

Assarmatori, Messina: "Ambientalismo ideologico, no alle politiche suicide"

4 minuti e 21 secondi di lettura

di Matteo Angeli

Martedì 01 Luglio 2025

Dal nostro inviato a Roma

“Non possono essere gli armatori da soli a rinnovare le flotte, servono aiuti dallo Stato. All’Assarmatori Annual Meeting 2025, l’assemblea annuale di Assarmatori, l’associazione che riunisce le principali compagnie italiane di navigazione e i maggiori operatori esteri attivi nel trasporto marittimo, il presidente Stefano Messina ha toccato a senza troppi giri di parole alcuni punti piuttosto “caldi”.

In platea il Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, il Ministro della Salute Orazio Schillaci e il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L’Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto.

“Ritengo che sia ora di uscire dal politicamente corretto e dire le cose per quello che sono - le parole del presidente Stefano Messina - quindi, no alle politiche suicide, che sono andate a incidere in modo drammatico sull’industria e sulla nostra società. Dobbiamo abbandonare le ipocrisie: questo approccio non funziona. E abbiamo oggi una opportunità per capire se la lezione è stata davvero compresa. L’Unione europea ha – infatti - davanti a sé una opportunità davvero imperdibile che ci consentirà di vedere se questa legislatura è davvero genuina nella volontà di rivedere i propri obiettivi e gli strumenti con cui raggiungerli. Abbiamo salutato con entusiasmo l’accordo raggiunto in sede IMO, durante l’MEPC83 di aprile, sull’introduzione di una misura a medio termine per la riduzione delle emissioni del settore marittimo globale. L’accordo è sicuramente perfettibile, e i prossimi mesi ci diranno di più sulla sua reale messa a terra, attesa per l’MEPC straordinaria di ottobre. Ma è fuor di dubbio che l’accordo IMO deve aprire la strada ad un allineamento della normativa europea (molto, per non dire, troppo ambiziosa) con la futura normativa globale (più realistica e possibile soprattutto per i settori fragili del trasporto).

E poi ancora: “Siamo stati i primi fin dal 2021 a mettere in guardia il Governo e la Politica su un certo tipo di ambientalismo ideologico che stava condizionando soprattutto le politiche dell’Unione europea che poi hanno generato le misure dell’arcinoto pacchetto Fit for 55. Una vera e propria follia ambientalista, diciamolo apertamente, che ha rischiato e rischia tuttora di mettere in difficoltà la logistica nazionale ed europea. Ci preoccupano, a dir poco, l’applicazione indifferenziata del regime ETS e le conseguenze della FuelEU al fragile settore dei traghetti che effettuano il collegamento con le isole maggiori e i servizi delle Autostrade del Mare, i quali – non voglio annoiarvi con numeri che ormai ben si conoscono – sono da tempo un architrave della sostenibilità ambientale e sociale del trasporto. Ci è stato fatto credere che i proventi generati all’interno del regime ETS dal settore marittimo sarebbero stati giustificati dal fatto che essi sarebbero stati reinvestiti nel medesimo settore per consentire interventi di abbattimento delle emissioni, ovvero per il rinnovo delle flotte, per supportare le Autostrade del Mare e per coprire il differenziale di costo tra i carburanti tradizionali e quelli di matrice non fossile. Partiamo dal dire che il 50% di questi fondi è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Questa regola deve essere cambiata poiché i fondi devono essere reindirizzati al settore che li ha generati. Se si vuole affrontare il rinnovo

della flotta dei traghetti italiani non bastano i fondi dell'ETS ma occorre pensare ad un intervento massivo dello Stato che aiuti le iniziative degli armatori. Voglio essere chiaro: la più grande flotta di traghetti del mondo, quella che opera in Italia, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori".

Il tema dei nuovi carburanti: "Non posso dimenticare – le parole di Messina - che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta lavorando per la definizione del quadro energetico nazionale previsto dal regolamento Afir relativamente ai carburanti alternativi, al loro utilizzo ma soprattutto alla loro produzione, distribuzione, stoccaggio e messa a bordo. Risulta fondamentale, in questa fase, non cadere nella "trappola" dei carburanti impossibili e, anzi, concentrarsi su quei fuel possibili sia per la conformazione dei nostri porti, che nella larghissima maggioranza dei casi sono incastonati all'interno delle città, a due passi dalle abitazioni, sia per favorire e sviluppare la produzione nazionale e infine, ultimo ma non ultimo, per incontrare le scelte già introdotte dagli armatori, improntate sull'uso dei bio carburanti, sul gas naturale liquefatto e sul metanolo. Siamo soddisfatti dell'emanazione delle Linee Guida per il Bunkeraggio Ship-toShip di Gnl nei porti italiani e del percorso collaborativo e di condivisione che portato a questo regolamento. Prossimo passo le regole per l'altro combustibile alternativo che oggi assieme al Gnl rappresenta una possibile alternativa, ossia il metanolo. Occorre adesso risolvere il nodo delle garanzie d'origine di questi fuel, adeguando il nostro impianto normativo allo standard europeo. Una compagnia che oggi effettua bunkeraggio in Italia si trova in una situazione paradossale dove, pur avendo acquistato combustibili sostenibili, l'utilizzo degli stessi non può essere dimostrato ai fini Ets e FuelEU in quanto la documentazione fornita non è conforme alle richieste unionali".