

■■■ FRANCO DEL GIUDICE

«Collegamenti a corto raggio, i porti si attrezzino per rifornire le navi di ultima generazione»

Il fondatore di Delcomar: «Isole minori, gravosa la gestione delle flotte
Il rinvio dell'Ets stradale crea una distorsione con il trasporto marittimo»

■■■ ALBERTO GHIARA

Francio Del Giudice è alla guida di Delcomar, compagnia storica dedicata alla navigazione a corto raggio. Un settore che oggi è al centro dell'attenzione nella transizione tecnologica in corso.

Come è nata la compagnia?

«La Delcomar Compagnia di Navigazione - risponde l'armatore - è nata nel 1985 da una mia idea, figlia anche dell'esperienza maturata da agente marittimo sin dalla giovane età, e poi al servizio della politica, periodo durante il quale mi sono occupato attivamente di trasporti. Nel 1998 abbiamo avviato i primi collegamenti notturni da e per Carloforte, fino a quel momento inesistenti. Ci occupiamo, da allora, di collegamenti marittimi, sia in regime di servizio pubblico, con convenzione regionale, sia in regime di libero mercato. La nostra flotta conta oggi dieci unità, delle quali l'ultima arrivata, proprio quest'anno, è la Franco DG, nome scelto e dedicatomi dai miei figli, che opererà a La Maddalena fra qualche mese. Il nostro network offre poi i collegamenti La Maddalena - Palau, Asinara - Porto Torres e tra Carloforte - Calasetta e Carloforte - Portovesme».

Quali programmi avete?

«Nelle prospettive future, prevediamo un'ulteriore espansione della flotta e una diversificazione dei servizi in base alle diverse tipologie di trasporto, con l'obiettivo di rispondere in modo sempre più efficace alle evoluzioni del mercato».

Quale è il suo ruolo in Assarmatori?

«Io siede nel Consiglio direttivo e sono il presidente della commissione Corto raggio, che si occupa prevalentemente delle problematiche inerenti i servizi di collegamento delle isole minori, e della commissione dedicata al rinnovo delle flotte e al Pnrr».

Quali sono le caratteristiche dei collegamenti con le isole?

«I collegamenti marittimi con le isole presentano caratteristiche molto particolari, che richiedono un costante equilibrio tra efficienza economica, responsabilità sociale e sicurezza operativa. Si tratta infatti di un servizio che, oltre all'aspetto commerciale, ha un'importante funzione pubblica, poiché garantisce la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Dal punto di vista operativo, l'impegno più gravoso riguarda la scelta e la gestione del naviglio. Le unità impiegate devono essere versatili, adatte al trasporto di passeggeri e diverse tipologie di veicoli; devono, inoltre, avere caratteristiche tecniche idonee a operare in condizioni meteoceaniche talvolta complesse ed essere adatte all'impiego in porti spesso di dimensioni contenute, con spazi limitati e infrastrutture poco più che essenziali. Ulteriore elemento critico è la forte



stagionalità della domanda. Durante la stagione estiva i volumi di traffico aumentano sensibilmente, mentre nei mesi invernali calano in modo drastico. Ciò comporta difficoltà nella pianificazione economica e nella gestione della flotta, poiché l'armatore deve comunque garantire la regolarità del servizio anche nei periodi meno redditizi. Per tali ragioni, la maggior parte dei collegamenti sono soggetti a obblighi di servizio pubblico con contributi economici da parte delle Regioni per garantire la continuità e l'accessibilità del trasporto. Sul piano economico e tecnico, gli operatori di questo settore si trovano a gestire costi operativi gravosi tra i quali spiccano i carburanti, il personale, le manutenzioni e oneri portuali. Non meno rilevanti sono le problematiche infrastrutturali: molti porti inusuali non dispongono ancora di attrezzature adeguate o di banchine idonee a navi di nuova generazione, rendendo più complessa la gestione delle operazioni commerciali».

Il vostro è un settore statico o con prospettive di crescita?

«Il mercato dei collegamenti con le isole minori è tendenzialmente statico, poiché la domanda è abbastanza costante e legata alle esigenze di mobilità delle comunità locali. Tuttavia, resta un settore parzialmente influenzato dalle fluttuazioni dei flussi turistici, le condizioni economiche generali e dalle politiche pubbliche sui contributi e sulle concessioni».

Il rinnovamento tecnologico è un'occasione di ammodernamento delle flotte armatoriali?

«Il rinnovamento tecnologico rappresenterebbe senza dubbio una grande occasione di ammodernamento in termini di efficienza e di sostenibilità ambientale. Tuttavia, la mancanza di adeguamento delle strutture portuali costituisce ancora oggi un fattore fortemente limitante: molte infrastrutture non sono pronte ad accogliere navi di nuova generazione o sistemi innovativi di alimentazione e ormeggio, rallentando così il processo di modernizzazione complessivo del settore».

“

Le carenze infrastrutturali frenano la transizione tecnologica marittima

Come giudica le attuali politiche green nazionali e europee?

«Siamo convinti che soprattutto a livello europeo negli anni passati abbia imperversato un ambientalismo ideologico che non ha fatto bene a nessuno: al tessuto produttivo, alle aziende, ai lavoratori, all'ambiente stesso. Basti pensare che un regime come quello dell'Ets sta mettendo a rischio uno strumento come le Autostrade del Mare, fra gli altri, che invece realizza una vera sostenibilità ambientale. Le prospettive sono al momento incerte. Da un lato cogliamo alcuni segnali se non di una completa retromarcia, almeno di qualche timido passo indietro su queste politiche, con scelte maggiormente ancorate alla realtà. Ci sono ancora tanti temi su cui lavorare».

Come si sta muovendo in questo senso l'associazionismo di settore?

«Assarmatori si sta muovendo da tempo per far sì che vengano corrette, nella revisione prevista per il prossimo anno, le storture dell'Ets applicato al trasporto marittimo, anche a seguito del fallimento, o meglio del rinvio, del Net Zero Framework dell'Imo, ovvero di una misura globale: questa è la nostra priorità. Fra queste storture abbiamo sempre denunciato il disallineamento temporale fra questo regime applicato al trasporto marittimo e a quello stradale. Il recente rinvio di un ulteriore anno proprio di quest'ultima applicazione va esattamente nel senso opposto rispetto a quello che auspiciamo e mina ancora una volta la credibilità stessa di queste politiche ambientaliste ideologiche, dannose per il nostro tessuto economico e inutili anche ai fini stessi della decarbonizzazione».



INTERVISTA