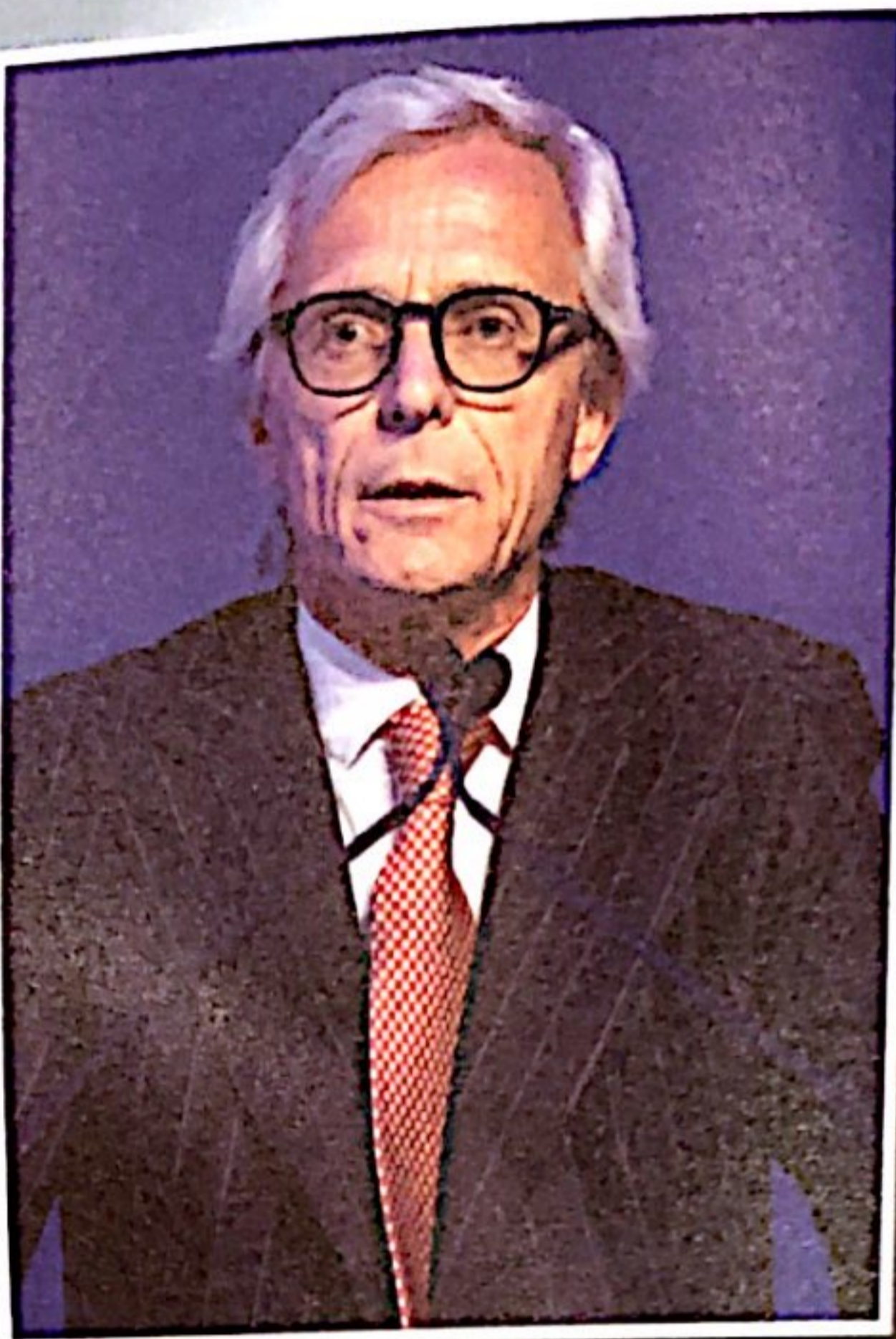


Transizione ecologica, usare le competenze degli armatori

Rendere partecipi gli armatori delle scelte di produzione e infrastrutturazione dei nostri porti per la fornitura dei carburanti alternativi,



Stefano Messina

ovvero le scelte devono avvenire "in mare" perché soltanto gli armatori conoscono le capacità tecnologiche e le possibilità di investimento all'interno del contesto marittimo mondiale.

ghiamo in un vero e proprio paradosso: lo shipping, che è per sua natura una attività globale, è soggetto a regole che valgono solo a livello locale, ad esempio in Europa, con il rischio di favorire la portualità di altre aree, ad esempio il Nord Africa.

Nuovi carburanti e infrastrutture: quali sono le principali sfide per i nuovi carburanti sostenibili?

Anche in questo campo è necessario fare chiarezza. La neutralità tecnologica, così come immaginata a livello comunitario, è foriera di incertezza. In materia di carburanti non possiamo immaginare di percorrere tutte le strade consentite dalla legislazione europea. È impossibile, dal punto di vista industriale per quanto riguarda la loro produzione ed è impossibile dal punto di vista della distribuzione che consenta di "fare il pieno" alle navi. Risulta quindi fondamentale che le scelte di produzione e infrastrutturazione dei nostri porti per la fornitura dei carburanti alternativi avvengano in mare, perché soltanto gli armatori conoscono le capacità tecnologiche e quelle di investimento, tenuto conto dei trend del mercato internazionale che seguono standard di economicità ed efficienza che non possono essere derogati. Abbiamo a più riprese chiesto che venga istituito un Tavolo per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi bisogni vengano

fissate 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 per la distribuzione dei carburanti alternativi. E proprio a tal proposito voglio essere ancora più chiaro: per il 'nostro' shipping, a partire da servizi come le Autostrade del Mare, esistono solo due opzioni: i biocarburanti e il GNL.

Sistema ETS e competitività: inclusione del settore marittimo nel sistema ETS e competitività degli armatori italiani.

L'ETS è in vigore dall'inizio dell'anno e, al netto delle gravi problematiche che Assarmatori ha evidenziato da tempo, ritengo sia ancora presto per stilare un bilancio sensato. Va detto però che risulta essenziale, non solo per gli armatori, ma per tutto il sistema Paese, che gli ingenti proventi generati nel trasporto marittimo in Italia da questo sistema e dal regime sanzionatorio della FuelEU vengano destinati al settore marittimo e non dispersi in altri settori o, peggio, non spesi.

Formazione professionale: quali programmi sono previsti per l'uso delle nuove tecnologie e carburanti?

La formazione sul tema dei nuovi carburanti e, in generale, sulle modalità alternative di alimentazione e propulsione delle navi è un argomento di forte attualità ed al centro di recenti discussioni. Un imprinting formativo proviene sicuramente dalle ditte costruttrici dei nuovi apparati motore e ha come destinatari principalmente gli ufficiali di macchina. I centri di addestramento si stanno adoperando per sviluppare e rendere fruibili in breve tempo soluzioni in linea con le tematiche della propulsione a GNL, con grande attenzione anche alla riduzione dell'impatto ambientale. La formazione è inoltre imprescindibile dal tema delle nuove tecnologie. Basti pensare ai sofisticati e sempre innovativi sistemi di bordo (dai radar, agli Ecdis fino alla sensoristica varia) che consentono ai nostri ufficiali di svolgere in modo sempre più efficiente il loro lavoro, preparandosi alle diverse situazioni possibili anche per il tramite di appositi simulatori. Gli equipaggi vengono anche, costantemente, aggiornati anche sui temi relativi alla cybersecurity ed alla mitigazione dei rischi in ambito digitale.

le. È questo il pensiero di Stefano Messina, Presidente Assarmatori, come chiarito in questa intervista a PORTO&interporto.

Norme internazionali e decarbonizzazione: come Assarmatori intende collaborare per garantirne l'uniformità?

In realtà questa è una richiesta direi comune a tutto il cluster: norme omogenee a livello internazionale ed effettivamente attuabili, non utopistiche, per percorrere seriamente la strada della decarbonizzazione, alla quale certo non vogliamo sottrarci. Per ora navi-