

# Assarmatori: Gnl e biocarburanti per le navi del futuro



Ascolta

ROMA – Se di una cosa il ”padrone di casa”, il presidente di **Assarmatori Stefano Messina** è soddisfatto, è la parola chiave con cui si chiude l’**Annual meeting** di oggi: **concretezza**.



La concretezza dell'agire dei prossimi anni nel settore dello

shipping.

“Ce l’hanno detto i Ceo di due delle più grandi aziende italiane, **Eni e Msc**: il futuro dell’armamento dovrà viaggiare con il Gnl e il biocarburante”.

Se tante sembrano oggi le soluzioni per giungere all’obiettivo “imposto” dalla transizione ecologica in vista della decarbonizzazione, quelle più concrete e possibili sono queste.

#### L'impossibilità di avere a disposizione troppi carburanti

Se oggi le strade indicate sono tante, è impensabile che si possano percorrere tutte chiedendo ai porti la possibilità di diverse infrastrutture di rifornimento. “Non è possibile sotto il profilo industriale, né sotto quello logistico” ricorda Messina. “Ma se i porti non possono avere tanti depositi per carburanti diversi, non si può neanche imporne uno. E’ necessario fare scelte per individuare quelli più idonei e permettere agli armatori di fare investimenti in quella direzione”. La richiesta al Governo è allora un tavolo che definisca i bisogni della compagnie e da lì lavori. Entrando nel dettaglio degli approvvigionamenti di **gas** di fronte alla crisi russo-ucraino prima e mediorientale poi, Messina ribadisce la centralità strategica del mercato del gas: “Nel 2023 le importazioni italiane di **gas via pipeline sono diminuite del 22,51%** rispetto al 2022; quelle di **gas allo stato liquido, via nave**, sono invece **aumentate di oltre il 16%**. Un trend che nei primi sei mesi del 2024 si è consolidato”.

E se ormai le regole sono previste, dice riferendosi all’Ets, “Ora dobbiamo lavorare perché quei proventi che vengono dal mare, li ritornino sottoforma di ricerca e sviluppo”.

Tre gli obiettivi a cui puntare in questo senso il numero uno di Assarmatori indica una vera politica di sostegno al **Sea modal shift**, contributi per il rinnovo delle flotte e dell’impiantistica a terra, il sostegno agli armatori per l’uso di carburanti alternativi.

In questa visione europea legata alla tassa sulle emissioni, Messina puntualizza anche che esistono diversità importanti tra l’Europa del Nord e quella che si affaccia sul Mediterraneo: “Sono diverse le necessità, ma dobbiamo lavorare coesi come è successo recentemente con il blocco dell’Etd che avrebbe esteso la tassazione anche ai carburanti marittimi.”

Tema rilanciato però proprio ieri, ricorda, dall’Ungheria nel suo turno di presidenza.

#### Il flagging out e il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale

La relazione del presidente di Assarmatori passa anche dal tema del **flagging out**, il cambio di bandiera di alcune navi: “Gli armatori non scelgono di cambiare bandiera per convenienza di costi: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell’Unione europea,

è una maggiore **semplificazione**” ribadisce.

Il lavoro è l'altro punto cardine del discorso: manca ormai poco, annuncia Stefano Messina, al rinnovo del **Contratto Collettivo Nazionale** di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 Dicembre.

#### Il Premio Assarmatori 2024



Come ogni anno l'Annual meeting non si è chiuso senza il **Premio Assarmatori 2024** che è stato consegnato **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.

#### La tavola rotonda



Prima dell'intervento del ministro Salvini che ha chiuso la mattinata, la tavola rotonda a 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**, ceo Energy Evolution ENI, **Ugo Salerno**, presidente esecutivo del RINA e **Soren Toft**, ceo di Msc.

Qui si è entrati nel dettaglio delle soluzioni possibili con Eni e Msc d'accordo nel puntare su Gnl e biocarburanti.

“Il primo elemento da considerare -ha detto Ricci- è che non è vero che la transizione energetica è gratis se viene da energie rinnovabili. E' invece più ovvio cercare soluzioni che costano meno. Perché noi imprenditori siamo pronti a investire ma i nuovi vettori costeranno di più, serve allora attenzione all'intera catena”.

Netto anche Salerno: “Credo che non abbiamo soluzioni certe, ma che vada comunque fatta una distinzione tra carburanti per una navigazione a lungo raggio e una a corto. Nella seconda le scelte sono più limitate e proprio per questo sono d’accordo nel dire che è necessario limitare a un numero di scelte possibili per il futuro”.

### Il ministro Salvini



A chiudere, l'intervento del ministro **Matteo Salvini** che ha ribadito ancora una volta come sul tema emissioni il mondo europeo e orientale viaggi su due binari ben distinti: “Il 2023 ha visto il record di emissioni con 37 miliardi di tonnellate da fossile. In Europa abbiamo tolto 200 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>, ma nello stesso periodo India e Cina le hanno aumentate fino a 700 milioni.

Ecco perché l'ideologia europea applicata all'ambiente è un fallimento. Non si può competere ad armi pari con questi numeri.

Ed è anche in questo senso che è un dovere chiedere una revisione sul tema Ets perché il Green deal sta in piedi solo se è accompagnato anche da una sostenibilità economica”.