



Naples Shipping Week, Matteo Catani (GNV): «Decarbonizzazione e competitività devono procedere insieme»

ETS, rinnovo della flotta e digitalizzazione al centro dell'intervento del CEO di GNV durante il panel "La voce degli armatori"

«Servono regole equilibrate e investimenti capaci di trasformare il trasporto marittimo in un motore della decarbonizzazione»

ETS, servono regole equilibrate per il trasporto marittimo

«La transizione energetica è un percorso imprescindibile, ma il quadro regolatorio deve accompagnarla senza introdurre distorsioni competitive che rischiano di penalizzare gli operatori chiamati a investire per ridurre le emissioni». Lo ha dichiarato Matteo Catani, CEO di GNV, intervenendo al panel "La voce degli armatori" nell'ambito della Naples Shipping Week, soffermandosi sull'impatto dell'Emission Trading System (ETS) sul trasporto marittimo.

«Per un operatore come GNV, il costo dell'energia incide significativamente sulla struttura dei costi. Sebbene in teoria gli oneri dell'ETS possano essere trasferiti lungo la filiera fino al consumatore finale, la concorrenza con altre modalità di trasporto soggette a regimi differenti rende questo passaggio complesso, con il rischio di alterare le scelte modali e di ridurre le risorse disponibili per gli investimenti».

Una criticità riguarda il disallineamento tra l'applicazione dell'ETS al trasporto marittimo, avviata nel 2024, e l'introduzione dell'ETS2 per il trasporto stradale, prevista dal 2028. *«Il rischio è che le merci tornino sulla strada non per una maggiore efficienza industriale, ma per un vantaggio determinato dalle regole. Un effetto paradossale, soprattutto per le autostrade del mare, che rappresentano uno strumento fondamentale per ridurre il traffico stradale e le emissioni».*

Catani richiama inoltre il rischio di uno spostamento dei traffici verso porti extraeuropei, non soggetti a obblighi equivalenti, e la necessità di rivedere i criteri di esenzione per i collegamenti insulari, considerando non soltanto il numero degli abitanti, ma anche le condizioni socioeconomiche dei territori.

«Non mettiamo in discussione gli obiettivi di decarbonizzazione: chiediamo correttivi che garantiscano condizioni concorrenziali equilibrate e consentano di trasformare quegli obiettivi in investimenti, innovazione e riduzione reale delle emissioni. Altrimenti rischiamo di indebolire proprio il settore che può contribuire concretamente alla

transizione».

Flotta, digitalizzazione e carburanti alternativi: la strategia di GNV per il futuro

Guardando alle prospettive del settore, Catani individua nel Mediterraneo occidentale un'area ricca di opportunità, anche grazie allo sviluppo degli scambi internazionali e del nearshoring verso il Nord Africa.

«La nostra strategia industriale si fonda sul rinnovo della flotta e sulla digitalizzazione. GNV ha avviato un piano di investimenti da circa 1,3 miliardi di euro per otto nuove navi, caratterizzate da una capacità di trasporto quasi doppia rispetto alla generazione precedente e da una riduzione di consumi ed emissioni di circa il 50%. Le prime quattro unità sono già state consegnate, mentre le successive entreranno in flotta a partire dalla fine del 2027».

Accanto agli investimenti navali, un ruolo crescente sarà svolto dall'innovazione tecnologica. *«La digitalizzazione dei processi e l'utilizzo consapevole dell'intelligenza artificiale possono migliorare l'efficienza operativa, ottimizzare i consumi e rafforzare la relazione con i clienti. La tecnologia deve tradursi in maggiore produttività e competitività».*

Sul fronte energetico, il CEO di GNV sottolinea l'importanza di sostenere lo sviluppo dei carburanti alternativi, ancora penalizzati da costi elevati e disponibilità limitata.

«Il trasporto marittimo può diventare un acceleratore della transizione, contribuendo a creare domanda per nuove filiere energetiche. Per questo è fondamentale che una parte delle risorse generate dai meccanismi di decarbonizzazione torni al settore e sostenga concretamente gli operatori che investono in soluzioni a minore impatto ambientale.»

«L'Italia e l'Europa devono costruire un quadro normativo coerente, che favorisca gli investimenti e consideri la logistica nel suo insieme. La sfida non è scegliere tra sostenibilità e competitività, ma creare le condizioni perché l'una rafforzi l'altra. Sostenibilità, innovazione e competitività devono procedere nella stessa direzione: è questa la condizione per accompagnare la trasformazione del trasporto marittimo e rafforzare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo».