

**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”.**

A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l’Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l’Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma 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 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”.

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 corso dell’Assarmatori Annual Meeting, il Presidente Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas. “Nel 2023 – ha detto – 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”.

Nella sua relazione, 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.