

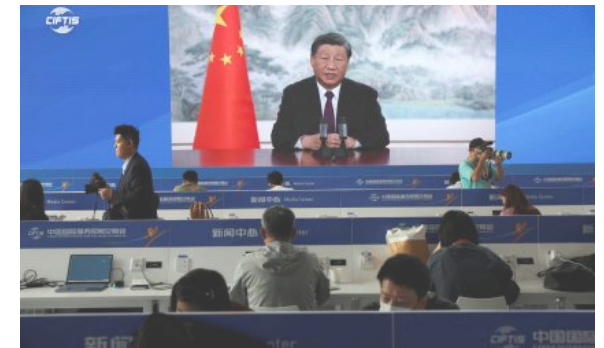
L'Europa cambia rotta sull'Ets: “Più soldi per i carburanti green” / RETROSCENA

La Commissione stima in 34–47 miliardi di euro gli investimenti necessari per centrare il target FuelEu Maritime 2035



Una Lng carrier realizzata dai cantieri Hyundai

Dentro le notizie



Giulio M. Caldon Scenari economici

Le esplorazioni cinesi alle Isole Cook e l'ombra del neocolonialismo minerario / ANALISI



Andrea Faliero Armatori , Scenari economici
Carbone, in flessione l'import cinese: ecco perché

Simone Gallotti

Ultimo aggiornamento 3 novembre 2025 - 19:28

La Commissione europea sembra adesso pronta ad aprire a un primo cambio di passo sulla transizione marittima. Nella versione provvisoria del **Sustainable Transport Investment Plan** (Stip) che sarà votato oggi – salvo sorprese – dal Collegio dei Commissari, Bruxelles introduce per la prima volta un approccio più pragmatico al tema dei carburanti sostenibili per lo shipping. Lo si legge nella bozza che **Blueconomy.com** ha potuto visionare in anteprima.

Il documento, ancora passibile di modifiche dell'ultimissima ora, punta a creare le condizioni per mobilitare nuovi investimenti nella produzione e nell'utilizzo di combustibili a basse emissioni, riconoscendo però i limiti attuali della tecnologia e la necessità di un percorso graduale. La strategia definita dalla **Commissione** per rafforzare la produzione e l'approvvigionamento di combustibili a basse emissioni prevede la messa a sistema dei fondi europei esistenti e invita gli Stati membri a destinare una quota più ampia delle entrate Ets a misure di sostegno diretto al settore marittimo a livello nazionale. Tra gli strumenti per ottenere una transizione efficace, ha un ruolo fondamentale ridurre il differenziale di costo e rendere competitivi i biocarburanti e nel lungo periodo i carburanti sintetici.

Tra le opzioni che la Commissione considererà nei prossimi mesi c'è anche l'estensione al trasporto marittimo del meccanismo di compensazione (già attivo per l'aviazione) sotto il sistema Ets, che colma il divario di prezzo tra carburanti convenzionali e sostenibili, garantendo maggiore stabilità economica agli operatori. Si tratta di un primo passo che potrebbe rappresentare una svolta più concreta nella politica europea per la decarbonizzazione del mare. Come spiega **Cesare Crocini, responsabile dell'ufficio di Bruxelles di Assarmatori**: «L'efficacia di questa strategia si misurerà nei prossimi mesi attraverso la capacità di avviare il riconoscimento e la valorizzazione dei principali percorsi di transizione oggi visibili nel mercato marittimo, come l'utilizzo di Gnl e bioGnl







Alberto Rossi Armatori , Energia Pulita

Ultima chance per correggere l'Ets: sul green l'Ue ora deve cambiare rotta

che porterà un domani al metano sintetico, o la necessità di impiegare i biocarburanti assieme ad altre soluzioni – spiega Crocini – Senza rinunciare a misure dirette e indispensabili per la produzione, servono risorse e strumenti anche per ridurre il differenziale di prezzo tra carburanti alternativi e carburanti tradizionali. Può trattarsi di forme di premialità a posteriori, oppure di strumenti di compensazione come quello in vigore per l'aviazione all'interno della Direttiva Ets, la cui revisione nella seconda metà del prossimo anno sarà un'occasione unica per far riguadagnare competitività al settore marittimo. Auspichiamo anche che la Commissione raccomandi agli Stati membri di impegnare una maggiore quota di risorse Ets per la decarbonizzazione del settore, che oggi avviene soltanto in parte».

Nel testo provvisorio dello Stip è presente anche il riconoscimento del Gnl come carburante già in grado di abbattere le emissioni: una scelta che ribadisce l'importanza di un percorso Lng-bioLng-metano sintetico, mentre l'elettrificazione delle unità navali viene riconosciuta limitatamente ai soli contesti costieri e alle rotte brevi. La Commissione stima in 34-47 miliardi di euro gli investimenti necessari per centrare il target FuelEu Maritime 2035, con un impegno iniziale di 2,4 miliardi da mobilitare entro la fine dell'attuale bilancio pluriennale. Il piano prevede anche la semplificazione dei processi di certificazione, il potenziamento dell'Union Database e nuove partnership energetiche globali nel quadro della **Global Gateway Initiative**, per garantire approvvigionamenti di biocarburanti e carburanti sintetici su scala internazionale. Nel complesso, lo Stip rappresenta un passo avanti nella definizione di una politica europea più coerente per la transizione marittima. Per la prima volta, Bruxelles apre al riconoscimento che il percorso verso la decarbonizzazione del mare non può essere né lineare né ideologico, ma basato su tecnologie realistiche, incentivi mirati e una visione industriale di lungo periodo. La sfida, ora, sarà tradurre questa consapevolezza in strumenti operativi. Perché la transizione, nel mare europeo, è già cominciata: il tempo dei principi, da solo, non basta più. —

Potrebbe interessarti

					
---	---	--	---	--	---

La Redazione |

Gozzi: "Sfruttare la rete dei terminal e la domanda di cemento e acciaio. Così nasce l'alleanza con DP World"

La Redazione |

La settimana dello shipping: boom di demolizioni in Bangladesh

Andrea Faliero |

Ripartono i treni merci tra Russia e Armenia

Giulio M. Calchi

**Le esplorazioni in
l'ombra dei
minerari**

