

Oggi a Genova l'ottava edizione Forum dello Shipping dedicato alla sostenibilità. Intervista a Stefano Messina

Emissioni zero la rotta giusta

“Sostenere i cambiamenti. Lo shipping e le nuove rotte green / Regole, tecnologie, geopolitica: come rispettare tempi e obiettivi della decarbonizzazione”: è il titolo dell'ottava edizione del Forum “Shipowners and Shipbuilders”, in agenda oggi presso l'Auditorium dell'Acquario di Genova (ore 9.15).

Il Forum - organizzato da Il Secolo XIX, The MediTelegraph e TTM Tecnologie Trasporti Mare - metterà di fronte i principali protagonisti dell'armamento, della portualità, della ricerca tecnico-scientifica e delle istituzioni che si confronteranno sui temi di maggiore attualità: dai nuovi carburanti disponibili sul mercato al problema delle emissioni delle navi in porto, dalla crisi internazionale al cold ironing (elettrificazione delle banchine). Due le sessioni di lavoro. La prima dal titolo “Il trasporto marittimo verso le emissioni zero: opportunità e ostacoli”, la seconda “Dalla visione ai progetti: i modelli di portualità sostenibile”. L'evento è trasmesso in diretta streaming sul sito www.ilsecoloxix.it

Alberto Ghiara

«Quello delle emissioni è un tema che Assarmatori dice al Secolo XIX il presidente dell'associazione, Stefano Messina - ha affrontato in tempi non sospetti, evidenziando come il combinato disposto delle normative italiane, europee e internazionali potesse avere un impatto altamente negativo per il trasporto marittimo. Penso, per fare qualche esempio, all'intero pacchetto Fit for 55 e al Carbon intensity indicator dell'Imo. Quello che ci ha preoccupato fin da subito, al di là del contenuto delle normative, comunque penalizzante soprattutto per quei Paesi, come il nostro, le cui economie si reggono proprio sul trasporto marittimo, è l'intemperatività delle stesse e la mancanza di una valutazione complessiva di tali decisioni».

La normativa, sia italiana sia europea, è favorevole perché possano essere ri-

spettati gli obiettivi posti a livello internazionale?

«Il fatto di esserci mossi per tempo, evidenziando tali problematiche a tutti i livelli, in Italia e in Europa, ha fatto sì che siano stati introdotti alcuni correttivi di fondamentale importanza. Ad esempio, riferendoci all'Emission trading system che è entrato in vigore proprio quest'anno, sono state inserite deroghe per i collegamenti con le isole minori e per quelli operati in regime di continuità territoriale. Si tratta di risultati che rivendichiamo con orgoglio. Tuttavia, e proprio in relazione all'Ets, permangono alcune criticità, legate alle Autostrade del Mare e al transhipment di contenitori. Per questo stiamo lavorando affinché la Commissione europea vari al più presto una revisione globale di tale normativa oggi in contrasto e contrapposizione illogica con l'unico strumento di reale sostenibilità ambientale, quelle Autostrade del



Lo shipping ha l'obiettivo delle emissioni zero

Mare in cui gli armatori italiani sono leader a livello mondiale; l'obiettivo è quello di prevenire eventuali comportamenti elusivi della normativa che, nei servizi container, finirebbero per favorire quei porti mediterranei che non fanno parte dell'Ues».

Gli armatori investono in nuove tecnologie? Oltre al calo delle emissioni, quali altri obiettivi posso-

no essere raggiunti con le nuove tecnologie nel trasporto marittimo?

«Gli armatori hanno sempre fatto i “compiti a casa”, investendo sia in nuove navi, che garantiscono i migliori standard a livello di sostenibilità ambientale, sia nel refitting delle unità già in servizio. Tuttavia, in questo percorso verso la decarbonizzazione non possiamo essere lasciati soli, per-



STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
ASSARMATORI

«Gli armatori hanno già fatto “i compiti a casa”, ma adesso chiedono di non essere lasciati soli»

ché non siamo gli unici attori. Pensiamo ad esempio ai combustibili alternativi: attendiamo risposte dall'industria di terra in fatto di produzione, stoccaggio e distribuzione. A valle di tutto questo le nuove tecnologie, al di là di intervenire sull'abbattimento delle emissioni, sono utili e vengono impiegate a bordo in vario modo: ad esempio per facilitare e rendere meno gravoso il la-

voro marittimo, per aumentare il livello di sicurezza e per ridurre anche l'inquinamento acustico».

L'intelligenza artificiale è uno strumento che può interessare il trasporto marittimo e gli armatori?

«Parliamo di uno strumento nuovo, che si sta sviluppando ogni giorno: di certo è attenzionato dalle compagnie di navigazione anche se ritengo sia ancora presto entrare nello specifico e dire con esattezza in quali comparti potrebbe essere utilizzato e come».

Tecnologie più complesse creano anche nuovi rischi: siete preoccupati per i crimini informatici?

«Più che preoccupati, siamo “allertati”, soprattutto in questo periodo di forti tensioni geopolitiche che si ripercuotono anche sulla cyber sicurezza e sul trasporto marittimo. L'attenzione, in questo senso, è altissima, ma crediamo di disporre di strumenti adeguati per far fronte a queste minacce».

Le compagnie marittime sono sempre più presenti anche nel trasporto a terra: l'intermodalità mare-terra è un settore dove possono esserci cambiamenti guidati dalla tecnologia?

«Certamente sì, anzi si sono già registrati. La catena logistica è particolarmente complessa, nell'intermodalità mare-terra gli strumenti tecnologici consentono un miglior coordinamento grazie ad un flusso di informazioni veloce e preciso, che consente di limitare le inefficienze e i colli di bottiglia».