Assarmatori, Messina «Transizione energetica si, ma graduale» - Giovannini: «Investire sul Refitting»
13 Jul, 2022

Il tema delle tempistiche nella transizione energetica è quello che maggiormente preoccupa gli armatori - Stefano Messina, presidente Assarmatori, all'Annual Meeting di Roma, traccia la rotta di un adeguammento che gli armatori sono pronti a fare «ma con gradualità che oggi non vediamo» dice - In un botta e risposta con il ministro Giovannini (MIMS) che sostiene la necessità di investire nel refitting.

Lucia Nappi

ROMA - Le sfide dello shipping sostenibile, questo il tema con cui Assarmatori ha affrontato l'Annual Meeting, nuovamente in presenza, dal 2019, e nuovamente nella location romana nel cuore di Parioli, Grand hotel Parco dei Principi dove **Stefano Messina, presidente** di Assarmatori, l'Associazione degli Armatori nazionali ed europei che operano in Italia, in apertura **ha tracciato la rotta ponendo al centro, come era inevitabile, le questioni energetiche declinata sul tema europeo e della logistica del GNL-**

Transizione energetica, tempistiche

All'alba della terza rivoluzione industriale, gli armatori dice Messina «sono pronti», lo hanno dimostrato con i fatti, ad adeguare le flotte per conseguire gli obiettivi dell'IMO e dall'Unione Europea» - sebbene le grandi incertezze nella scelta dei carburanti alternativi, le mancanze delle tecnologie delle navi, dell'industria di produzione e delle reti per la distribuzione nei porti.

Il tema delle tempistiche di applicazione delle misure rispetto all'attuazione delle tecnologie nei porti e la disponibilità dei carburanti alternativi, è quello che maggiormente preoccupa gli armatori. L**'adeguamento si, «ma con una gradualità che oggi non vediamo**» - «Non possiamo vivere il paradosso di investire un giorno per costruire una nave con un motore ad idrogeno senza avere ancora la tecnologia necessaria per la sua produzione e la rete di distribuzione e stoccaggio nei porti nazionali». - Lo stesso discorso vale per Fuel UE Maritime che renderà obbligatorio per gli armatori allacciarsi alle reti elettriche dei porti, rischiando di estromettere dal mercato quei porti che arriveranno in ritardo al cold ironing, oppure di sottoporre al rischio di sanzioni

le navi.

Sul tema energetico esplodono tutte le critiche nei confronti delle politiche europee: «L'Europa in questi ambiti ha compiuto scelte assurde il combinato delle nuove regole IMO e del pacchetto Fit for 55» - sottolinea Messina- «prima di una consultazione relativa agli impatti conseguenti queste scelte» - E' il pressing degli armatori – Assarmatori e Confitarma – in corso da mesi verso il governo e nello specifico al ministero (MIMS) e al ministro Giovannini, seduto in prima fila a testimoniare il proprio impegno per il settore soprattutto sul tema.

La risposta di Giovannini dal palco romano non tarda ad arrivare: «Il governo nella ultima fase dei negoziazione dei regolamenti, **cercherà di tenere una posizione equilibrata in termini di tempistica**, abbiamo bisogno di postporre alcune decisioni»- «Quindi è necessario investire molto **più sul refitting** per ridurre l'inquinamento».

Pertanto il fondo di 500 milioni del Piano complementare al Pnrr per favorire il refitting **della flotta italiana dei traghetti, è fondamentale, ma non basta serve «un incremento di disponibilità» dice Messina.**

Concorda il ministro che individua tali risorse «per continuare anche dopo il 2027» n**e**l fondo pluriennale sulla mobilità sostenibile, in discussione di questi giorni che, tuttavia, specifica: «dovrà essere potenziato dal governo per accelerare in attesa delle soluzioni tecnologiche».

Messina a margine dell'Assemblea Messina si è detto soddisfatto dalle risposte date da Giovannini sui tempi della transizione energetica: «Credo che abbia colto, ben supportato dai collaboratori» - «poi c'è stato un grande lavoro del parlamento che hannpo capito quanto sia rischioso per il Paese».

Critiche all'Europa anche da buona parte degli interlocutori **nella tavola rotonda che segue** l'intervento di apertura. A cui partecipano i **rappresentanti della supply chain logistica-industriale- armatoriale: Fabrizio Palenzona**, vice presidente Confcommercio e presidente onorario Conftrasporto - **Antonio Gozzi**, presidente Federacciai - **Luigi Ferraris**, a.d. Ferrovie dello Stato Italiane - **Achille Onorato,** a.d. Moby S.p.A. - **Francesco Isola**, presidente e ceo Kalypso Compagnia di Navigazione S.p.A.

Moderati dalla giornalista di SkyTG24, Mariangela Pira, astro indiscusso dell'economia e della finanza spiegata in maniera facile, ed approdata allo shipping, sul palco di Assarmatori, con competenza e grande professionalità.

Nello specifico il **presidente di Federacciai, Gozzi,** ravvisa un'Europa **che da un lato manca di una politica unitaria sul tema energetico soprattutto**, dall'altro lato produce una politica contraddittoria, di cui sono espressione la produzione di normative Fit for 55, ETS.

Su questo **Messina rimarca: «Purtroppo abbiamo assistito a scelte europee assurde**, prima ancora di una consultazione» con il rischio di un «**effetto boomerang»** perché queste potrebbero innescare «il **trasferimento modale inverso dal mare alla strada**».
Bomba pronta ad esplodere, se non si interviene e se non interviene con forza il governo, **non solo sulla tenuta economica delle compagnie impegnate nel trasporto marittimo**: «maggiori costi del trasporto nei comparti dei collegamenti con le isole e nelle Autostrade del Mare» «La perdita di competitività dei porti ove vi sarà mancanza di queste infrastrutture». Deflagrazione, quindi, che si abbatterebbe anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare e, che **lascierebbe sul campo i pionieri di questa terza rivoluzione industriale**.

Per questo il tema è ormai presente, da mesi, sulle pagine dei media, nell'attesa che venga presa una posizione forte, da ministro e esecutivo. Così come sul tema delle **Autostrade del Mare**, Assarmatori chiede di «continuare a promuovere le Autostrade del Mare» anche attraverso quella che sarà la ristrutturata **RAM**, guidata da **Ivano Russo**.

E ancora Messina ravvisa «un'Europa un po' deludente» - dice a margine dell'incontro sollecitato da CORRIERE MARITTIMO - «una **non buona gestione dei problemi legati alla guerra**» - «un'inflazione che oggi dipende sostanzialmente dalla guerra non ci sono altre ragioni».

La novità che, invece, Messina porta in Assemblea è sul **GNL candidando gli armatori al trasporto di GNL, per lo strutturarsi di una filiera logistica del gas che oggi manca.**

«Le aziende a controllo pubblico recentemente hanno iniziato ad investire nei rigassificatori galleggianti, cosa che noi riteniamo intelligentissima» - tiene a precisare - «con il mandatto dell'esecutivo di stabilizzare l'importazione di GN». Un processo logistico che vede ad ENI e SNAM le competenze pubbliche, l'Italia che agisce come hub per il gas proveniente dalle aree nord africane e mediorientali, e **candidando le imprese private degli armatori nella filiera della logistica del GNL** «siamo pronti ad investire per coprire insieme questa filiera di trasporto marittimo» questo è il messaggio.

Messina a margine dell'Assemblea specifica di avere incontrao CDP giorni prima: «abbiamo dimostrato scientificamente che alcuni armatori italiani, non solo aderenti ad Assarmatori, hanno le competenze e che potrebbero collaborare più che proficuamente alla gestione degli approvvigionamenti di gas via mare». «La logistica del gas in Italia non esiste» - «Io autorevolmente ho sostenuto con CdP che in Italia ci sono soggetti privati che possono gestire la filiera del trasporto marittimo per i rigassificatori e per Panigalia. A Spezia abbiamo l'unico rigassificatore in cui gli approvvigionamenti arrivano con delle chiatte che attraversano per poche miglia il Golfo dei Poeti e vengono caricate con l'autobotte».

L'idea promossa è perché non fare delle navi dedicate che importano LNG? navi da 50 – 60 – 80 mila metri cubi, che possono andare ai rigassificatori o a Panigaglia e n**on dipendere invece da Qatargas, dall'Algeria (Sonatrach) o dall'Egitto o dal Mozzambico etc.** Questa è l'idea di infrastruttura dove soggetti privati sono disponibili a lavorare con CDP

Questo l'annuncio di Messina, entrambe le associazioni Assarmatori e Confitarma, hanno avanzato la candidatura a cooperare per la realizzazione di una catena logistica del gas naturale liquefatto, con Cassa Depositi e Prestiti nell'ottica della politica del governo in tema di GNL. L'esecutivo ha incaricato Snam di acquistare due rigassificatori galleggianti Fsru per potenziare la capacità di rigassificazione del Paese in vista dell'arrivo di nuovi quantitativi di gas naturale liquefatto dall'Africa e dal Qatar.

Nell'ultimo mese, quindi, SNAM ha acquistato due navi Fsru, l'ultima ai primi di luglio e destinata al porto di Ravenna. La prima ad inizio giugno, **la nave di stoccaggio e rigassificazione Golar Tundra, destinata al porto di Piombino, sulla cui collocazione tuttavia si sono aperte molte perplessità** da parte dell'Autorità di Sistema Portuale locale. I lavori per il posizionamento del rigassificatore andrebbero, infatti, a **bloccare, per almeno un anno e mezzo, l'attività delle nuove banchine portuali** sulla cui realizzazione le amministrazioni pubbliche hanno molto investito in questi ultimi anni, in termini di fondi e lavori.