



Mer 14 Aprile 2021

Tags:

[assarmatori](#)[europeo](#)[Parlamento](#)[audizione shipping](#)[gnl cold ironing](#)

Condividi:



in

A-

A

A+

Messina (Assarmatori) in audizione al Parlamento Ue: "Incentivi per sostenibilità"

di [Edoardo Cozza](#)

Il presidente dell'associazione di categoria spiega come il trasporto marittimo debba essere adeguatamente aiutato per diventare sempre più green



Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; l'unica strada per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici è quella di un **uso intelligente degli incentivi pubblici** per l'adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il **presidente di Assarmatori Stefano Messina** ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta mercoledì mattina presso la **Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo**.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi. **"La strada da percorrere è ancora lunga"**, ha detto Messina, "e la ricerca dovrà fare ancora molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la

Transport



Terzo valico, nodo di Genova: venerdì breakthrough in galleria di Serravalle



Confitarma reintegra Navigazione Montanari: decisione unanime in consiglio



Link porta 150 monopattini elettrici in sharing a Ostia



Trasportunito chiede un sistema automatico per indennizzi dovuti a code e disagi



Lombardia, collaudo per il treno elettrico-diesel "Colleoni"

Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai governi e dall'Unione Europea".

"In attesa delle soluzioni definitive, però," ha concluso Messina, "bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: **con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l'elettificazione delle banchine portuali)** che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti".

Leggi anche...



Nuova diga foranea di Genova, Assarmatori: "Va fatta e subito, senza esitazioni"



Stop dall'Ue alle agevolazioni per i porti: il no di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori



Assarmatori, Messina: "Subito via libera agli stanziamenti per traghetti e porti"



Sezioni

Coronavirus Gossip Animali Spezia Attualità Politica Ponte Morandi Economia Sport Genoa
Sampdoria Cultura e Spettacolo Transport Salute Sanità IL PUNTO • DI PAOLO LINGUA
Shipping Liguria

Programmi

Fuori Rotta Quartieri Live Condominio in TV Capodanno 2021 Emozioni Conosci AIDDA? Musica è
TGN Calcio sera In mezzo a voi Venti e trenta TGN TGN Calcio Derby del lunedì We are Genoa
Forever Samp Stadio Goal Dilettantissimo Wow Motori Consiglio regionale Liguria

Questo sito internet utilizza cookie tecnici e analitici, anche di terze parti. Cliccando su Accetta acconsenti al loro uso.

[Accetta](#)

[Informativa della privacy](#)



Cerca


[Home](#) [Politica](#) [Cronaca](#) [Salute](#) [Un caffè con...](#) [Sport](#) [Nera](#) [Economia](#) [Cultura](#) [Tempo libero](#) [Gusto](#) [Turismo](#) [Contatti](#)
Inserita in [Cronaca](#) il 14/04/2021 da [Cinzia Testa](#)

Messina (ASSARMATORI) in audizione pubblica al Parlamento Europeo: incentivi per lo sviluppo di nuove tecnologie verso flotte sempre più sostenibili



Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per

l'adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il Presidente di Assarmatori (aderente a Confrasperto-Conffcommercio) Stefano Messina ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo. Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni

settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga”, ha detto Messina, “e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall'Unione Europea”.

“In attesa delle soluzioni definitive, però,” ha concluso Messina, “bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l'elettificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti”.

Like 0

Tweet

Condividi

Contenuti Sponsorizzati da Taboola

Questo è quello che succede al tuo corpo se mangi zenzero ogni giorno

Sidiario.com

Facilita il tuo confinamento con un PC efficace

PC Cleaner

Video

Servizio TGR Calabria Rac...

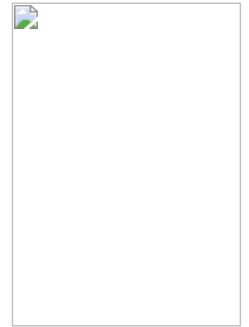


Guardali tutti >

Oggi al Cinema

Orario voli aeroporto Trapani

Oroscopo giornaliero



Guarda l'archivio dei PDF



 COMMENTA CONDIVIDI

AUDIZIONE PUBBLICA

Messina (Assarmatori) al Parlamento europeo: "Incentivi per lo sviluppo di nuove tecnologie verso flotte sempre più sostenibili"

"La politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi"



di Redazione

14 Aprile 2021 - 14:18



Genova. Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il Presidente di Assarmatori (aderente a Conftrasporto-Confcommercio) Stefano Messina ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

"La strada da percorrere è ancora lunga", ha detto Messina, "e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall'Unione Europea".

"In attesa delle soluzioni definitive, però," ha concluso Messina, "bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l'elettrificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti".



Annuncio rimosso. [Dettagli](#)

Gli investitori sono a caccia del prossimo Bitcoin. Quali criptovalute stanno guadagnando terreno?

eToro | Sponsorizzato

I giocatori di tutto il mondo hanno atteso questo gioco!

Forge of Empires | Sponsorizzato

Questo gioco ti aiuta a formare la mente e a pensare strategicamente

Total Battle | Sponsorizzato

Un investimento di 250€ in Amazon azioni potrebbe darti un secondo reddito

FXTB | Sponsorizzato

Vaccino AstraZeneca, il cardiologo: "Morire di trombosi? Come essere colpiti da un asteroide" - Genova 24

AstraZeneca, Regione Liguria sospende le vaccinazioni: "Non recatevi agli appuntamenti" - Genova 24

[INVIA NOTIZIA](#)[FEED RSS](#)[SEGNALA EVENTO](#)[CONTATTI](#)[REDAZIONE](#)[PUBBLICITÀ](#)[BLOGGERS](#)

Genova24 - Copyright © 2010 - 2021 - Testata associata ANSO - edito da Edinet Srl - P.I. 01438900092

Direttore responsabile: Andrea Chiovelli

Registrato presso Tribunale di Savona N° 571/06

[Informativa cookie](#) | [Impostazioni cookies](#) [Informativa Privacy](#) | [Copyright](#)

PARTNER

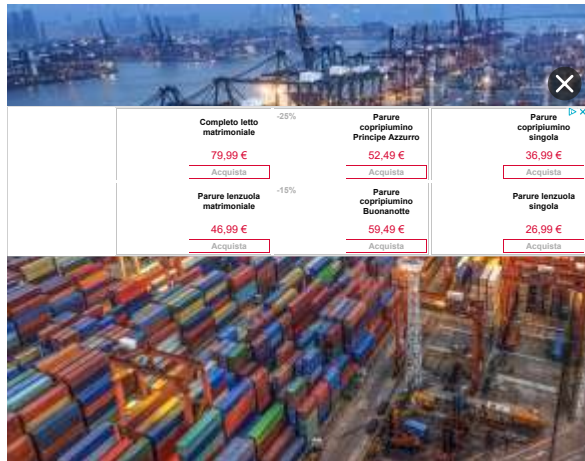
Presscomm Tech Network

più sostenibili

CONDIVIDI



[Iscriviti alla Newsletter](#)



mercoledì 14 aprile 2021

Un **trasporto marittimo più sostenibile** e rispettoso dell'ambiente e delle comunità può essere considerato onere esclusivo degli operatori privati?

Secondo **Assarmatori** è indispensabile un uso intelligente degli incentivi pubblici per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui **cambiamenti climatici** per l'adeguamento delle flotte marittime.

Il presidente di Assarmatori (Conftrasporto-Confcommercio) Stefano Messina si è rivolto ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica presso la **Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo**.

Necesarie competenze e risorse finanziarie importanti

La politica degli incentivi deve essere coerente con gli **investimenti in ricerca e sviluppo** di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi, ha spiegato Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni **settore del trasporto** ha rappresentato il mondo dello shipping.

“La strada da percorrere è ancora lunga - ha detto Messina - e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai **Governi e dall'Unione Europea**”.

Messina ha concluso spiegando che, in attesa delle soluzioni definitive, bisogna accompagnare la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al **GNL (il Gas Naturale Liquefatto)** nonché al **Cold Ironing** (l'elettificazione delle banchine portuali) "che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una **lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti**".

Tag: [gnl](#), [AssArmatori](#), [sostenibilità](#)

© Trasporti-Italia.com - Riproduzione riservata

Leggi anche

The screenshot displays a web application interface. At the top, there is a navigation bar with a blue play button icon and a close button (X). Below the navigation bar, there is a banner area with a light gray background. The banner contains a large black left-pointing triangle on the left and a large black right-pointing triangle on the right, indicating a discount. Below the banner, there is a grid of product cards. The first card on the left is titled "Completo letto matrimoniale" and shows a price of "79,99 €" in red. The second card in the middle is titled "Parure copripiumino..." and shows a price of "69,99 €" in red, with a "-25%" discount label above it. The third card on the right is partially visible and titled "le". Each card has a red "Acquista" button at the bottom. The overall layout is clean and modern, with a focus on product presentation and pricing.

Malta, un mondo di opportunità'

Pozzallo
Catania
A breve



Malta

Prenota Subito!

VPS
VIRTU' FERRIES

Messina in audizione al Parlamento europeo

Carburanti alternativi: “Adesso serve una fase di ricerca e sviluppo”



Pubblicato
il giorno
14 Aprile 2021

Da
[Redazione](#)



GENOVA – Audizione alla Commissione trasporti del Parlamento europeo per **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori e vice presidente di Confrtrasporto, per fare il punto della situazione dei **carburanti alternativi nel trasporto marittimo** e del loro potenziamento nel futuro prossimo.

“Attualmente -ha esordito Messina- non esistono tecnologie a zero carbonio come servirebbero e a livello pratico servono grandi sforzi per avere batterie di cui abbiamo bisogno”.

Il trasporto marittimo, ha spiegato, è la base del commercio e per tale motivo è necessario evitare che esistano intralci e ostacoli a questo tipo di trasporto perchè si metterebbe a repentaglio l'economia e lo sviluppo mondiale.

“Le navi -ha proseguito il presidente- hanno una vita che va dai 20 ai 25 anni e **ci vorranno ancora molti decenni prima che la flotta esistente venga completamente sostituita.**

Gli obiettivi Imo del 2050 allora possono essere raggiunti solo se riusciamo a costruire trasporti a zero carbonio nei prossimi 10 anni, un processo che non avrà lo stesso approccio per la navigazione locale e quella a lungo raggio, ma che cercherà le tecnologie migliori per ogni settore”.

A breve termine l'obiettivo è per gli armatori quello di una riduzione delle emissioni di carbonio, con tecnologie che riducano la domanda energetica, mentre a medio termine si

punta alla neutralità che porti poi a una situazione di emissioni zero, “un traguardo ambizioso che come armatori sosteniamo.”

Il percorso che guarda all'Lng è una delle prospettive tecnologiche più vicine, carburante che dovrà essere sostituito nel medio termine da biomasse o energie rinnovabili, passando poi in futuro a idrogeno o biodiesel.

“In questo percorso di sviluppo tecnologico i fattori di mercato sono fondamentali: c'è un forte legame tra rotte, commercio e scelte tecnologiche che va preso in considerazione quando andiamo a determinare il tracciato verso la decarbonizzazione nella navigazione” aggiunge Messina in audizione.

L'approccio pratico deve tenere conto che la flotta globale è caratterizzata da diversi tipi di imbarcazioni che usano combustibili diversi a seconda del trasporto effettuato che dia perciò soluzioni diversificate che si adeguino alle esigenze.

Il trasporto passeggeri delle crociere, ha bisogno ad esempio di risposte diverse da quelle per i traghetti che hanno percorrenze più brevi e necessità di rifornirsi in tempi previsti.

“Queste imbarcazioni sono le più adatte alle nuove tecnologie che garantiscono la sostenibilità ambientale, ma la prospettiva dipende anche dalla grandezza della nave.

La quantità di energia -sottolinea- è limitata per viaggi a corto raggio, allora questo settore potrebbe essere **coperto completamente da imbarcazioni elettriche** come avviene nel trasporto urbano.

Noi armatori privati stiamo investendo molto su queste soluzioni collaborando con le industrie produttive più grandi in Italia e i cantieri navali principali.”

Il trasporto su lunghe tratte è più complicato ma, afferma il vice presidente di Confrtrasporto “stiamo esplorando prototipi per cercare altri combustibili che siano a zero carbonio”.

Concludendo, Stefano Messina ha ribadito che le tecnologie disponibili devono essere considerate nell'ambito di un piano: “Come armatori abbiamo bisogno di incentivi per usare ciò che già esiste e limitare il più possibile l'impatto della navigazione sul clima.

Al momento non abbiamo tecnologie da applicare su ampia scala prima di arrivare all'uso dell'idrogeno, ecco perchè adesso **serve una fase di ricerca e sviluppo**, da sostenere fortemente con risorse finanziarie e umane, in cui il pubblico e il privato si impegnino insieme”.

Contributo a cura
di Stefano Messina
presidente Assarmatori

Per una volta, nell'analisi del difficile anno che si presenta davanti al mondo dello Shipping italiano, vorrei invertire il ragionamento e partire dai punti di forza e non da quelli di debolezza del sistema. L'Italia ha, infatti, quattro risorse di grande rilievo su cui dobbiamo lavorare tutti, noi imprenditori e lo Stato:

1. La posizione geografica è in grado di intercettare nel mediterraneo i traffici, in grande incremento, nell'asse Asia/Europa. Per quanto riguarda, invece, i traffici interni al mediterraneo, la piattaforma logistica del Paese ha una posizione che non ha pari rispetto a qualsiasi altro network nazionale. Il sistema portuale e logistico deve quindi pensare in grande, costruendo il suo sviluppo con progetti mirati e non a pioggia.
2. L'Italia è il più grande mercato crocieristico d'Europa e uno dei più grandi del mondo. Lo sviluppo degli itinerari nei porti maggiori e minori è destinato a dare grande impulso al settore turistico del Paese. Poche industrie rendono – nel senso di ritorno sul territorio – come una nave da crociera.
3. La flotta di traghetti italiana è la più grande del mondo. Per dimensione, occupati, numero delle linee servite, passeggeri e merci, l'Italia è il mercato più grande dell'Unione europea.
4. La gente di mare italiana, specialmente nei settori specializzati, Oil & Gas e crociere in testa, è tra le più ricercate dai grandi *employer* internazionali siano essi imprese di navigazione, colossi dell'energia o grandi società di *manning* capaci di assumere e gestire decine di migliaia di marittimi in tutto il mondo.

Sono quattro aspetti da tenere bene a mente proprio per questo è in primo luogo l'anno in cui verrà finalmente innovato il regime di sostegno dello Stato al settore dei trasporti e al lavoro marittimo, rendendolo non solo compatibile con le regole da Unione Europea ma anche adeguandolo alle reali necessità del mercato nell'ottica di poter ampliare le occasioni di lavoro dei nostri marittimi da sempre limitati al numero degli armatori stabiliti in Italia, da tempo in calo, e al numero delle navi registrate sotto la bandiera italiana, anch'esse soggette a rapida decrescita. E su questi aspetti vorremo confrontarci con il Governo e il Parlamento, affinché si arrivi anche in questo ambito, a sostenere quelle imprese che sono realmente radicate al territorio e sono strategiche per il lavoro e gli interessi economici nazionali.

In secondo luogo il 2021 sarà l'anno in cui l'industria dello shipping potrebbe vivere una svolta epocale, grazie al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, a condizione che questo venga utilizzato anche per assecondare la transizione energetica delle flotte dei traghetti che mantengono servizi regolari nel paese.



Nella foto: Stefano Messina

Oggi le imprese marittime italiane stanno affrontando una crisi senza precedenti che è destinata a lasciare un segno indelebile non solo nei bilanci delle aziende ma anche nelle prospettive di crescita della società. Lo scorso anno salutammo con entusiasmo lo stanziamento all'interno del PNRR di due miliardi di euro per il sostegno al rinnovo delle flotte dei traghetti per le rotte interne, per poi protestare con convinzione per la decisione successiva del Governo di cancellare quell'investimento dal PNRR definitivo.

Ci conforta oggi constatare che il nostro grido di allarme sia stato accolto all'unanimità dalle Commissioni competenti in materia di trasporti sia della Camera sia del Senato, che hanno nei giorni scorsi richiesto anche loro con forza il reinserimento nel PNRR delle misure a favore del rinnovo delle flotte, ma soprattutto ci conforta che il governo, nella figura del Ministro Enrico Giovannini, abbia accolto l'invito, destinando mezzo miliardo di euro per favorire il rinnovo e il refitting della flotta italiana di navi traghetto.

Non è la cifra prevista nella prima versione del PNRR ma è comunque un passo importante, che insieme agli investimenti privati e il ricorso agli strumenti finanziari disponibili può avere un effetto diretto sull'economia nazionale di ben due miliardi di euro, in particolare nell'industria cantieristica nazionale e nella filiera dei fornitori sui singoli territori, con un'importante ricaduta in termini di occupazione e produzione industriale.

Serve anche una pianificazione strategica e intelligente degli investimenti portuali che sia basata sulle analisi dei flussi di traffico e delle specificità dei singoli comparti, in modo da evitare la duplicazione dell'offerta che può sconvolgere contesti già avviati, magari cannibalizzando i traffici dei porti vicini. Quel che occorre, insomma, è che la regia sia affidata a una cabina nazionale, come del resto già prevede la legge. Direi, inoltre, che è necessario uno sforzo di razionalizzazione ed efficientamento, che passa anche da un processo d'integrazione verticale dei liner nei vari settori: container, crociere e traghetti. L'integrazione verticale non strozza il mercato, anzi, serve a consolidare i flussi e favorisce la crescita e la diffusione dell'intermodalità nave-terminal-ferrovia e delle Autostrade del Mare. ■

Mezzo miliardo per rinnovare i traghetti

14 Aprile 2021



Stefano Messina

ROMA – Mezzo miliardo di euro per favorire il rinnovo e il refitting della flotta italiana di navi traghetto. È questa la principale novità scaturita dalla sessione plenaria di lavoro per discutere i contenuti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, svoltasi su convocazione del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini.

Accogliendo le istanze di Assarmatori – dice una nota dell’associazione –, il ministro insieme alla sua struttura tecnica ha individuato nella proposta condivisa con il ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani, e quindi nella grande attenzione al trasporto pubblico locale e ai collegamenti con le isole, una delle chiavi strategiche per il rilancio del sistema Paese in una visione di modalità di trasporto integrata.

Nell’esprimere soddisfazione per l’inserimento della misura, il presidente Stefano Messina ha ribadito la necessità di concentrare le risorse che si renderanno disponibili con il PNRR su quegli interventi che consentano al sistema logistico e al trasporto di compiere un vero salto di qualità nella direzione dell’efficienza e della sostenibilità. Fra questi occupano una posizione di primo piano le misure di incentivazione per il trasporto marittimo, che consentano di rinnovare la flotta, migliorandone le performance ambientali, e di innescare una positiva reazione a catena in termini di occupazione e produzione industriale, in particolare nell’industria cantieristica nazionale e nella filiera dei fornitori sui singoli territori.

Il presidente di Assarmatori ha rilanciato anche la necessità di un coordinamento degli interventi pubblici prioritari per quanto attiene l'elettrificazione delle banchine portuali, e l'adeguamento tecnico delle navi che a quelle banchine faranno sistematicamente scalo, con ovvio riferimento ai servizi di traghetti per le isole e alle Autostrade del Mare.

Assarmatori in audizione pubblica al Parlamento Europeo, incentivi per lo sviluppo di flotte sempre più sostenibili

14 aprile 2021

54



Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il Presidente di Assarmatori (aderente a Confrtrasporto-Conffcommercio) Stefano Messina ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.



Stefano Messina

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga”, ha detto Messina, “e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l’affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall’Unione Europea”.

“In attesa delle soluzioni definitive, però,” ha concluso Messina, “bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l’elettrificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l’adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti”.

Messina (ASSARMATORI) in audizione pubblica al Parlamento Europeo: incentivi per lo sviluppo di nuove tecnologie verso flotte sempre più sostenibili

by [Redazione](#)

[COMUNICATI STAMPAEVENTI ITALIA](#)

[No comments](#)

0 shares

Messina (ASSARMATORI) in audizione pubblica al Parlamento Europeo: incentivi per lo sviluppo di nuove tecnologie verso flotte sempre più sostenibili

Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il Presidente di Assarmatori (aderente a Confrtrasporto-Confercommercio) Stefano Messina ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga”, ha detto Messina, “e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti,

che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall'Unione Europea".

“In attesa delle soluzioni definitive, però,” ha concluso Messina, “bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l'elettificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti”.

Messina (ASSARMATORI) in audizione pubblica al PE. Incentivi per flotte più sostenibili

(FERPRESS) – Roma, 14 APR – Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime.

Questo è il messaggio principale che il Presidente di Assarmatori (aderente a Conftrasporto-Confcommercio) Stefano Messina ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga”, ha detto Messina, “e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall'Unione Europea”.

“In attesa delle soluzioni definitive, però,” ha concluso Messina, “bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l'elettificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti”.

Messina (Assarmatori): per la decarbonizzazione dello shipping sono necessari incentivi pubblici

Necessario tempo prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala

inforMARE - Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati e per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime. Lo ha affermato stamani il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, nel corso di un'audizione pubblica che si è tenuta presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi. «La strada da percorrere - ha precisato - è ancora lunga e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi - ha sottolineato il presidente di Assarmatori - competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai governi e dall'Unione Europea».

«In attesa delle soluzioni definitive, però - ha concluso Messina - bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il gas naturale liquefatto) nonché al cold ironing (l'elettificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti». *(inforMARE)*

Shipping, Assarmatori: "Gas e cold ironing per la transizione"

In audizione al Parlamento europeo, il presidente Messina sottolinea l'importanza di investimenti coerenti e fattivi per l'adeguamento delle flotte marittime



(piotr ilowiecki/Flickr)

Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime. È il messaggio principale che Stefano Messina, presidente di Assarmatori (aderente a Confrtrasporto-Confcommercio) ha trasmesso ai parlamentari europei nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato lo shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo, verso l'uso di combustibili alternativi. «La strada da percorrere è ancora lunga», ha detto, «e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall'Unione Europea».

«In attesa delle soluzioni definitive - ha concluso Messina - bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti. Con particolare attenzione al gas naturale liquefatto e al cold ironing, l'elettrificazione delle banchine portuali, che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti».

Assarmatori in audizione al Parlamento Europeo

Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il Presidente di Assarmatori (aderente a Confrasperto-Confcommercio) Stefano Messina ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga”, ha detto Messina, “e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall'Unione Europea”.

“In attesa delle soluzioni definitive, però,” ha concluso Messina, “bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l'elettificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti”.

14/04/2021 14:25:00

Messina (Assarmatori) al Parlamento europeo: “Incentivi per lo sviluppo di nuove tecnologie verso flotte sempre più sostenibili”

di Redazione Genova24 - 14 Aprile 2021 - 14:18



- **Genova.** Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell’ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c’è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l’adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il Presidente di Assarmatori (aderente a Conftrasporto-Confcommercio) Stefano Messina ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell’audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.

Messina (ASSARMATORI) in audizione pubblica al Parlamento Europeo: incentivi per lo sviluppo di nuove tecnologie verso flotte sempre più sostenibili

14 APRILE 2021



Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il Presidente di Assarmatori (aderente a Confraspporto-Confcommercio) Stefano Messina ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente

con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga”, ha detto Messina, “e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l’affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall’Unione Europea”.

“In attesa delle soluzioni definitive, però,” ha concluso Messina, “bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l’elettrificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l’adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti”.

Assarmatori: incentivi per sviluppo nuove tecnologie verso flotte sempre più sostenibili

Le dichiarazioni del presidente Messina durante audizione pubblica al Parlamento europeo

Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il presidente di Assarmatori (aderente a Conftrasporto-Confcommercio) **Stefano Messina** ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche ed uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga”, ha dichiarato il presidente, “e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall'Unione europea”.

“In attesa delle soluzioni definitive, però,” ha concluso **Messina**, “bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al Gnl (il Gas naturale liquefatto) nonché al Cold Ironing (l'elettrificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici ed investimenti”.



Assarmatori: un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente

Stefano Messina Presidente Assarmatori in audizione pubblica al Parlamento Europeo: incentivi per lo sviluppo di nuove tecnologie verso flotte sempre più sostenibili.

Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime.

Questo è il messaggio principale che il **Presidente di Assarmatori** (aderente a Confraspporto-Confcommercio) **Stefano Messina** ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga”, ha detto Messina, “e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall'Unione Europea”.

“In attesa delle soluzioni definitive, però,” ha concluso Messina, “bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l'elettificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti”.

Messina: “Incentivi pubblici necessari per lo sviluppo di nuove tecnologie e flotte green”

14 APRILE 2021 - Redazione



Strasburgo – Un **trasporto marittimo** sempre più **sostenibile e rispettoso dell'ambiente** e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli **operatori privati**; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli **incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime**.

Sono i due concetti che il presidente di Assarmatori (aderente a Conftrasporto-Confcommercio) **Stefano Messina** ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo. **Messina**, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga”, ha detto **Messina**, “e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai **governi** e dall'**Unione Europea**”.

“In attesa delle soluzioni definitive, però,” ha concluso **Messina**, “bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al **GNL** (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al **Cold Ironing** (l'elettificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a

portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l'adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti".

- 14 Aprile 2021
- SudNotizie.com

Messina (Assarmatori): Verso flotte innovative e sempre più sostenibili



ROMA – Un trasporto marittimo sempre più sostenibile e rispettoso dell'ambiente e delle comunità non può più essere considerato onere esclusivo degli operatori privati; per limitare nei tempi più stretti possibili gli impatti sui cambiamenti climatici non c'è altra strada che un uso intelligente degli incentivi pubblici per l'adeguamento delle flotte marittime. Questo è il messaggio principale che il Presidente di Assarmatori (aderente a Confrasperto-Conffcommercio) Stefano Messina ha trasmesso ai parlamentari europei, nel corso dell'audizione pubblica che si è tenuta questa mattina presso la Committee on Transport and Tourism del Parlamento Europeo.

Messina, che nel panel di esperti consultati per ogni settore del trasporto ha rappresentato il mondo dello shipping, ha spiegato che la politica degli incentivi deve essere coerente con gli investimenti in ricerca e sviluppo di soluzioni tecniche e uso di combustibili alternativi.

“La strada da percorrere è ancora lunga – sottolinea Messina – e la ricerca dovrà fare ancora fare molti passi in avanti prima che metanolo, ammoniaca, bio-carburanti, idrogeno e celle a combustibile diventino soluzioni efficacemente applicabili su larga scala, con l'affidabilità e la sicurezza che il trasporto marittimo di passeggeri e merci richiede. Servono quindi competenze ma anche risorse finanziarie importanti, che devono essere adeguatamente sostenute sia dal settore privato sia dai Governi e dall'Unione Europea”.

“In attesa delle soluzioni definitive, però – conclude Messina -, bisogna accompagnare fin da subito la transizione con i carburanti e le tecnologie esistenti: con particolare attenzione al GNL (il Gas Naturale Liquefatto) nonché al Cold Ironing (l’elettrificazione delle banchine portuali) che possono essere soluzioni a portata di mano, a patto che anche qui gli investimenti privati per l’adeguamento delle navi vengano affiancati da una lungimirante politica di incentivi pubblici e investimenti”.