

Sostenibilità in campo marittimo, gli operatori: "Ci crediamo, ma vogliamo più ascolto"

Il confronto sullo sviluppo del 'green' nello shipping si è tenuto durante il sesto 'Forum Shipowners and Shipbuilding', organizzato da The Medi Telegraph, a Palazzo Ducale



La necessità di andare incontro a una sostenibilità sempre più piena, decisa dalle nuove regole internazionali, dalla tendenza verso cui tutto il mondo sta andando, e la crisi energetica generata dal conflitto russo-ucraino stanno avendo dei riverberi sempre più potenti sul mondo del trasporto e della logistica. La tecnologia e la digitalizzazione sembrano strumenti imprescindibili per disegnare un futuro diverso e migliore e ormai da anni si sta cercando di trovare soluzioni differenti da quelle attualmente in uso per i carburanti, cercando di puntare su navi alimentate a gas naturale liquefatto e a batterie. Nonostante il futuro incomba, idee e direzioni da prendere, nel mondo dei trasporti non sono ancora chiarissime per tutti gli stakeholder. Questi temi sono stati affrontati, a Palazzo Ducale, durante la sesta edizione del Forum Shipowners and Shipbuilding, organizzato da The Medi Telegraph e quest'anno intitolato 'I nuovi orizzonti delle energie. Lo shipping e l'esigenza di adeguarsi allo scenario internazionale'.

Al confronto, tra gli altri, hanno preso parte Beniamino Maltese, Executive Vice President e CFO di Costa Crociere; Luigi Merlo Responsabile Relazioni Istituzionali di MSC e Matteo Catani, Board Member Assarmatori e CEO di Grandi Navi Veloci. In collegamento audiovideo hanno preso parte all'evento anche Mario Mattioli, Presidente Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) e Pasqualino Monti, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale.

La sintesi dei pensieri non è difficile da fare, visto che le cinque voci andavano nella stessa direzione,

dopo la bocciatura del Pacchetto Clima presso il Parlamento europeo, gli stakeholder sono dalla parte della sostenibilità dei porti e delle navi, ma chiedono maggior ascolto, maggior coordinamento a livello normativo e un ascolto del mercato a loro dire, fin qui, poco praticato.



Nello specifico Maltese ha sostenuto che "I tavoli tecnici sono importanti, ma le aziende non possono aspettare che il mosaico si completi. Le aziende devono rispondere ai consumatori che rappresentano il nostro mercato e se non gli rispondiamo siamo destinati a sparire, soprattutto chi fa traffico passeggeri. A breve i consumatori più giovani non vorranno essere associati a navi che consumano più di una casa. Costa Crociere ha iniziato a ordinare navi LNG, ma poi il rifornimento può diventare un problema; se non guidiamo il mercato noi, si evolverà senza di noi. Personalmente credo che oggi sia legittimo fare un piano a lungo termine per capire come muoverci con batteria e Cold ironing. Ma occorre un piano nazionale e quindi serve la politica".

"Preoccupiamoci della flotta che abbiamo, chi se non meglio della filiera italiana può fare un refit green? Siamo realmente i migliori. - ha proseguito ancora l'Executive Vice President e CFO di Costa Crociere - Se siamo leader d'industria, però, la politica ci deve ascoltare. Il PNRR vale 200 miliardi, significa creare un PIL aggiuntivo del 2% per 40 anni, oggi abbiamo una grande opportunità e fare più concerto come Industria per ribadire cosa serve. Puntare sulle filiere e sviluppare il tutto in un'ottica di sostenibilità".



Matteo Catani ha affrontato il tema del Pacchetto Clima, bocciato dal Parlamento europeo: "Il voto contrario del Parlamento europeo alla relazione sulla riforma del sistema ETS relativo alle quote di emissioni e il suo contestuale rinvio alla Commissione ENVI fornisce allo shipping italiano e a quello europeo nel suo complesso il tempo indispensabile per proseguire nel dialogo con i vari interlocutori sulle criticità del pacchetto Fit for 55 e palesa una presa di coscienza, almeno per quanto riguarda il trasporto marittimo, della complessità della normativa in questione, relativa all'abbattimento dei fumi da parte delle navi nonché della necessità di effettuare ulteriori approfondimenti". "Dall'Europa, ma anche dall'IMO, arrivano segnali relativi alla volontà di accelerare sul tema della riduzione delle emissioni - ha detto Catani - ma a oggi non esiste chiarezza su quali tecnologie possano consentire in un lasso di tempo così breve di raggiungere i risultati aspettati. E ciò comporta forti incertezze sugli investimenti e una non piena consapevolezza, da parte dei legislatori, sui tempi necessari per l'adattamento tecnologico delle navi". "Da tempo Assarmatori sottolinea come l'introduzione dello shipping nel sistema di scambio di quote delle emissioni sia percorribile solo se verranno attuate alcune modifiche sostanziali rispetto a quanto oggi previsto: fra queste una tempistica di phasing-in più realistica, l'esenzione per alcuni segmenti di trasporto (come quelli che garantiscono la continuità territoriale e il transhipment), un monitoraggio dell'impatto della misura e l'impiego delle risorse derivate dall'acquisto di quote di emissione per finanziare la ricerca e gli investimenti tecnologici necessari per raggiungere gli obiettivi", ha specificato ancora il Board Member di Assarmatori.



Sul tema della sostenibilità ambientale è intervenuto anche Luigi Merlo: "Tendenzialmente la gente cerca le navi da crociera perché sono il massimo dal punto di vista ambientale. Noi stiamo costruendo navi che nel 2050 dovranno ancor circolare, ma le tecnologie mancano per il futuro, più ci caliamo nei progetti futuri e più c'è complessità. Basti pensare che tutto l'idrogeno verde prodotto oggi al mondo consentirebbe di far viaggiare una nave per non più di uno/due giorni". "I porti del futuro dovranno diventare degli hub energetici perché se dovranno accogliere navi che vanno in più modalità diverse dovrà essere forzosamente così. Gran parte delle opere del PNRR, al di fuori del nostro settore, erano già in cantiere ed erano già coperte. Sul tema marittimo, viceversa, si perde tempo prezioso perché Bruxelles ancora non ha detto se ci sarà l'aiuto di Stato o meno; spesso il mercato viene visto come un ostacolo, e invece dovrebbe essere ascoltato di più, anche per capire come gestire la transizione dopo il 2026".



Per il Presidente di Confitarma Mattioli: "Dal punto di vista della sostenibilità i paesi del nord ci danno sempre grandi lezioni, per loro è una realtà da tempo. Sono partiti da un forte coinvolgimento, da una programmazione e da incentivi mirati per tutti. L'armatore è stato messo in una condizione di indifferenza economica e quindi quando i costi si equivalgono è normale che lo Stato ti obblighi a scegliere la soluzione green". "Se posso fare una nota critico-costruttiva, abbiamo parlato di passeggeri, ro ro e quant'altro, ma non abbiamo parlato delle merci che sono fondamentali per il nostro paese. La politica è vicina a quello che è visibile, come ad esempio i traghetti, che hanno ricevuto un aiuto di Stato, un premio di riduzione sul prezzo delle commesse. Lo shipping credo vada analizzato in maniera più ampia, voglio ricordare a tutti che la spaccatura rappresenta sempre un danno alle aziende associate e non all'associazione. Più ci spacciamo, meno contiamo, il mio è un appello all'unità".



Pasqualino Monti, infine ha le idee molto chiare su quello che manca e servirebbe al nostro Paese: "Emerge un dato chiaro, che è che la mancata programmazione, oltre al tempo che ci vuole per la stesura di una legge e la sua emanazione, questo rende tutto più complicato. Sul Cold ironing occorre dire che il nostro paese non ha mai curato una politica energetica, come le serviamo le banchine? Dove la prendiamo l'energia? Come vedete conosciamo i problemi, ma mancano l'elemento di coordinamento e la programmazione". "Facciamo parte di un sistema nel quale gli armatori non sono presenti nel Comitato di gestione e non sono coinvolti. Sono scelte compiute nel 2016, e torniamo sempre a parlare di regole, ma chi fa sintesi la fa in maniera limitata. Le regole devono essere chiare e semplici e poi si sommano investimenti pubblici e privati, mettendoli a sistema. Il futuro sembra una dolce utopia, perché siamo abituati a ragionare con le urgenze e quindi decadono ragionamenti e programmazione. O si cambia o nel 2026 ci ritroveremo a discutere ancora delle stesse cose". "Noi abbiamo un finanziamento da 60 milioni di euro per quattro accosti elettrificati. Il fabbisogno delle navi da crociera che potrebbero utilizzare l'infrastruttura sarebbe 32 megawatt, l'intera città di Palermo, da sola, ne consuma 180, come posso creare l'elettricità necessaria? Serve il dialogo tra tutti i soggetti interessati per creare una filiera virtuosa che porti a risultati concreti", ha concluso il numero uno dell'AdSP del del Mare di Sicilia Occidentale.