

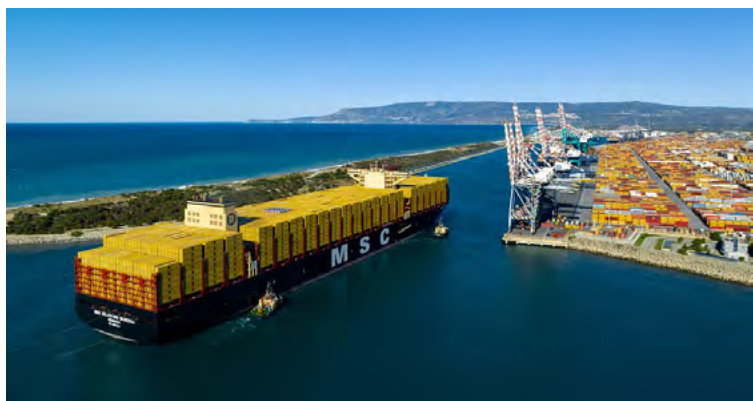
# L'ETS non fermerà i piani di MSC per Gioia Tauro

In occasione del battesimo dell'ultima mega portacontainer MSC Celestino Maresca, il patron Gianluigi Aponte conferma la centralità dell'hub calabrese (che nel 2023 movimenterà 3,5 milioni di TEUs) nelle strategie della corporation italo-svizzera

Gianluigi Aponte è ottimista [sul tema dell'ETS](#), specie in considerazione del lavoro che sta svolgendo il Governo italiano per tutelare l'interesse della propria industria marittima, ma anche qualora le regole europee non dovessero cambiare – quelle attualmente previste [penalizzerebbero fortemente i porti di transhipment europei](#) – MSC continuerà a investire sullo sviluppo di Gioia Tauro.

Lo ha detto chiaramente il fondatore del colosso marittimo italo-svizzero, parlando con la stampa a margine del battesimo ufficiale della Celestino Maresca, portacontainer da 400 metri di lunghezza e oltre 24.000 di portata che MSC ha deciso di celebrare con una cerimonia proprio al Medcenter Container Terminal (MCT) di Gioia Tauro.

Scelta che conferma il ruolo centrale dello scalo calabrese nelle strategie del gruppo, come testimoniano anche i 220 milioni di euro già investiti in equipment dal 2019 (quando [la società di gestione dell'infrastruttura è passata interamente sotto il controllo di TiL](#), controllata di MSC) ad oggi per l'acquisto di 6 grandi gru di banchina, 52 straddle carrier e altri mezzi di sollevamento.



Un piano di upgrade che consentirà a MCT di movimentare quest'anno 3,5 milioni di TEUs, assicurando occupazione per 1.260 dipendenti diretti e attivando un indotto di circa 4.000 persone, e che proseguirà anche nel 2024 con l'arrivo di altre 6 gru di banchina di ultima generazione, 20 mezzi di movimentazione piazzale e una serie di importanti opere civili che contribuiranno al raddoppio della capacità operativa del terminal fino a raggiungere i 7 milioni di TEUs entro il 2029.

Un programma che le politiche europee non potranno in alcun modo mettere a rischio: “Sono ottimista sulla questione dell'ETS. [Il Governo italiano sta facendo un grandissimo sforzo](#) su questo problema, e spero che riusciremo ad avere una risposta positiva”, ha infatti premesso Aponte, assicurando tuttavia che, se anche il sistema dovesse restare quello attualmente delineato da Bruxelles, “noi manterremo tutti i nostri impegni su Gioia Tauro”.

Dichiarazioni rese alla stampa accorsa per documentare il battesimo della Celestino Maresca, portacontainer della omonima classe con dimensioni da record – 400 metri



Gianluigi Aponte con il Presidente di Assarmatori Stefano Messina e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini

di lunghezza, 61,5 metri di larghezza e un pescaggio a pieno carico di 17 metri, a fronte di una capacità di 24.116 TEUs – e dotazioni tecnologiche all'avanguardia che le consentono di ridurre drasticamente la quantità di CO2 emessa per container trasportato (il 12% in meno delle soglie prescritte, precisa la compagnia).

La nuova nave di MSC, partita dal Far East e [approdata nei giorni scorsi a Gioia Tauro](#), è stata battezzata da Angela Irolla, moglie di Celestino Maresca, storico manager della divisione cargo MSC scomparso alcuni anni fa. Alla cerimonia hanno preso parte, tra gli altri, anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, il Direttore di TiL Paolo Maccarini e Daniela Picco, Executive Director MSC Foundation, insieme ai rappresentanti del cluster, come il Presidente di Assarmatori Stefano Messina, e alle principali autorità e istituzioni a livello locale e nazionale, tra cui: Andrea Agostinelli, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio; Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, Comandante Generale Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera; Roberto Occhiuto, Presidente della Regione Calabria.

F.B.



# Passaggio di consegne a Palazzo Colonna. E Genova torna 'Lanterna' nazionale di tutte le associazioni di armatori, dopo gli spedizionieri e (imminente) gli agenti marittimi e broker

Mariella Amoretti, dopo 3 settimane da Presidente pro tempore cede il ruolo a Mario Zanetti, votato all'unanimità dal Consiglio Generale, che sarà ufficialmente 'investito' quale nuovo Presidente di Confitarma all'Assemblea elettiva del 13 dicembre. Pessina in pole position per Federagenti



Zanetti, Amoretti, Mattioli

## di Angelo Scorza

È durato appena tre settimane [l'interregno di Mariella Amoretti](#) da Presidente pro tempore di Confitarma, come d'altronde era nelle previsioni e nella volontà collettiva.

Sostanzialmente quella della battaglia armatrice di Parma è stata solo una presidenza tecnica di 'traghettamento' in attesa che si definissero tutte le procedure che hanno portato alla scelta (ormai irreversibile, salvo improbabili 'gran rifiuti' di memoria papalina ovvero di non auspicabili intoppi burocratici) di Mario Zanetti, votato all'unanimità dal Consiglio Generale, [quale successore effettivo di Mario Mattioli](#).

Il numero uno di Costa Crociere Spa – ufficialmente CEO/ amministratore delegato della società genovese, sebbene sul suo profilo linkedin si presenti come Presidente, ed altri invece lo evocano come Direttore Generale (forse con traduzione letterale dal precedente ruolo di General Manager) – e Consigliere confederale dopo che [5 giorni fa](#) la Commissione di Designazione composta da Nicola Coccia, Paolo d'Amico ed Emanuele Grimaldi, dopo ampia consultazione della base associativa, lo aveva indicato all'unanimità quale candidato Presidente da sottoporre al voto odierno del Consiglio Generale (con esito positivo), sarà ufficialmente 'investito' quale nuovo Presidente di Confitarma all'Assemblea elettiva del 13 dicembre.

Malgrado la brevità temporale del suo mandato di 20 giorni, il Consiglio di Confitarma nel corso dei lavori ha evidenziato l'importante apporto del Presidente pro tempore, sia sul fronte interno che nella chiusura di importanti dossier strategici per il settore.

“Sono orgogliosa di aver dato il mio contributo in una fase cruciale

nella storia dell'armamento nazionale e di Confitarma. Ringrazio Mario Mattioli a nome di tutta la Confederazione Italiana degli Armatori per il prezioso lavoro svolto in anni segnati da eventi eccezionali quali, tra gli altri, la pandemia e l'evoluzione del mondo associativo armatoriale.

Confitarma, sotto la guida del Presidente Mattioli, ha saputo rilanciare l'attenzione del Paese sul ruolo del trasporto marittimo italiano, raggiungendo obiettivi importanti.

Sono certa che abbiamo posto le basi per una Confederazione più forte e che il Presidente entrante e la squadra che lo affiancherà (i Vice Presidenti Mariella Amoretti, Cesare d'Amico, Guido Grimaldi e Lorenzo Maticena), potranno far leva su questa rilevante eredità per proseguire la rotta che ci vede sempre più riferimento delle istituzioni nazionali e internazionali” è la dichiarazione ufficiale di Mariella Amoretti, che dunque resta uno dei 4 'numeri 2' di Confitarma.

Piuttosto, potrebbe dare qualche pensiero la futura governance in Costa Crociere, proprio ora che la compagnia di navigazione, fresca dei festeggiamenti per i primi 75 anni di attività, sembrerebbe apprestarsi ad un certo rilancio nel business, come appariva anche dalle dichiarazioni ottimistiche recentemente rese dallo stesso top management.

> 8

**AUGUSTA DUE S.R.L.**

Member of RINA

Mednav Group

MEDNAV GROUP Augusta Due is a company specialised in the transportation of energy and oil products

Company mission is connecting different parts of the world by transporting INDISPENSABLE PRODUCTS

**THE MISSION:**

**SAFETY FIRST**  
**CLIENT SATISFACTION**  
**ENVIRONMENT RESPECT**

Augusta Due S.r.l.  
Viale Gorizia 16/A  
00198 Roma (Rm)

Phone: +39 06 8537821 E-Mail: [Info@AugustaDue.it](mailto:Info@AugustaDue.it)  
Web Link: [www.augustadue.it](http://www.augustadue.it) - [www.mednavgroup.it](http://www.mednavgroup.it)



&gt; 7

Potrà Zanetti dividersi in maniera soddisfacente e proficua su ambedue i fronti tra due impegni così gravosi?

Genova e Roma non saranno incarichi eccessivi (anche sotto il profilo delle tante pressioni che riceverà) per una sola persona, per quanto preparata, in un momento in cui sia la compagnia di crociere genovese che l'associazione armatoriale più antica d'Italia hanno bisogno di recuperare il (tanto) terreno perduto a pro dei temibili concorrenti emersi negli ultimi lustri (MSC Crociere per la prima, Assarmatori per la seconda)?

Probabilmente, per parare tale eventualità, non a caso un mese fa si era già provveduto in azienda a fare una serie di promozioni apicali giusto per garantire al leader della Spa genovese un supporto anche in tema di deleghe di poteri, con quella che Costa Crociere aveva annunciato come l'evoluzione della sua struttura organizzativa attraverso importanti cambiamenti, operativi dal 1° novembre 2023.

Come si ricorderà infatti, il Direttore Commerciale Roberto Alberti ha assunto il nuovo ruolo di Senior Vice President and Chief Corporate Officer - a diretto riporto dell'Amministratore Delegato Mario Zanetti - per guidare una serie notevole di funzioni vitali (Finance, IT, Legal, Corporate Communication and Government

Relations).

E dietro di lui vi è stata una serie di altre promozioni ed estensioni di competenze e responsabilità per altri top manager, tendenzialmente tutti 'formati in casa' (anche per non ripetere l'errore di dare le 'chiavi del regno' tricolore ad un management straniero avulso dal tessuto territoriale).

Infine, una considerazione geografica.

Con Zanetti a capo di Confitarma, Stefano Messina a capo di Assarmatori, Alessandro Pitto a capo di Fedespedi (spedizionieri) e la nomina ormai data per scontata da molti di Paolo Pessina, attuale presidente di Assagenti Genova, a futuro presidente di Federagenti - non è un mistero che l'executive di Hapag Lloyd Italy dovrebbe succedere al veneziano Alessandro Santi; se ne parla negli ambienti marittimi ormai da un mese - Genova torna ad essere realmente la 'Lanterna' del cluster marittimo-portuale-logistico a livello nazionale.

Una sorta di 'rinascimento' (più che risorgimento) della città metropolitana italiana che più si è specchiata nel suo porto, anche come viatico strumentale alle proprie ricchezze nei secoli dei secoli; ma, negli ultimi decenni, una leadership storica un po' offuscata da un certo tangibile decadimento.

## La (doppia) scheda della Confederazione Italiana Armatori

Nel suo sito ufficiale, la Confederazione Italiana Armatori, meglio conosciuta come Confitarma, preferisce non dire molto di sé, in termini di numeri e altri dati topici; piuttosto parla di attività.

"Siamo la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione. Raggruppiamo imprese di navigazione e gruppi armatoriali italiani che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici. Promuoviamo lo sviluppo della marina mercantile italiana, nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo. Tuteliamo le imprese armatoriali nazionali nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, nonché con le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali a livello nazionale, comunitario e internazionale. Stipuliamo accordi in ambito sindacale ed economico, nonché contratti collettivi di lavoro. Assistiamo gli associati su questioni normative, economiche, fiscali e sociali in particolare in materia di sviluppo, ambiente e energia, infrastrutture e logistica, turismo, cultura d'impresa, mercato del lavoro e formazione" sono le diverse missioni che si ascrive Confitarma, che poi precisa le sue diverse 'aderenze'.

"La nostra associazione aderisce a Confindustria; è direttamente rappresentata nel CNEL (Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro); è tra le fondatrici e maggiori finanziatrici della Federazione del Mare (Federazione del Sistema Marittimo Italiano), che

rappresenta il cluster marittimo italiano, e dell'Istituto Italiano di Navigazione (IIN). In campo internazionale aderisce a: ECSA - European Community Shipowners' Associations; ICS - International Chamber of Shipping; BIMCO - Baltic and International Maritime Council; Intertanko - International Association of Independent Tanker Owners; Intercargo - International Association of Dry Cargo Shipowners; IMEC - International Maritime Employers' Committee Ltd; IMO - International Maritime Organization; ILO - International Labour Organization". Maggiori informazioni - anche sotto il profilo storico - emergono da quella 'enciclopedia ufficiale' che è Wikipedia, cui molti ricorrono, sebbene manchi appunti dei crismi dell'ufficialità, in carenza di comunicazioni più dettagliate dai diretti interessati.

Fondata nel 1901 col nome di Federazione Armatori Italiani, l'associazione ha vissuto un periodo turbolento dopo il 1960, quando gli armatori italiani si divisero prima in due, poi in tre associazioni di categoria. Soltanto nel 1976 si giunse alla riunificazione tra l'Associazione Armatori Liberi di Genova e l'Associazione Armatori Meridionali di Napoli, dando vita appunto a Confitarma attuale.

Prima che intervenisse un altro 'scisma' nel 2018 con la nascita di Assarmatori. Sempre secondo Wikipedia, attualmente Confitarma riunisce oltre 230 tra gruppi armatoriali, società di navigazione, imprese ed enti per un totale di 24.000 addetti (oltre 49.000, se si comprendono



i comparti dell'indotto) e oltre 1.000 navi, pari al 94% del tonnellaggio della flotta mercantile italiana (il restante 5,5% appartiene a Tirrenia e lo 0,1% alle Ferrovie dello Stato).

Francamente ci sembrano dati per nulla attendibili (specie sulla quota parte) e molto datati visto che il cluster di Assarmatori - pure al netto del gruppo 'straniero' MSC, che ne è l'ossatura - raduna parecchie compagnie di navigazione, di cui molte attive nei comparti di linea e traghetti.

Di certo negli ultimi anni Confitarma, per fare fronte ad una emorragia di iscritti 'D.O.C.', visto il depauperamento progressivo della componente armatoriale in Italia, non solo causato dal 'trasloco' di alcuni associati in Assarmatori, ma soprattutto dalla scomparsa e/o accorpamento di parecchi storici brand dello shipping nostrano, ha dovuto aprire le porte associative anche a soggetti membri che non fossero precipuamente delle compagnie di navigazione.

&gt; 16

superare quel collo di bottiglia”. Infine Russo ha così concluso i *cahiers de doléances*: “L’Italia è tra le altre cose il Paese del turismo e noi abbiamo dato atto a questo Governo di avere un approccio serio, non ideologico e moderno alle infrastrutture e alla logistica. Non c’è, però, nulla di più antico di prevedere un’addizionale per i passeggeri che arrivano in Italia nei porti e negli aeroporti, penalizzando il settore crocieristico e quello aeroportuale, per finanziare i comuni in dissesto”.

Rispondendo prima di tutto sul tema relativo ai 70 milioni di euro per l’autotrasporto, Salvini ha assicurato che “Stiamo lavorando col MEF per agganciare l’emendamento riformulato al Decreto economia e finanza che c’è in discussione e conto che questi soldi vadano dove è giusto che debbano andare per sostenere un settore che non si è mai fermato mentre l’Italia era ferma”. Restando nell’ambito dell’autotrasporto, il leader della Lega ha dichiarato di stare “seguendo personalmente il rinnovo delle concessioni delle aree di servizio, per arrivare ad avere una concezione più inclusiva per tutti gli utenti delle autostrade. Non solo per i turisti, ma anche per chi le frequenta ogni giorno per lavoro. L’autotrasportatore per l’area di servizio non può essere un problema. Deve essere una risorsa, anche perché un riposo di qualità significa maggiore sicurezza sulle strade”. Entrando nel merito dell’*affaire* porti, il numero uno del dicastero di Porta Pia ha tranquillizzato: “Stiamo lavorando alla riforma della governance portuale e, prima di arrivare al documento, sarete pienamente coinvolti. Ora siamo alla bozza della bozza”.

Sulla spinosa questione legata al Frejus, invece, è stato Tajani a garantire l’impegno del Governo per arrivare a una soluzione. “Continueremo a insistere con la Francia perché faccia in fretta a



Pasquale Russo e Antonio Tajani

risolvere il problema della frana. Appena vedrò il Ministro degli Esteri francese Colonna - forse già lunedì - gli dirò che per noi questa è una priorità, come lo è la realizzazione della seconda canna. Sappiamo che su questo ci sono delle resistenze da parte francese, però abbiamo dalla nostra parte gli svizzeri, che sono parte dell’accordo di governance del tunnel. Mi auguro che il Trattato del Quirinale possa servire per andare avanti in questa direzione”.

## POLITICA PORTUALE

23/11/2023

# La riforma dei porti anima il dibattito al Forum di Conftrasporto

De Micheli attacca: “Non si può fare a colpi di emendamento”. “Insoddisfatti del poco coinvolgimento, pensiamo di poter dare molto di più” rincara Messina

di Marco Valentini

Roma - Un’interessante tavola rotonda dell’8° Forum Internazionale di Conftrasporto è stata dedicata al mondo della portualità, con particolare focus sulla riforma della governance che - nelle intenzioni del governo e soprattutto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è quello competente in materia - dovrebbe vedere la luce nel 2024. Ad animare il dibattito sono stati i leader di alcune delle associazioni protagoniste del cluster, come il Presidente di Uniport Pasquale Legora de Feo, il numero uno di Assarmatori Stefano Messina e il vertice di Federagenti Alessandro Santi. Presenti in platea - e particolarmente interessati alla discussione - erano > 18



Tinasi, De Micheli, Santi, Messina, Legora



&gt; 17

anche il Presidente dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli e il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale Andrea Annunziata.

Ma a prendere per prime la parola, fornendo poi diversi assist a chi è intervenuto successivamente, sono state la senatrice leghista Tilde Minasi e la deputata del Partito Democratico ed ex titolare del MIT, Paola De Micheli. "Fino a questo momento la politica italiana non ha posto sul settore la giusta attenzione per miopia, per mancanza di volontà o forse per debolezza di fronte al potere di altri Paesi altrettanto interessati alle politiche portuali e del mare", ha esordito l'esponente del Carroccio, aggiungendo poi che "con questo governo, invece, i temi che riguardano le infrastrutture e i trasporti sono tornati al centro dell'impegno e proprio per la portualità credo che si sia imboccata la giusta strada. Partendo dall'esperienza di una disordinata analisi collettiva promossa negli scorsi anni, oggi si è arrivati a una serie di azioni concrete e il Vice ministro Rixi sta lavorando a una riforma della governance portuale,



De Micheli, Russo



Agostinelli, Annunziata

che terrà conto del fatto che le categorie delle imprese e dei lavoratori attive nei porti concordano sull'importanza di garantire un ruolo centrale dello Stato e un indirizzo che sia nazionale e non parcellizzato".

Per nulla concorde con la narrazione portata avanti da Minasi, la parlamentare Dem ha tenuto immediatamente a precisare che "gli investimenti sulle infrastrutture fatti ora, sono figli del Piano Italia Veloce approvato nel giugno 2020, che a sua volta era espressione di una programmazione che mirava a portare l'Italia nell'arco di 15 anni a tornare ad assumere un ruolo egemone nel Mediterraneo". Anche sul tema della riforma dei porti, De Micheli ha ribattuto: "Non si può fare una riforma del sistema portuale a colpi di emendamento. Bisogna, invece, attuarla condividendo con tutto il cluster l'idea di dove si vuole portare il sistema stesso". Il riferimento è alla possibilità che il governo abbia deciso di affrontare la riforma dei porti, anziché con un provvedimento specifico, attraverso un emendamento da inserire nella legge sugli interporti.

Ed è proprio dal confronto serrato tra le due esponenti politiche, che ha preso spunto per la prima parte del suo intervento Legora de Feo: "Prima di tutto vorrei dire non ci fa piacere assistere al fatto che si metta la bandierina su questo o quel progetto. Noi siamo gente molto semplice, che ha bisogno di regole altrettanto semplici e che funzionino.

Mi piace partire dalla riforma 84/1994, sottolineando che con essa abbiamo avuto un punto di svolta e che quella legge ha indubbiamente contribuito all'incremento dei traffici. Successivamente c'è stata un'integrazione con la riforma Del Rio del 2016, che ha rappresentato anch'essa un passo avanti ma che non ha intercettato una necessità del nostro Paese, ovvero quella di creare una vera e propria politica nazionale logistica-portuale".

Proseguendo nella sua analisi, inoltre, il numero uno di Uniport ha indicato quali siano le necessità per gli operatori del cluster: "E' fondamentale individuare una sede univoca di indirizzo e coordinamento nazionale dei soggetti di amministrazione di livello territoriale e definire una chiara cornice nazionale che regolamenti, in maniera uniforme, la natura e l'ambito di intervento del soggetto di amministrazione; il rilascio di concessioni e autorizzazioni; la tutela sociale dei lavoratori; l'attività dei fornitori di manodopera temporanea; la Sicurezza (Safety&Security); la determinazione delle tasse, dei diritti marittimi e dei costi che gravano sulle imprese".

Il leader di Assarmatori, dal canto suo, ha voluto mandare un duplice messaggio all'Esecutivo. Da una parte è stato conciliante, riconoscendo che, "apparteniamo a un settore complesso e, anche per la politica, esercitare le proprie funzioni in materia non è facile. I segnali di interesse del governo ci sono e si vedono da alcuni provvedimenti come anche dall'istituzione di un Ministero per le Politiche del Mare e del CIPOM. Determinati argomenti sono stati effettivamente riportati al centro". Dall'altro lato, però, Messina ha voluto rimarcare una certa insoddisfazione per il poco coinvolgimento delle associazioni in merito alla riforma portuale: "Pensiamo di poter dare molto di più e piuttosto che fare una riforma disordinata, crediamo che sia meglio implementare quella che già c'è".

Nell'esprimere un certo apprezzamento per i segnali di attenzione mostrati dal governo, anche Santi ha voluto precisare che "si riscontra una certa consapevolezza nei ragionamenti. Non si parla più, fortunatamente, ad esempio del fatto che dobbiamo prendere ad esempio i porti del Nord Europa e che bisogna fare meglio di Rotterdam. Per caratteristiche quegli scali sono troppo diversi dai nostri e, quindi, non si può copiarne il modello. Inoltre, finalmente, si è iniziato ad affrontare il tema della complessità amministrativa e vedo citato in diverse risoluzioni il Logistic Performance Index, da cui si evince che ogni imprenditore italiano che opera nella logistica perde circa l'11% di competitività rispetto a un suo competitor europeo".

# “Trasformare l’ETS da problema a grande opportunità”

Questo il messaggio veicolato da Rossi (Assarmatori) nel corso del panel dedicato ai carburanti alternativi, organizzato da Confraspporto nella giornata conclusiva dell’ottavo Forum Internazionale

di Marco Valentini

**Roma** – Il percorso che porterà il settore del trasporto a raggiungere il traguardo della neutralità carbonica è lastricato di ostacoli e i problemi maggiori sono legati alla mancanza, ad oggi, delle tecnologie che consentano di sviluppare carburanti alternativi per muovere mezzi pesanti, navi e aerei senza produrre emissioni di  $\text{CO}_2$ .

Le criticità maggiori risiedono nel fatto che i *fuel* completamente ‘puliti’ sono ancora difficilmente producibili e distribuibili su larga scala e, in molti casi, rappresentano una sfida difficile da gestire dal punto di vista della sicurezza. In attesa di trovare una o più risposte concrete da questo versante, però, per il comparto è necessario cominciare a investire seriamente su carburanti di transizione, che permettano di iniziare ad abbattere le emissioni e raggiungere gli obiettivi intermedi - comunque molto ambiziosi - che gli organismi internazionali, soprattutto le istituzioni comunitarie, hanno fissato.

Muovendo da questa consapevolezza, Confraspporto nella seconda giornata dell’ottava edizione del Forum Internazionale ha organizzato una tavola rotonda dal titolo “I combustibili di transizione e lo sviluppo della logistica energetica”. Protagonisti del dibattito sono stati il Direttore Generale di Assocostieri Dario Soria, il Segretario Generale di Assarmatori Alberto Rossi, l’Head Sustainable B2B coordination Energy Evolution di ENI Maurizio Maugeri, il CEO di Transadriatico Transport & Logistics Natalino Mori e il Segretario della X Commissione della Camera dei Deputati Luca Squeri. A fornire un quadro generale della situazione, dal punto di vista dell’azienda del cane a sei zampe, è stato Maugeri, il quale ha esordito sottolineando un concetto più volte ribadito: “ENI, ha abbracciato la decarbonizzazione e ha scelto di non muoversi seguendo soltanto un filone, ma scegliendo l’approccio della neutralità tecnologica”.

“La nostra analisi si basa su un orizzonte di breve, medio e lungo periodo - ha proseguito il manager - Per quanto riguarda l’immediato futuro ci sono delle soluzioni fattibili e che hanno costi relativamente contenuti e queste sono rappresentate dai biocarburanti. Riteniamo che possano svolgere un ruolo fondamentale, anche perché, a seconda della materia prima utilizzata, consentono di ridurre le emissioni dal 60% fino al 90%. Per i biofuel vediamo ampi margini soprattutto per il trasporto pesante, per l’aviazione e per lo shipping. Per il marittimo anche la soluzione dell’LNG non è da trascurare, ma sempre tenendo conto del fatto che la riduzione delle emissioni in questo caso sarebbe del 30%. Quindi perché l’LNG abbia uno sviluppo davvero importante è necessario prevedere la carbon sequestration a bordo delle navi”.

E parlando di trasporto marittimo, particolarmente interessante - soprattutto perché segna un cambio di registro nella comunicazione sul tema dell’ETS - è stato l’intervento di Rossi, il quale ha parlato della tassazione che verrà estesa allo shipping dal gennaio 2024 come di “un’opportunità”. “L’ETS non è un problema, o meglio lo è a livello procedurale, tecnico e di messa a terra, ma un enorme strumento di sviluppo e di investimento



nel nostro settore - ha esordito il Segretario Generale di Assarmatori - Infatti, quando entrerà a regime, produrrà un gettito importante, che noi abbiamo stimato in qualche miliardo di euro. L’attenzione oggi è rivolta all’impatto della regolamentazione sul monitoraggio delle emissioni, sull’accesso alle aste e su altre problematiche. Ma poi dobbiamo mettere a fuoco l’aspetto che è il più importante, ovvero quello legato al come spendere i denari che vengono messi a disposizione da questa tassa”.

“Una parte, che corrisponde circa al 30%, rimane a Bruxelles - ha proseguito Rossi - ma il resto dei fondi entra nel bilancio del nostro Stato, e deve essere speso secondo dei criteri che sono determinati dalla legge. Nello specifico, dall’articolo 10 della Direttiva europea del maggio 2023 e dal D.Lgs 47/2020 che, ad oggi, è la Bibbia dell’ETS in Italia. Parliamo di norme che si possono migliorare, soprattutto in tema di orientamenti sugli Aiuti di Stato, che sono molto rigorosi e che, ad esempio, ci hanno impedito di mettere a terra gli investimenti quando avevamo mezzo miliardo di euro a disposizione per il nuovo naviglio, ma abbiamo potuto spendere soltanto 49 milioni di euro. Considerato che, come detto, avremo circa due miliardi di euro di gettito che le imprese italiane e quelle che operano nel Paese dovranno versare all’Europa attraverso l’accesso alle aste, ci aspettiamo che con questi fondi vengano realizzati investimenti”.

E tra gli investimenti da fare, come ricordato da Rossi, ci sono quelli “sulle infrastrutture energetiche. E il regolamento europeo AFIR impone agli Stati membri di presentare entro la fine del 2025 un piano di infrastrutturazione per la distribuzione dei carburanti alternativi. Il punto adesso è lavorare insieme - armatori, produttori e distributori di fuel - con una visione comune. Se leggiamo la parte energetica del Piano del mare, troviamo lì le linee guida che dovrebbero consentirci di affrontare, non solo dal punto di vista regolatorio ma anche decisionale, a livello pubblico-privato quelle che sono le azioni necessarie per trasformare una problematica, l’ETS, in una grande opportunità”.