

«Fondamentali le linee guida sui carburanti»

Il presidente di Assarmatori: «Fuel, per il trasporto di prossimità occorrono scelte chiare»

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta per pubblicare le linee guida sui carburanti marini sostenibili: che importanza hanno?

“Si tratta - risponde **Stefano Messina, presidente di Assarmatori** - di un documento fondamentale per il trasporto marittimo italiano, alla cui messa a punto abbiamo collaborato fattivamente con l'amministrazione. Come è noto, e senza voler entrare nel dettaglio, l'ampia regolazione climatica europea e internazionale ha posto alla nostra industria obiettivi stringenti e altamente sfidanti in termini di riduzione delle emissioni; obiettivi che potranno essere raggiunti solo grazie all'utilizzo di carburanti alternativi.

Per l'Italia questi sono il gas naturale liquefatto, anche nell'ottica di una futura matrice bio dello stesso, il metanolo e il biofuel, carburanti alternativi che sono già nel catalogo europeo e sono accettati dall'Imo. Per il trasporto di prossimità occorrono scelte chiare. Se infatti una nave portacontainer in viaggio dal Far East lungo la sua rotta troverà senza problemi un porto dove poter fare bunkeraggio del fuel prescelto, per una linea come ad esempio la Livorno-Olbia questo dovrà essere disponibile in uno dei due porti caposcala, ed è inimmaginabile avere, nei nostri scali che sono incastonati all'interno delle città, la disponibilità di tutti i carburanti possibili. Per questi traffici puntiamo quindi sul Gnl e le linee guida serviranno pro-

prio per evitare difformità di applicazione da porto a porto”.

Che cosa pensa dell'accordo raggiunto in sede Imo sulla carbon tax?

“Lo shipping è un'industria internazionale per definizione e quindi riteniamo che le regole per la decarbonizzazione del settore debbano essere decise e applicate a livello globale e non regionale, come è successo fino ad oggi in Europa. L'accordo raggiunto in sede Imo, per quanto perfettibile, rappresenta un passo avanti in questa direzione, anche se ora il rischio, da noi evidenziato, è quello di una sovrapposizione fra le due regolazioni e quindi una doppia imposizione. Assarmatori ha seguito i negoziati Mepc di Londra da vicino, con la presenza del nostro ingegnere Simone Parizzi, responsabile Tecnologia Navale, Ambiente e Sicurezza, che ha lavorato a supporto della delegazione permanente all'Imo dell'Ambasciata italiana nella capitale britannica”.

A fine anno sarà completata a Genova la centralina per il cold ironing delle navi passeggeri. Quale sarà il prossimo passo?

“Ci auguriamo che il piano per rendere elettrificate le banchine del porto di Genova prosegua speditamente e che dopo quelle dedicate ai passeggeri si proceda come da cronoprogramma all'infrastrutturazione di quelle dedicate alle merci. Il cold ironing è un elemento essenziale per abbattere le emissioni del trasporto marittimo ed è particolarmente importante in un porto come

quello del capoluogo ligure, che ha le abitazioni vicine ai terminal. Inoltre è un tassello fondamentale per ottenere a quanto previsto dal Carbon Intensity Indicator dell'Imo, che penalizza in modo particolare le soste in porto, decisamente quelle lunghe a cui sono costretti in primis i traghetti soprattutto per ragioni di operatività dei servizi”.

Che strumenti offre il Piano Mattei del governo per i traffici con l'Africa e che effetti può avere per lo shipping?

“Noi armatori siamo convinti sostenitori del Piano Mattei, che proprio grazie al trasporto marittimo è in parte già una realtà. Nessun Paese in Europa, infatti, è meglio collegato al continente africano di quanto lo sia l'Italia. Si tratta di un vantaggio competitivo del quale fare tesoro, da sviluppare ulteriormente per intercettare la crescita di quei mercati. Inoltre, può essere un elemento utile anche per lo sviluppo della filiera dei carburanti alternativi”.

Piano del ferro a Genova e in Liguria: a che punto siamo?

“Attendiamo con ansia che vengano effettivamente ultimati i lavori di potenziamento del nodo ferroviario di Genova per una divisione netta fra i traffici dedicati ai pendolari, quelli a lunga percorrenza e quelli delle merci. A valle sarà determinante l'avvio dei treni lungo il Terzo Valico e il quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera per evitare che si generi un nuovo 'collo di bottiglia'. Viste le difficoltà della

viabilità ordinaria e i problemi del nodo autostradale ligure occorre puntare con sempre maggiore convinzione sullo spostamento su ferro dei traffici portuali: ad oggi la rail ratio del porto di Genova è ancora troppo bassa. Occorrerà poi prevedere anche apposite misure per abbattere il costo della manovra ferroviaria in porto al fine di velocizzare i flussi di merce ed incentivare sempre di più l'intermodalità”.

Come commenta la designazione del presidente dell'Adsp di Genova-Savona?

“L'indicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale è un fatto decisamente positivo, per altro atteso dal cluster marittimo e portuale non solo ligure ma dell'intero Paese, in considerazione della strategicità dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure nel contesto nazionale.

A Matteo Paroli vanno i nostri auguri di buon lavoro, consapevoli che ad aspettarlo ci saranno sfide di assoluta rilevanza, sia a livello locale, sia a livello internazionale viste le fortissime tensioni geopolitiche che impattano anche e soprattutto sui nostri scali. Assarmatori, auspicando che i prossimi passaggi siano celeri, è pronta a fornire al nuovo presidente piena collaborazione e il contributo delle sue competenze e della sua esperienza. Un sentito ringraziamento va ai Commissari che hanno tenuto la barra al centro in un momento complesso per il porto”.



Stefano Messina

