

Messina: “Gli armatori scommettono su Gnl e biocarburanti”

02 Luglio 2024 – Monica Zunino



Toft, ceo di Msc, all'assemblea di Assarmatori: “Noi puntiamo sul Gnl, abbiamo già 100 navi ordinate e in flotta che vanno a gas”

Roma – “Puntare su biocarburanti e Gnl”. **Stefano Messina, presidente di Assarmatori**, l'associazione degli armatori aderente a Confcommercio, li indica come i due carburanti su cui scommettere per accompagnare lo shipping nella transizione energetica verso emissioni zero parlando dal palco dell'affollatissima assemblea annuale a Roma al Parco dei Principi. “In materia di carburanti non possiamo immaginare di percorrere tutte le strade consentite dalla legislazione europea – dice Messina – È impossibile, dal punto di vista industriale per la loro produzione ed è impossibile dal punto di vista della distribuzione e messa a bordo. Immaginatevi i porti che ben conosciamo. Possiamo immaginare di avere in ognuno dei nostri porti depositi e bunkeraggi dei vari carburanti alternativi nei nostri scali? E' impossibile ed è impossibile imporre un carburante agli armatori”.

Nell'immediato, quindi, è necessario scegliere. **“Avere 4 o 5 distributori per i diversi singoli combustibili in ogni porto porterebbe inefficienza – sottolinea anche Soren Toft, ceo di Msc** – Per i prossimi 5-15 anni non ci sarà la possibilità di avere la disponibilità di combustibili verdi a prezzi e condizioni di distribuzione efficaci – dice – Noi siamo andati nella direzione del Gnl di cui c'è disponibilità e che consente di ridurre le emissioni. Abbiamo già cento navi ordinate e in flotta che vanno a gas. Nel futuro ci saranno altre soluzioni, però ora mandiamo un segnale a chi opera nel settore marittimo”.

Toft chiede “una direzione chiara sul combustibile primario”, uno standard per

la costruzione delle navi perché gli armatori non le costruiscono e non rendono disponibili i combustibili, ma investono nelle costruzioni e comprano i combustibili e hanno bisogno di chiarezza.

“Chiediamo al governo – lancia quindi l’appello Messina – **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 presidente di Assarmatori insiste e spiega: “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 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”.

Ma non c’è solo la transizione energetica sul piatto all’assemblea degli armatori cui hanno partecipato fra gli altri il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, il ministro della Salute, Orazio Schillaci e il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Messina ha annunciato che nei prossimi giorni sarà firmato il contratto collettivo di lavoro dei marittimi, scaduto lo scorso 31 dicembre: **“All’interno del nostro settore** – ha ricordato – **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”**.

Un altro tema ancora di attualità è quello del “flagging out”, armatori che scelgono di abbandonare la bandiera italiana. “L’anno scorso avevamo lanciato l’allarme e il fenomeno purtroppo non si è arrestato” dice, aggiungendo però che “gli armatori non scelgono di cambiare bandiera per issarne una “di comodo” a bordo delle loro navi. Niente di più sbagliato e fuorviante. Quello che invece cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di altri Stati membri dell’Unione europea, è “minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni, un vero risparmio di tempo e di costi”.