

Assarmatori non ha dubbi: il GNL è il combustibile utile alla decarbonizzazione dello shipping

Un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha evidenziato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani
Roma

2 luglio 2024



infosMARE - Assarmatori non ha dubbi: il combustibile utile a consentire la decarbonizzazione dello shipping è il gas naturale liquefatto. «Il gas naturale liquefatto - ha evidenziato il presidente dell'associazione armatoriale, Stefano Messina, in occasione dell'assemblea odierna dell'organizzazione - 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 - ha esortato - ci deve seguire su questa strada». Messina ha rilevato che «il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo, non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di un'intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto - ha spiegato - 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 - ha sottolineato il presidente di Assarmatori - dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità».

Oltre che ad esigenze legate specificamente al trasporto marittimo e ai suoi approvvigionamenti nei porti, la considerazione di Messina è fondata anche dall'importanza che gli approvvigionamenti di gas sta rivestendo anche per

l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente: «nel 2023 - ha affermato - 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».

Nella sua relazione all'assemblea, che pubblichiamo nella rubrica “[Forum dello Shipping e della Logistica](#)”, 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 - ha puntualizzato - 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».

In occasione dell'assemblea dell'associazione, alla quale è intervenuto, tra gli altri Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, il viceministro italiano alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, ha sollecitato la prossima Commissione Europea a «impegnarsi molto sulla connettività marittima, meglio - ha precisato - se con un commissario “mediterraneo”». In particolare, Rixi ha elencato diversi temi che l'organo esecutivo dell'UE dovrebbe affrontare: «tra le priorità - ha specificato - segnaliamo la revisione della direttiva sull'estensione dell'ETS al marittimo, la promozione di un intervento normativo europeo per rafforzare il ruolo della logistica e della connettività marittima come strumento dell'autonomia strategica europea, la promozione di investimenti a livello europeo sui nuovi carburanti».

Riferendosi allo scambio di opinioni con il ministro Bonnet, Rixi ha spiegato che la discussione «è stata utile per rafforzare il coordinamento sulle azioni da mettere in campo ed è proprio la nostra appartenenza a gruppi politici diversi - ha aggiunto - a dare maggiore forza alle nostre proposte, perché di interesse generale. Mantenere una forte coesione tra paesi marittimi, al di là del colore politico, sarà fondamentale per il futuro della competitività europea». (4/4)