il divario di costo tra combustibili tradizionali e quelli a emissioni zero.*

Messina ha comunque reso merito al Governo per gli sforzi compiuti negli ultimi mesi per difendere la competitività della bandiera italiana.

Infine, Messina ha annunciato il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, **apprezzando lo spirito realistico e collaborativo con cui le Organizzazioni Sindacali** hanno affrontato la trattativa. All'interno del settore marittimo, si parla sempre più di professionalizzazione, nuove competenze, formazione, aumento delle retribuzioni, welfare aziendale e assistenza sanitaria.



Secondo quanto dichiarato da **Matteo Salvini, vicepremier e ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture**, in occasione dell'assemblea di Assarmatori nel suo intervento di chiusura, l'Italia **si opporrà a qualsiasi nuova tassa sulle emissioni imposta dall'Unione Europea**.

Salvini ha sottolineato che il 2030, anno in cui l'Europa dovrebbe puntare alla riduzione delle emissioni, sarà invece l'anno di maggior inquinamento per paesi come Cina e India.

In questo contesto, il ministro ha affermato che la revisione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) è un dovere, ma ha espresso la speranza che nella prossima Commissione Europea la produzione industriale non venga considerata un mero accessorio.

Salvini ha inoltre ribadito che l'Italia non può competere ad armi pari con Paesi come Cina e India in assenza di una soluzione globale al problema delle emissioni.

Ha poi aggiunto:

*"Sulle Autorità portuali ci sono sensibilità diverse. Sono sicuro che troveremo una sintesi, ma Civitavecchia non è uguale a Trieste, Genova non è Monfalcone... I porti tra loro sono diversi e hanno problemi diversi,*

SALVINI

Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento dell'Associazione armatoriale, è stato assegnato alla Marina Militare italiana per il loro impegno nella protezione della libertà di navigazione e degli interessi italiani nei mari di tutto il mondo. In particolare, per il lavoro svolto nella missione Aspides nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono spesso bersaglio degli attacchi degli Houthi.



## La nostra opinione : Come l'intelligenza artificiale può aiutare la transizione energetica e il trasporto marittimo in tempi di tumulti geopolitici

L'intelligenza artificiale (AI) offre un enorme potenziale per accelerare la transizione energetica e migliorare la resilienza del trasporto marittimo di fronte ai rischi geopolitici. Ecco alcuni modi in cui l'AI può contribuire:

### Ottimizzare il sistema energetico e integrare le rinnovabili

L'AI può essere utilizzata per prevedere con precisione la produzione di energia da fonti rinnovabili come eolico e solare, diventando sempre più importanti nella mix energetica.

Questo aiuta a bilanciare domanda e offerta, mantenendo stabile la rete elettrica anche quando non c'è vento o sole. L'AI può anche analizzare grandi quantità di dati in tempo reale per rilevare rapidamente attacchi informatici alle infrastrutture energetiche, migliorando la sicurezza.

Le sinergie tra AI e LNG come esempio sono multiformi e trasformative. Sfruttando l'AI per ottimizzare la produzione, alimentare i data center, migliorare le operazioni e guidare le esportazioni, il settore del LNG può sbloccare nuovi livelli di efficienza, sostenibilità e competitività.

Mentre il mondo passa a un futuro a basse emissioni di carbonio, questa partnership AI-LNG sarà determinante nel plasmare il panorama energetico di domani.

## Diversificare le rotte di spedizione e ottimizzare le reti logistiche

La guerra in Ucraina e le tensioni geopolitiche con la Russia stanno ridefinendo gli scenari marittimi e accelerando i processi di cambiamento. Nonostante ciò, le prospettive di crescita del commercio marittimo globale restano positive, dimostrando la resilienza del settore.

La guerra tra Hamas e Israele aumenta i rischi per le rotte marittime del commercio e dell'energia nel Mediterraneo orientale, già sfidati dai ripetuti attacchi di matrice iraniana alle petroliere in transito tra lo Stretto di Hormuz, il Golfo dell'Oman e il Mar Arabico settentrionale.

In seguito agli attacchi terroristici ad opera dei ribelli Houthi nel Mar Rosso, le principali compagnie di navigazione hanno deciso di non far più transitare le navi attraverso il Mar Rosso e il Canale di Suez per ragioni di sicurezza, riprogrammando le rotte attraverso il Capo di Buona Speranza.

La pandemia, gli eventi climatici dirompenti e le crescenti tendenze protezionistiche stanno portando a una regionalizzazione della supply chain, con una diversificazione dei fornitori e un accorciamento delle catene logistiche.

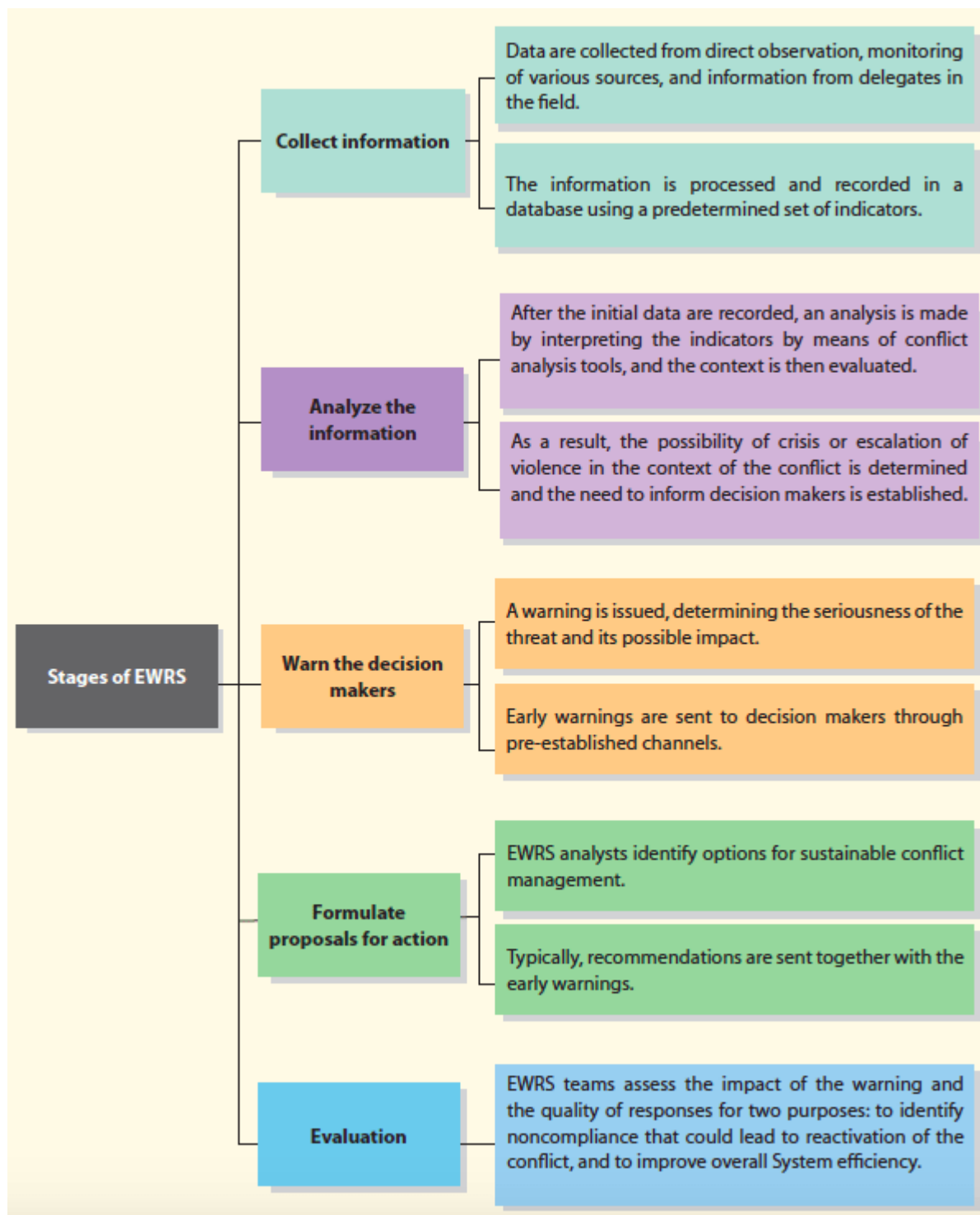
Ciò favorisce la crescita delle rotte intraregionali e dello Short Sea Shipping nel Mediterraneo, settore in cui l'Italia è leader europeo.

La combinazione di guerre regionali, attacchi terroristici e instabilità geopolitica nel Mediterraneo e nel Medio Oriente rappresenta una seria minaccia per la sicurezza delle rotte marittime, con gravi ripercussioni economiche per l'Italia e l'Europa.

La diversificazione delle rotte e la regionalizzazione della supply chain sono strategie per mitigare questi rischi.

**Di fronte a rischi geopolitici che possono interrompere le rotte marittime, l'AI può aiutare a diversificare le rotte di spedizione e trovare percorsi alternativi per evitare punti caldi geopolitici.**

**L'AI può anche ottimizzare le reti logistiche globali, ad esempio identificando centri di distribuzione regionali strategici per ridurre la dipendenza da rotte internazionali a lungo raggio.**



# Sistema di allerta e risposta precoce basato sull'intelligenza artificiale (AI-EWS) Early warning System

Per anticipare e gestire eventuali interruzioni della catena di approvvigionamento, è fondamentale sviluppare un sistema di allerta precoce basato sull'intelligenza artificiale:

- **Monitoraggio in tempo reale dei dati logistici** : Raccogli e analizza in tempo reale dati su traffico, previsioni meteo, eventi imprevisti e altre informazioni rilevanti per identificare potenziali criticità.
- **Modelli predittivi avanzati** : utilizzare algoritmi di machine learning per sviluppare modelli predittivi in grado di anticipare interruzioni della catena di fornitura e suggerire azioni correttive.
- **Integrazione con sistemi decisionali** : integrare il sistema di allerta precoce con strumenti di pianificazione e gestione della logistica per consentire risposte rapide ed efficienti alle criticità.
- **Coinvolgimento degli stakeholder** : condividere le informazioni e le analisi del sistema di allerta precoce con tutti gli attori della catena logistica, favorendo una risposta coordinata alle emergenze.

Attraverso questa combinazione di diversificazione delle rotte e sistemi di allerta precoce basati sull'intelligenza artificiale, è possibile costruire reti logistici più resilienti e reattivi ai cambiamenti e alle sfide future.

## Automazione e ottimizzazione del trasporto marittimo

L'AI abilita l'automazione di processi e operazioni nel settore marittimo, come la navigazione autonoma delle navi. Sistemi di sorveglianza visiva basati su AI possono monitorare il traffico marittimo e rilevare comportamenti anomali. L'AI può anche essere utilizzata per ottimizzare rotte, pianificare manutenzioni predittive e migliorare l'efficienza energetica delle navi.

## Analisi predittiva e supporto decisionale

Analizzando grandi quantità di dati storici e in tempo reale, l'AI può generare preziose intuizioni predittive per il settore energetico e marittimo. Questo supporta



processi decisionali più informati, ad esempio per valutare investimenti in nuovi progetti o acquistare coperture per mitigare rischi geopolitici (AI Powered EWS).

L'intelligenza artificiale è una tecnologia abilitante chiave per rendere i sistemi energetici e il trasporto marittimo più efficienti, resilienti e adattabili di fronte alle sfide geopolitiche.

Sebbene ci siano ancora incertezze sull'adozione dell'AI in questi settori, gli esperti concordano sul suo enorme potenziale per accelerare la transizione energetica e migliorare la sicurezza degli approvvigionamenti.

(Eni, con Fincantieri, RINA e Bain, ha istituito un osservatorio permanente proprio per seguire queste tematiche e fornire la filiera, soluzioni sostenibili, sia dal punto di vista ambientale che da quello economico.)