

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza



8 NEW

5 NEW

8 NEW

3 NEW


SHIPPING

LOGISTICA

PORTI


ENERGIA

RUBRICHE

**BUNKEROIL**
One partner, global services.

TANK YOU.
Affidati alla nostra esperienza per l'approvvigionamento di carburanti navali e la gestione della transizione energetica.

LEARN MORE



SHIPPING

LOGISTICA

ENERGIA

La 'chiamata alle armi' di NGV Italy per una "vera neutralità tecnologica in Europa"

CO

Iscriviti
alla nostra
Newsletter!

ISCRIVITI →



Staccapunti: l'obiettivo carbonio di Green House non saranno decise le nostre richieste". Salvini: "L'aria sta cambiando, ma la battaglia non è ancora vinta"

22 GENNAIO 2026 ALLE ORE 11:30

di Marco Valentini

Roma - Da Bruxelles certamente qualche segnale di discontinuità, rispetto alle politiche verdi adottate nel primo mandato di Ursula von der Leyen alla guida della Commissione Europea, è arrivato. Il 16 dicembre scorso è stata presentata, ad esempio, la proposta di revisione della CO₂ Regulation, che punta a ridurre dal 100% al 90% l'obiettivo di abbattimento delle emissioni per auto e furgoni al 2035 rispetto ai livelli del 2021. Una modifica che, di fatto, incrinerebbe il dogma del 'tutto elettrico' come unica via per la decarbonizzazione dell'automotive, lasciando anche oltre quella data un margine del 10% compensabile attraverso l'uso di acciaio a basse emissioni prodotto nella UE (7%) e di e-fuels e biocarburanti (3%).



Un'apertura, quella sui biocarburanti, fortemente voluta dall'Italia e ricondotta al principio della neutralità tecnologica: un approccio che vorrebbe si definissero obiettivi e regole, lasciando poi al mercato, all'innovazione e alla concorrenza il compito di individuare le soluzioni migliori per raggiungerli.

Proprio all'approfondimento di questo tema è stato dedicato il convegno "Il Futuro dei Trasporti: per una vera neutralità tecnologica in Europa", organizzato a Roma, presso la sede dell'ACI (Automobile Club d'Italia), da NGV Italy insieme ai partner dell'Osservatorio per la Neutralità Tecnologica dei Trasporti (Confartigianato Trasporti, Federauto, UNEM-Unione Energie per la Mobilità) e a WEC Italia - Comitato Italiano del World Energy Council.

ABBONATI



LOGWIN

Scarica
l'ultima
Rivista in PDF

DOWNLOAD →



GLI SPECIALI



Un mare di
notizie colorate
nel 2025



dalla prospettiva delle diverse modalità di trasporto ed è emersa una diffusa sfiducia sul fatto che a Bruxelles si sia davvero disposti a fare marcia indietro, modificando in modo sostanziale l'impianto del Green Deal. La concessione sui biofuel, in particolare, è stata definita "uno schiaffo" dalla presidente di NGV Italy, Mariarosa Baroni, dal momento che

relega questa tecnologia a un ruolo del tutto marginale, pari a un misero 3%.

"In una recente missione a Bruxelles ho avuto l'opportunità di incontrare gli europarlamentari Giorgio Gori, Dario Nardella e Letizia Moratti. Mi hanno spiegato che le speranze di maggiori concessioni sui biocarburanti non sono molte e hanno suggerito di promuovere un'azione dimostrativa, sul modello di quella portata avanti dagli agricoltori", ha raccontato la numero uno dell'associazione che riunisce operatori industriali, energetici e della



mobilità impegnati nello sviluppo del gas e del biometano nei trasporti. E Baroni non ha lasciato cadere la provocazione, annunciando anzi che "porteremo un certo numero di camion davanti a Bruxelles, come hanno fatto con i trattori, e non ci muoveremo di lì finché non avremo una risposta positiva. Credo sia l'unico modo



Speciale 3rd Maritime Symposium

Riavvolgendo il nastro, prima della ‘chiamata alle armi’ della presidente di NGV Italy, l’evento si è aperto con i saluti del commissario straordinario dell’ACI Tullio Del Sette e del nuovo presidente, non ancora insediato, Geronimo La Russa, che hanno preceduto l’intervento del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Il leader del Carroccio ha esordito ricordando che il tema della neutralità tecnologica fu al centro del suo primo intervento al Consiglio europeo dei Trasporti: “Era l’autunno del 2022 e venivo guardato come un matto che osava mettere in discussione il principio sacro del ‘tutto elettrico’. Oggi c’è stato un parziale rinsavimento, che spero non sia tardivo, considerando i danni già fatti. Basta guardare i dati sulle immatricolazioni, non solo in Italia ma anche in Francia e Germania, e le quote di mercato conquistate dai marchi cinesi e asiatici a scapito di quelli europei”.

“La battaglia sulla neutralità tecnologica non è ancora vinta”, ha aggiunto Salvini, “ma siamo partiti da una posizione di nettissima minoranza e oggi stiamo cercando di riportare - nel nome del buon senso - il continente su un terreno di concretezza. Altrimenti il rischio è quello di finire nel burrone”. Il vicepremier ha quindi ricordato il decreto interministeriale MEF-MIT [che destina 590 milioni di euro](#), nel periodo 2027-2031, al rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto. “Un incentivo che serve ad aiutare le aziende, non a costringerle. Mettere a disposizione 600 milioni significa fare sostenibilità vera, non quella da propaganda e convegni”, ha rimarcato.

Seppur con sfumature diverse a seconda dell’appartenenza politica, tutti i rappresentanti istituzionali intervenuti - in gran parte in collegamento video - hanno sostenuto la necessità di un maggiore rispetto del principio di neutralità tecnologica a Bruxelles, riconoscendo più dignità ai biocarburanti, compatibili con i motori attuali e in grado di garantire riduzioni emissive comprese tra il 60% e il 90%. Più critici nei confronti dell’impianto del Green Deal gli interventi di Luca Squeri (Forza Italia), Carlo Fianza (Fratelli d’Italia) e Silvia Sardone (Lega); decisamente più misurato quello di Nardella, europarlamentare del PD, che ha confermato i contenuti dell’incontro con Baroni a Bruxelles sottolineando come “la Commissione abbia fatto bene a confermare gli obiettivi al 2035, riconoscendo però il principio della neutralità tecnologica”. Un principio che “attribuisce un ruolo ai biocarburanti”, ma che “va rafforzato, perché una quota del 3% non è accettabile”.



rappresentare uno sbocco aggiuntivo per l'agricoltura, senza impatti sui raccolti grazie a rotazioni e innovazione”.

Archiviata la sessione istituzionale, i lavori sono entrati nel vivo con il primo panel tecnico, dedicato al trasporto su strada, che ha visto la partecipazione di Massimo Artusi (Federauto), Sergio Lo Monte (Confartigianato Trasporti), Margherita Palladino (ANITA), Marco Petracchini (Enilive), Gianni Murano (Unem), Sebastiano Gallitelli (Assopetroli-Assoenergia), Alessio Torelli (Snam) e Michele Ziosi (Iveco). Dal confronto è emerso un generale apprezzamento per l'azione del Governo italiano, giudicata capace di aprire una breccia nel muro di quella che è stata più volte definita “un'ideologia ultra-ambientalista”, oltre che per il pacchetto di incentivi da 590 milioni di euro. Lo Monte e Palladino, in particolare, hanno parlato di una vera e propria “boccata d'ossigeno” per l'autotrasporto. Il segretario nazionale di

Confartigianato Trasporti ha sottolineato come, in questo caso, “alle parole siano seguiti i fatti”, avvertendo però che “chi non rinnoverà le flotte in questi cinque anni rischierà di avere grandi difficoltà a restare competitivo”.

Quanto all'azione dimostrativa annunciata da Baroni, Lo Monte ha confermato l'adesione di Confartigianato Trasporti, mentre Palladino ha mantenuto una posizione più prudente, ribadendo che per ANITA “è fondamentale una piena comprensione da parte delle istituzioni delle esigenze del settore” e mettendo in

emissioni nelle flotte aziendali rappresenterebbe un problema enorme per l'autotrasporto”.

Terminata la sessione dedicata al trasporto su strada, il convegno è proseguito con il panel sul trasporto marittimo, al quale hanno preso parte Giovanna Carosi, Marine Senior Engineer di RINA; Giovanni Consoli, Vice



Segretario Generale di Assarmatori; Antonio Errigo, Vicedirettore di ALIS; Roberto Minerdo, Presidente dell'ONTM (Osservatorio Nazionale Tutela del Mare); Alessandro Morace, Direttore Generale di Liberty Lines; Simone Nisi, Direttore Affari Istituzionali di Edison; e Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri. Un confronto che ha messo al centro, da angolazioni diverse ma convergenti, un messaggio comune: nel marittimo, come nell'autotrasporto, la neutralità tecnologica non appare come una rivendicazione ideologica, ma come una condizione necessaria per rendere la transizione compatibile con la competitività e la continuità dei servizi.

Ad aprire il dibattito è stato Soria, che ha richiamato l'attenzione sul ruolo strategico della logistica energetica in un Paese come l'Italia, fortemente dipendente dalle importazioni. Le infrastrutture gestite dalle aziende associate ad Assocostieri - dai depositi costieri ai terminali GNL - hanno dimostrato tutta la loro centralità sia durante la pandemia sia nella fase più acuta della crisi energetica seguita allo scoppio del conflitto russo-ucraino, quando il sistema è stato chiamato a reagire in tempi rapidissimi. In questo contesto, secondo Soria, il dibattito sulla transizione non può prescindere da ciò che è già disponibile: una logistica consolidata per i prodotti petroliferi, una filiera dei biocarburanti già operativa e una rete GNL che può essere immediatamente valorizzata anche in chiave di bio-GNL. “Parliamo di soluzioni che consentono riduzioni emissive molto rilevanti e che hanno il pregio di essere drop-in, quindi utilizzabili anche nel marittimo senza stravolgere flotte e infrastrutture”.



più ampio sul ruolo della logistica italiana ed europea nello scenario globale. Secondo il Vicedirettore di ALIS, il paradosso attuale sta nel fatto che l'Unione Europea chiede alle imprese di investire e innovare per decarbonizzare, mentre allo stesso tempo introduce misure che aumentano il carico regolatorio e fiscale, con effetti distorsivi lungo

le catene logistiche. Un nodo che emerge con particolare evidenza nel settore marittimo e intermodale, dove l'applicazione asimmetrica delle norme tra le diverse modalità di trasporto rischia di compromettere proprio quelle soluzioni - come il trasporto combinato - che rappresentano un'eccellenza europea. Errigo ha richiamato anche l'attenzione sui costi: "Le stime sugli extracosti legati all'impatto dell'ETS parlano di circa 1 miliardo di euro per l'Italia nel triennio 2024-2026 e di oltre 13 miliardi a livello europeo", cifre destinate a riflettersi direttamente sulla competitività delle imprese e sull'efficienza delle catene di approvvigionamento.

E, a proposito di ETS, anche Consoli ha tenuto a ribadire che è una tassa che, se applicata in modo non uniforme, rischia di produrre effetti contrari agli obiettivi dichiarati. Un esempio emblematico è quello delle autostrade del mare, nate per spostare traffico dalla strada al mare e ridurre esternalità negative e costi sociali, ma oggi penalizzate da un quadro regolatorio che rende il trasporto marittimo meno competitivo rispetto all'autotrasporto, segmento a cui l'applicazione dell'ETS è stata posticipata di un anno. Oltre al rischio del back-shift modale, Consoli ha segnalato anche le criticità legate alla concorrenza dei porti della sponda sud del Mediterraneo e l'impatto potenziale dell'ETS sui traghetti e sui servizi di continuità territoriale.

In chiusura, Morace, ha ricordato come Liberty Lines - compagnia che opera collegamenti di linea tra la Sicilia e le isole minori - sia stata tra le prime al mondo a introdurre unità ibride diesel-elettrico, capaci di operare in porto in modalità completamente elettrica. Ma l'investimento sulle navi, ha avvertito, rischia di non essere sufficiente se non viene accompagnato da un adeguamento delle infrastrutture portuali: dall'elettificazione delle banchine fino alla carenza di servizi nelle isole minori, la strada da fare è ancora in salita.

trasporto aereo e ferroviario. Ad animare i dibattiti, tra gli altri, sono stati: Alessandra Bruni, Presidente del CDA di ENAV; Pierluigi Di Palma, Presidente di ENAC; David Chiaramonti, Presidente di BioFuture Platform; Rosa Pastena, Head of Public Affairs Italy di Ryanair e Lucia Toffanin, Head of External Affairs di Airbus; e Giuseppe Rizzi, Direttore Generale Fermerci.



Esordio da Direttore Generale per Alessandro Morace (Liberty Lines)

Nella nuova generazione della famiglia armatoriale dei Morace ha fatto il suo esordio ufficiale in un convegno pubblico di respiro nazionale, con la sua nuova carica di Direttore Generale di Liberty Lines acquisita lo scorso settembre, uno dei figli di Ettore Morac.

Alessandro Morace ha preso parte al panel dal titolo: 'Trasporto Marittimo: nuove rotte verso la decarbonizzazione' insieme a rappresentanti delle istituzioni nazionali, regionale e locali, alle autorità di sistema portuale, ad aziende energetiche e tecnologiche e del mondo dell'innovazione.

“Ringrazio NGV e WEC Italia per l’invito che, come Liberty Lines, abbiamo accolto con entusiasmo; come azienda ci siamo sentiti in dovere di partecipare.

Oggi, i programmi industriali sono basati sulla ricerca delle migliori tecnologie a disposizione, che permettono a compagnie di navigazione come la nostra, di essere al passo con i tempi.



sostenibilità; ma diventa imprescindibile agire attraverso il rinnovo della flotta, cosa che come Liberty Lines ci siamo impegnati a fare in linea con i programmi di rinnovamento flotta avviati sin dalla fondazione dell'azienda, con investimenti ingenti per l'acquisto di 9 navi ibride, le prime al mondo di questo tipo destinate al trasporto passeggeri.

È necessario, a questo punto, che tutti gli stakeholders facciano fronte comune verso obiettivi di decarbonizzazione concreti e tangibili, partendo, ad esempio, dalla elettrificazione delle banchine e dall'ammodernamento delle infrastrutture portuali soprattutto nelle isole minori” ha detto nel suo speech il giovane membro del CdA (dal giugno 2023) di Liberty Lines, che vanta un'esperienza pregressa nel Grimaldi Group quale chartering & bunkering associate per 3 anni, dopo un trimestre all'estero nel reparto dry bulk chartering della Fratelli D'Amato Armatori a Shanghai nel 2011.



SOSTENIBILITÀ

ASSOCIAZIONI

Lascia un commento

Commento

☐ accetto la [privacy policy](#)

Potrebbe interessarti anche



SHIPPING

La Messina Line vince il Mundialito di calcio dello shipping 2025

Edizione record per numero di partecipanti e di squadre della tradizionale manifestazione sportiva e di networking aziendale organizzata a Voltaggio dallo Studio Legale Mordiglia da circa 25 anni

17 GIUGNO 2025 ALLE ORE 13:20



S2S+ SHIPPING

Rallenta il mercato second hand delle navi portarinfuse

Secondo Veson da inizio anno si sono registrate solo 77 operazioni di compravendita, il 58% in meno rispetto allo stesso periodo del 2024

24 APRILE 2025 ALLE ORE 12:45



S2S+ SHIPPING

Trump sfida il dominio di Pechino nella cantieristica navale

Dazi fino a 1,5 milioni di dollari per ogni scalo nei porti USA per le unità costruite in Cina. La misura, pensata per rilanciare l'industria americana, rischia però di deviare il traffico marittimo verso Canada e Messico

26 FEBBRAIO 2025 ALLE ORE 12:12

Aree

Shipping
Logistica
Porti
Energia

Contenuti

Riviste
Gli Speciali
Eventi
Podcast

Utilità

Privacy Policy
Pubblicità

