

STEFANO MESSINA (ASSARMATORI)

“L’Ets? Trasformiamolo da problema a opportunità investendo in attività green”

“Molte decisioni che impattano anche sul nostro settore vengono prese a Bruxelles: è importante essere presenti, far sentire la nostra voce”

Presidente Messina, che cosa pensano gli armatori degli effetti della crisi Mar Rosso e delle misure in atto per superarle? “Per il consumatore finale - risponde il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - quanto sta succedendo nel Mar Rosso non ha ancora prodotto effetti rilevanti, che potrebbero invece verificarsi se la situazione dovesse cronicizzarsi. Ovviamente il discorso cambia per gli attori della catena logistica, dall’armamento fino agli operatori portuali e retroportuali. Le compagnie di navigazione, in particolare quelle del trasporto containerizzato, hanno subito assunto le contromisure del caso per fronteggiare l'emergenza, sia attraverso la circumnavigazione dell’Africa, sia rispondendo alla potenziale carenza di tonnellaggio dovuta ai transit time più lunghi mettendo in navigazione praticamente tutto il naviglio disponibile sul mercato. Sulla base dei numeri disponibili a oggi, solo lo 0,7% delle portacontainer a livello mondiale è inattivo: appena 84 navi, che rappresenta il dato più basso degli ultimi due anni, in calo costante dallo scorso dicembre. Nei porti si registra un calo delle movimentazioni di merce e container sin nelle prime fasi della crisi. Quanto alle misure messe in atto, ritengo che la missione congiunta europea rappresenti un fatto positivo, anche perché si tratta di un primo segnale di intesa e collaborazione fattiva fra i Paesi comunitari”.

Decarbonizzazione nello shipping: a che punto siamo

e quali sono le sfide?

“L’armamento ha compiuto decisi passi in avanti, e penso alle navi all’avanguardia dal punto di vista ambientale che negli ultimi anni sono entrate a far parte delle flotte, sfruttando le migliori tecnologie disponibili sul mercato. Tuttavia riteniamo che l’armatore più illuminato in tal senso non possa andare oltre una certa percentuale, diciamo un 30%, nel percorso verso la decarbonizzazione. Il resto deve essere fatto dalla produzione industriale di terra. Pensiamo ai carburanti alternativi: non possono essere gli armatori ad occuparsi della produzione, dello stoccaggio e della distribuzione; analogamente non possono occuparsi direttamente del cold-ironing. Devo dire tuttavia che noto una certa comunanza d’intenti, un voler progredire nella medesima direzione. Credo sia un segnale positivo”.

Ets, si vedono i primi effetti? le politiche Ue sono un problema per gli armatori?

“È ancora presto per valutare gli effetti di una misura che è entrata in vigore lo scorso 1° gennaio e peraltro non ancora a pieno regime. Quello che adesso dobbiamo fare è trasformare questo strumento da criticità a opportunità per lo shipping, facendo in modo che il gettito che tornerà in Italia venga destinato a interventi che possano contribuire alla decarbonizzazione. Non penso tuttavia che le politiche comunitarie rappresentino un problema per gli armatori, ma dobbiamo comprendere come ormai molte decisioni che impattano anche sul no-

stro settore vengono prese a Bruxelles, ed è quindi importante essere presenti, far sentire la voce della nostra industria. In tal senso possiamo dire che si è rivelata vincente la scelta di aprire un nostro ufficio proprio a due passi dal Parlamento, dal Consiglio e dalla Commissione europea, con personale specializzato e dedicato”.

Autostrade del Mare, un esperto come Giovanni Consoli è da poco Vice Segretario generale di Assarmatori: vi aspettate uno sviluppo in questo settore?

“Credo che sarebbe un bene per l’intera collettività. Mi spiego meglio. Gli armatori italiani sono leader mondiali per tonnellaggio della flotta dedicata a questi servizi, e nel Mediterraneo hanno una quota di mercato del 40%, al secondo posto c’è la Spagna con il 19%. Le Autostrade del Mare realizzano una vera sostenibilità ambientale, togliendo migliaia di camion dalle strade con conseguente riduzione del traffico, dell’inquinamento, dell’incidentalità. L’Ets, ma anche il Cii dell’Imo, rischiano di minare alle fondamenta questo modello, unitamente al disallineamento temporale dell’Emission Trading System rispetto al trasporto



su gomma”.

Tensioni internazionali: come si adattano gli armatori e i loro clienti? È vero che c'è un cambiamento delle rotte e dei mercati di approvvigionamento?

“Il trasporto marittimo è per sua natura resiliente e in grado di adattarsi ai cambiamenti con relativa rapidità, mantenendo servizi regolari, frequenti ed efficienti. Lo si è visto durante la pandemia e più recentemente, appunto, con le forti tensioni geopolitiche. Non nego fenomeni come nearshoring o reshoring, ma parliamo comunque di effetti ancora limitati, non di cambiamenti strutturali e profondi”.

Navi più sofisticate, nuovi tipi di carburanti: bisogna ripensare la formazione dei marittimi?

“L'attività di formazione dei marittimi è per sua natura in costante aggiornamento e revisione. Chiaramente la tecnologia che avanza e l'utilizzo di combustibili nuovi sul mercato richiedono una specializzazione sempre maggiore, ma proprio nell'ambito della formazione in Italia annoveriamo diverse eccellenze, anche e soprattutto a Genova e in Liguria: si faranno trovare pronte per confermare la grande tradizione marinara del nostro Paese”.

© BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Stefano Messina