

## Speciale **GREEN SHIPPING**

**STEFANO MESSINA** > IL PRESIDENTE ASSARMATORI SU LOGISTICA E SCALI MARITTIMI SOSTENIBILI: SERVONO ANNI

# Navi verso un futuro green Ma la strada è ancora lunga

**I**l futuro green di logistica e trasporti marittimi, al centro dell'ottavo Forum "Shipowners and Shipbuilders", è possibile ma ancora lontano. Gli interrogativi sui carburanti e il loro impatto sul trasporto marittimo e su scali italiani come Genova non sono pochi. Lo conferma l'idea - o forse sarebbe meglio dire l'esperienza - di Stefano Messina, presidente di Assarmatori e alla guida, nella medesima carica, del Gruppo Messina Spa. Il piano di investimento per il Green deal c'è, e ha tre fronti - rinnovo delle flotte, logistica portuale e carburanti alternativi - ma ancora poca concretezza secondo il leader, che sulle spalle porta

**Tre i fronti del rinnovo: refitting delle flotte, logistica portuale e carburanti alternativi**

l'esperienza dell'armatore e quindi la prospettiva dell'operatore, oltre che la rappresentanza di un'associazione di categoria. "Prima che pensiamo che le navi vadano a metanolo, ammoniaca, nucleare - osserva Messina - passerà molto tempo. Probabilmente questo scenario è destinato ad accadere, ma io al momento ho in testa un orizzonte di 5-7 anni. Anzi: nell'operatività quotidiana ce l'ho da mattina a sera, nel-



IL RUOLO DI GENOVA È AL CENTRO DEL DIBATTITO

la visione con i miei cugini (Ignazio e Andrea Gais, ndr) fino a quattro anni. Se mi metto a fare voli pindarici arrivo appunto a sette anni. Lo dico perché è una sintesi della mia esperienza e di quella di tanti miei colleghi: non vediamo le navi ad ammoniaca e tanto meno a nucleare. Magari nel 2040", conclude il presidente. Messina analizza anche gli strumenti normativi che si

stanno pensando per accelerare il refitting della flotta, dopo il flop dei 500 milioni messi sul piatto, ma inutilizzati per l'obbligo di doverli spendere nei cantieri europei. Ora - spiega Messina - è allo studio una rimodulazione che consentirebbe di poter rendere le navi più green utilizzando anche i cantieri extra Ue che hanno costi più competitivi rispetto ai comunitari.

# IL PICCOLO

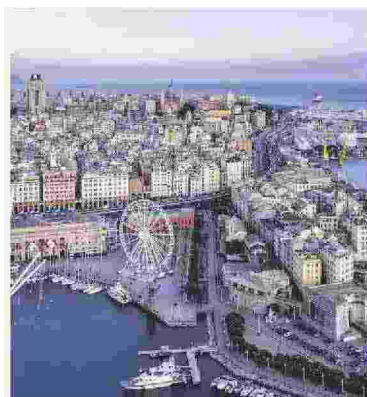
L'APPELLO DEL VICEMINISTRO AI TRASPORTI

## Mediterraneo, area focale

“Non è solo l'Italia a essere indietro con i corridoi Ten-T, cioè le grandi infrastrutture europee di collegamento, il problema riguarda tutto il Continente”. Esordisce così il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, intervenendo al Forum Shipping. “Si stima - prosegue - che il fabbisogno di investimenti a livello europeo sia di 600 miliardi di euro solo per adeguare la rete ferroviaria, oggi i fondi che Bruxelles mette a disposizione sono circa 50 miliardi”. E dichiara: “Noi negli ultimi 20 anni abbiamo visto a livello europeo chiudere moltissime aziende, soprattutto in Italia ma non solo, che avevano grandi capacità sulle opere pubbliche. Oggi noi tra il Pnrr e gli altri investimenti fatti abbiamo dovuto affrontare la capacità di un intero settore industriale. Dalla Diga foranea fino al Monte Ceneri, con tutto quello che è in mezzo, quindi Terzo valico, Retroporto di Alessandria, nuova



circonvallazione ferrovia di Milano fino alla Tav, si tratta di opere che in sostanza rappresentano lo sforzo dell'Italia per garantire all'Europa un accesso dal Mediterraneo”. Secondo Rixi, quindi, l'attenzione dell'Europa sul Mediterraneo è un tema urgente, “anche a livello di normative, che sotto il profilo marittimo sono sempre state basate sulle esigenze del Nord Europa”.



LA NUOVA DIGA

### Un progetto complesso che rilancia la città

La nuova Diga foranea si prospetta come un'opera particolarmente complessa per quanto riguarda le fasi di realizzazione e le dimensioni. Si stima inoltre che avrà ricadute positive sulla città e sul sistema delle infrastrutture, consentendo l'accesso a grandi navi portacontainer e navi da crociera “Worldclass”.

