

La transizione del settore marittimo è legata a doppio filo al gas liquefatto

TRASPORTI

Appello del
presidente Messina
al governo
per finanziamenti
destinati al rinnovo
della flotta
e alla dotazione
di infrastrutture
nei porti italiani
per consentire
alle navi
di rifornirsi di GNL

PAOLO VIANA
Roma

Con i prezzi dei noli alle stelle e una domanda che renderebbe insufficiente qualsiasi flotta, Assarmatori è pronta a rinnovare quella italiana e chiede al governo di investire con maggior convinzione sul gas naturale liquefatto (Gnl). L'appello porta la firma del presidente Stefano Messina. L'ha lanciato ieri dalla tribuna dell'assemblea di Roma, tracciando una linea rossa tra sogni e realtà. Il Gnl consentirebbe la decarbonizzazione del traffico marittimo, a partire da quello dei traghetti, ma per realizzare il Green Deal bisogna risolvere problemi tecnologici e di distribuzione dei nuovi combustibili. Il tema impatta sulla conversione al Gnl, che infatti riguarda pochissime navi italiane e anche a livello mondiale muove una frazione: 469 navi che diventeranno un migliaio nel 2027, una goccia rispetto alle 84.600 in navigazione (1353 italiane). Gli impianti di approvvigionamento e distribuzione nel nostro Paese sono pochi e limitati dalle caratteristiche del sistema portuale, che si sviluppa a odosso delle città, creando odovi problemi di sicurezza. Questo, in un momento di impetuoso sviluppo del traffico gasiero via

mare: nel 2023 le importazioni via condotta sono diminuite del 22,51% e quelle di gas allo stato liquido, quindi via nave, sono aumentate di oltre il 16%.

Il settore marittimo è maturo per la svolta, ma chiede innanzitutto, e lo ha fatto ieri Messina, «che le scelte di produzione e infrastrutturazione dei nostri porti per la fornitura dei carburanti alternativi avvengano in mare: chiediamo che venga istituito da subito un Tavolo affinché si possano condividere e definire i bisogni delle compagnie di navigazione sulla base di quanto emerge dal mercato e sulla base di questi bisogni vengano definite le linee che il governo italiano dovrà comunicare alla Commissione europea entro la fine di quest'anno ai sensi della direttiva Afir, che detta le regole europee per l'infrastrutturazione e la distribuzione dei carburanti alternativi. Abbiamo ancora qualche mese, siamo in tempo».

Ma esiste anche l'opportunità di usare i biocarburanti e il Gnl per navigare. «Usando questi carburanti, che sono nel catalogo europeo e dell'Imo, potremmo già concorrere al raggiungimento degli obiettivi dell'Europa, contando poi su una prevista evoluzione della produzione di questi carburanti. Dobbiamo quindi creare e difendere un impianto regolatorio nazionale che consenta di mettere a terra le scelte che abbiamo fatto. Il Gnl è il carburante su cui dobbiamo puntare, occorre difendere la scelta e rendere possibile la produzione, lo stoccaggio e la messa a bordo di questo carburante in più porti possibili» ha proposto il leader degli armatori, sottolineando l'importanza di questa transizione per i traffici di prossimità. «Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare,

del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi» ha aggiunto.

Un discorso teso a cancellare ogni frizione, riconoscendo al governo i passi avanti compiuti nella semplificazione burocratica anche se permane il problema del *flagging out*: sempre più navi italiane cambiano bandiera perché in altri Stati membri dell'Unione europea trovano minor burocrazia». Intervenedo all'assemblea, il ministro della salute Orazio Schillaci, parlando del regolamento del servizio sanitario sui mercantili, che risale all'Ottocento, ha ricordato che con il Ddl semplificazione sono stati rimossi alcuni ostacoli, seppur ammettendo che molto vada ancora fatto.

Ma la vera posta in gioco sono i finanziamenti per il rinnovo della flotta. C'è sul tavolo il dossier dei certificati Ets, una tassa europea per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Assarmatori chiede al governo garanzie che quei soldi non spariscano nelle pieghe del bilancio, ma siano destinati a convertire le navi al Gnl, che dovranno godere di corridoi verdi. «È essenziale che gli ingenti proventi generati nel trasporto marittimo in Italia dal sistema Ets e dal regime sanzionatorio della FuelEu vengano destinati al settore marittimo e non dispersi in altri settori o, peggio, non spesi» come ha dichiarato Messina ieri, ricordando che l'Europa ha creato le tasse di scopo per sostenere «una politica di sostegno al *modal shift* marittimo, un contributo al rinnovo delle navi e dell'impiantistica di terra necessaria per la decarbonizzazione e un sostegno reale per l'armatore che utilizzi carburanti alternativi, che costano significativamente di



più rispetto a quelli tradizionali». Gli ha risposto prima il viceministro delle infrastrutture Edoardo Rixi - «stiamo cercando soluzioni operative, ma non possiamo pensare in tutti i porti di avere tutti i carburanti» - quindi il ministro Salvini. «L'Europa taglia le emissioni di CO2, ma India e Cina le hanno triplicate. La revisione degli Ets non è un'opzione, è un dovere» e la transizione ecologica senza accordi globali «è un suicidio». Quindi serve «meno ideologia più buon senso a Roma e Bruxelles».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Italys Lng, la nave rigassificatrice di Snam a Piombino /Snam